STRATEGIE REGIONALE DE LA MER ET DU LITTORAL

Région

Provence-Alpes-Côte d'Azur

DIAGNOSTIC

Version 18/10/2012

Sommaire

1.1 Une évolution convergente des politiques et cadres d'intervention internationaux et européens plaçant la mer et le littoral au cœur du développement des Régions 4

1.2 Vers une nouvelle gouvernance de la mer et du littoral par façade maritime et à l'échelle régionale 7

II. Une nécessaire lecture à plusieurs échelles du territoire pour mieux appréhender les spécificités et le lien mer – littoral **13**

2.1 De grands ensembles territoriaux cadres pour une lecture globale et dynamique 13

2.2 L'intégration de la dimension territoriale dans les stratégies et schémas 13

2.3 Les territoires constitués porteurs des dynamiques locales 16

2.4 Des territoires de l'eau, solidaires par nécessité 22

2.5 Des initiatives innovantes pour la gestion intégrée de la zone côtière 25

III. Un littoral toujours attractif où s'accentuent les contrastes socio-économiques **30**

3.1 Une place importante de l'économie résidentielle 30

3.2 Une population littorale en constante augmentation 33

3.3 Une concentration urbaine facteur de crises 34

3.4 Une répartition des habitants et des activités très inégale qui conduit à une saturation de la bande littorale 37

IV. A la reconquête d'une nouvelle grande vocation maritime **42**

4.1 Le poids de l'économie maritime 42

4-2 Les ports de commerce : acteurs majeurs de l'économie régionale et à l'aménagement durable du territoire 52

4-3 La réparation navale 77

4-4 Les ports de plaisance 88

4-5 Les nouvelles opportunités des énergies marines renouvelables 95

4.6 La pêche et l'aquaculture : des secteurs d'activité traditionnels sur la voie de l'innovation 101

4.7 Le tourisme : moteur de l'économie littorale 110

4.8 Le nautisme : facteur de développent économique et d'intégration sociale 116

V. Un environnement facteur d'attractivité à ménager pour favoriser un développement exemplaire **127**

5.1 Des risques importants de pollutions *127*

5.2 Une biodiversité marine et littorale riche mais sous pression *132*

5.3 Des zones contraintes par les aléas naturels qui nécessitent l'adoption de mesures d'adaptation aux changements climatiques *143*

VI. La transversalité de la stratégie encourage la mutualisation d'initiatives et l'optimisation des moyens **148**

6.1 Des efforts notables de structuration de la recherche en mer et sur le littoral *148*

6.2 Une offre de formation diversifiée mais éclatée et pas facilement lisible *155*

6.3 Elargir le champ d'intervention de l'éducation au développement durable de la mer et du littoral *160*

6.4 Le patrimoine maritime: une richesse encore insuffisamment connue et valorisée en Provence-Alpes-Côte d'Azur *168*

6.5 Le partage des connaissances, facteur de développement et d'efficacité *173*

Remerciements

I. Un contexte global favorable à l'élaboration d'une Stratégie régionale de la mer et du littoral

1.1 Une évolution convergente des politiques et cadres d'intervention internationaux et européens plaçant la mer et le littoral au cœur du développement des Régions

L'histoire récente des politiques publiques rapportées aux domaines de la mer et du littoral se caractérise par une volonté, exprimée à tous les niveaux de gouvernance, d'encourager fortement l'intégration de ces politiques, tant en termes de secteurs d'activités, dont les interactions sont de plus en plus marquées, et parfois conflictuelles, qu'au niveau territorial, par une meilleure prise en compte de l'interface terre/mer et par la nécessité de favoriser la cohabitation d'activités sur un espace de plus en plus convoité.

Du niveau mondial, avec la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, jusqu'aux politiques locales, tous les niveaux institutionnels sont concernés par cette volonté de gestion intégrée, qui s'impose désormais comme la seule démarche possible pour la mise en œuvre des politiques maritimes et littorales.

La notion de « Gestion intégrée des zones côtières » (GIZC) est issue du sommet de Rio de 1992 (chapitre 17 du Plan d'action 21) mais l'intégration des politiques maritimes et littorales, en Europe et en Méditerranée, résulte d'un long processus, toujours en cours, et engagé il y a plus 30 ans, bien avant le sommet de Rio, par la communauté internationale, puis, plus récemment par l'Union européenne (UE).
Il s'est traduit par un ensemble d'accords internationaux, mais aussi de recommandations et de réglementations européennes.

- ***A l'échelle du Bassin Méditerranéen***

Les Etats riverains, réunis à Barcelone au début de l'année 1975 sous l'égide du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), ont signé en 1976 une Convention internationale sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, la **Convention de Barcelone**. Les parties contractantes ont décidé dans le même temps de lancer et de financer un Plan d'Action destiné à renforcer la mise en œuvre de cette même convention. C'est la naissance du **Plan d'Actions pour la Méditerranée** (PAM) dont la création fut agrémentée par la mise sur pied de 7 Centres d'Actions Régionaux.

Parmi ceux-ci, on peut notamment citer le MEDPOL, chargé d'élaborer un programme coordonné de surveillance continue et de recherche en matière de pollution du milieu marin méditerranéen ; le Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées (CAR/ASP), compétent en matière d'aires marines protégées, le Centre d'Activités Régionales du Programme d'Actions Prioritaires (CAR/PAP) pour la GIZC, le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) pour la lutte contre les hydrocarbures et autres substances dangereuses, et le Plan Bleu, outil de prospective et d'aide à la décision. Les protocoles élaborés dans ce cadre s'imposent, après ratification, aux parties prenantes de la Convention de Barcelone, et par voie de conséquence à la Région.

En 2001, les parties à la Convention de Barcelone ont également décidé de préparer une **« Stratégie méditerranéenne de développement durable »** et d'en confier la réalisation à la Commission Méditerranéenne du Développement Durable (CMDD) du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM).
Le protocole de la Convention sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée relatif à la GIZC de la Méditerranée, signé à Madrid le 16 janvier 2009, est lui entré en vigueur le 24 mars 2011.

Ce protocole relatif à la GIZC, ratifié par la France et l'UE, demande aux Etats signataires d'organiser « une coordination appropriée entre les diverses autorités compétentes pour les parties maritime et terrestre des zones côtières dans les différents services administratifs, aux niveaux national, régional et local » ; ainsi qu' « une coordination étroite entre autorités nationales et entités régionales et locales, dans le domaine des stratégies, plans et programmes côtiers ; et pour ce qui concerne les diverses autorisations d'activités, qui peut résulter d'instances communes de concertation ou de procédures de décisions conjointes ».

Par ailleurs, le **Processus de Barcelone**, ou **partenariat Euromed**, a été créé en 1995 à Barcelone, à l'initiative de l'UE et dix autres Etats riverains de Méditerranée. Avec pour objectif de construire ensemble un espace de paix, de sécurité et de prospérité.

En 2008, les accords de coopération du processus de Barcelone ont été relancés et élargis dans le cadre de **l'Union pour la Méditerranée (UpM)**. Parmi les programmes prioritaires de l'UpM, deux concernent spécifiquement la mer : la dépollution de la Méditerranée, et la création d'autoroutes maritimes (« les autoroutes de la mer »).

- ***A l'échelle de l'Union Européenne***

En 2002, le Parlement européen (PE) et le Conseil de l'UE font un pas supplémentaire vers la reconnaissance de l'importance environnementale, économique et sociale des zones côtières européennes en adoptant la **recommandation relative à la mise en œuvre d'une stratégie de GIZC en Europe.**
Non contraignante, cette recommandation demande néanmoins aux Etats de rendre compte de sa mise en œuvre. Toutefois, ce n'est qu'en 2005 que l'UE engage une réflexion pour l'élaboration d'une politique européenne de la mer.

Cette volonté se concrétisera en 2006 par la publication et la mise en consultation du Livre vert pour une « Politique maritime de l'Union », puis débouchera en 2007 sur l'adoption du Livre bleu pour une **« Politique maritime intégrée pour l'Union » (PMI) et de son Plan d'Actions.**
La validation de ce dernier fut suivie par la publication de nombreux textes concernant tous les secteurs d'activités maritimes.
Dans le même temps, la **Politique Commune des Pêches (PCP)** développe une approche plus intégrée, notamment par l'élaboration de **plans de gestion des pêcheries et des zones de pêche protégées,** et dans le cadre de l'axe 4 du FEP **« développement durable des zones de pêche »** qui oriente les financements vers une intégration pêche-économie environnement. Cette approche devrait être confirmée au niveau du nouveau Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche (FEAMP) prévu pour 2014.

Fin 2008, trois communications de la Commission européenne (CE) viennent compléter et préciser les orientations européennes en matière de politiques maritimes :
- la communication concernant les **« Lignes directrices pour une approche intégrée des politiques maritimes** : vers de meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime intégrée et de consultation des parties prenantes » qui recommande, notamment, de concerter davantage les Régions dans l'élaboration des politiques maritimes
- la **« Feuille de route pour la planification de l'espace maritime** : élaboration de principes communs pour l'Union européenne » qui vise à l'application, en mer, de principes de planification territoriale des usages
- la communication proposant une **« Stratégie européenne pour la recherche marine et maritime :** un espace européen de la recherche cohérent à l'appui d'une utilisation durable des mers et des océans » qui a vocation à favoriser l'interdisciplinarité, une meilleure prise en compte des besoins politiques dans les programmes de recherche, et la construction d'un socle scientifique de qualité pour la mise en place d'une gestion éco-systémique des mers et des océans qui répondrait aussi aux besoins grandissants de gestion des problèmes relatifs aux changements climatiques et à la pollution

En 2009, l'Europe propose de renforcer et d'élargir sa politique maritime en Méditerranée en complétant ce triptyque par l'adoption de la communication de la CE **« Pour une meilleure gouvernance dans la Méditerranée grâce à une politique maritime intégrée »**.

Concernant plus spécifiquement la lutte contre les pollutions et la restauration de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques, deux directives ont été adoptées :
- la **Directive Cadre sur l'Eau** en 2000 (DCE), qui définit un cadre et fixe des objectifs pour la gestion et la protection des eaux douces et côtières par bassins hydrographiques, avec une obligation de résultats à atteindre d'ici 2015 (bon Etat écologique des masses d'eau).
- la **Directive stratégique pour le milieu marin** en 2008, qui complète et étend la DCE aux eaux marines dans la zone de compétence des Etats membres, et introduit les notions de gestion éco systémique et gestion transnationale des eaux et des milieux avec un objectif à l'horizon 2020. Elle a été transposée en droit français en 2011 dans le cadre de la loi dite Grenelle 2.

- ***Les Régions reconnues par l'UE comme acteurs majeurs et légitimes des politiques maritimes intégrées***

A travers tous ces textes, l'UE constate la nécessité d'améliorer la gouvernance des politiques maritimes en s'appuyant plus encore sur les parties prenantes, et **insiste sur une place et un rôle accru des Régions littorales dans cette gouvernance**.
Dans les « Lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime : vers de meilleures pratiques en matière de gouvernance maritime intégrée et de consultation des parties prenantes », *« les Etats membres sont encouragés à établir leurs propres politiques maritimes intégrées en étroite collaboration avec les acteurs nationaux et régionaux du secteur maritime. En raison des multiples interactions entre différentes politiques liées aux affaires maritimes, toute action développée par les structures gouvernementales exigera une coordination efficace. Pour y parvenir, il convient que les Etats membres améliorent et facilitent la coopération à tous les niveaux de gouvernance maritime, y compris au niveau européen. Les Régions côtières et autres décideurs locaux devraient pouvoir jouer un rôle dans l'élaboration des politiques maritimes intégrées, compte tenu de leur expérience en matière de GIZC et de réglementation de l'aménagement territorial de leurs activités. »*

- ***Confier un rôle aux niveaux de pouvoir régional et local***

« Les Régions côtières ne sont pas uniquement les bénéficiaires d'une approche intégrée de la politique maritime. Elles courent aussi les plus grands risques en l'absence de politiques des affaires maritimes cohérentes. Compte tenu de leurs relations étroites avec la mer, plusieurs Régions côtières ont mis au point leurs propres stratégies intégrées adaptées à leurs besoins spécifiques. C'est ainsi qu'elles sont souvent responsables au sein des Etats membres de la GIZC ou de la réglementation de l'aménagement territorial de leurs activités économiques. Comme elles disposent souvent d'un savoir-faire et de connaissances irremplaçables et qu'elles représentent des intérêts clés dans les affaires maritimes, il convient de leur confier un rôle dans l'élaboration de la politique maritime intégrée, dans le respect de leurs compétences régionales en matière d'affaires maritimes dans chaque Etat membre. »

Ce constat concerne plus particulièrement la Méditerranée : dans sa communication « Pour une meilleure gouvernance dans la Méditerranée grâce à une politique maritime intégrée » la CE considére qu'*«…il sera nécessaire de remédier à deux lacunes majeures en matière de gouvernance. Premièrement: dans de nombreux Etats méditerranéens, les politiques sectorielles sont menées par des administrations différentes et, de la même façon, chaque accord international est exécuté selon des règles qui lui sont propres; du fait de cette situation, il est difficile d'obtenir une vue d'ensemble des incidences cumulées des activités maritimes, y compris au niveau du bassin. Deuxièmement: une grande partie de l'espace marin se composant d'eaux de haute mer, les Etats côtiers ne peuvent pas facilement planifier, organiser et réglementer des activités qui ont un effet direct sur leurs eaux territoriales et leurs côtes. La combinaison de ces deux éléments crée une situation dans laquelle les politiques et les activités évoluent souvent indépendamment les unes des autres, sans réelle coordination entre les différents secteurs d'activité ayant une incidence sur la mer, ni entre tous les acteurs nationaux, régionaux et internationaux.*

D'autres questions essentielles pour une bonne gouvernance entrent également en ligne de compte: la participation des parties intéressées, la transparence du processus de décision et la mise en œuvre de règles fixées d'un commun accord ».
*« **L'implication des parties prenantes reste une priorité majeure dans la mise en œuvre de la politique maritime intégrée en Méditerranée**. »*

1.2 Vers une nouvelle gouvernance de la mer et du littoral par façade maritime et à l'échelle régionale

- ***La Stratégie nationale de la mer et des océans***

Depuis le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 9 juillet 2001, la politique du littoral en France « *repose sur une philosophie nouvelle fondée sur le concept de GIZC* », qui doit notamment « *dépasser les approches strictement juridiques et réglementaires fondées sur la contrainte pour privilégier les logiques de projet et de partenariat* ». Si la France n'a pas élaboré de stratégie nationale de GIZC, elle en a repris les principes définis par la Recommandation européenne en 2003 et 2004 dans le cadre de sa politique du littoral.

En 2009, suite aux engagements portés par le Grenelle de la Mer, l'Etat a adopté sa **Stratégie de la mer et des océans**.
La stratégie nationale pour la mer et les océans « *fixe les principes et les orientations générales* » qui concernent « *les espaces maritimes sous souveraineté ou sous juridiction nationale, l'espace aérien sus-jacent, les fonds marins et le sous-sol de la mer, ainsi que les activités terrestres ayant un impact sur lesdits espaces* » (article L. 219-1 du Code de l'environnement).
Elle se décline par façade maritime : « *un document stratégique définit les objectifs de la gestion intégrée de la mer et les dispositions correspondant à ces objectifs, pour chacune des façades maritimes* » (article *L. 219-3)*

Ces futures **stratégies de façade** auront une valeur prescriptive sur l'espace marin, et dans certaines limites, « *lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences significatives dans le périmètre d'une façade maritime* », à terre. *(Article L. 219-4).*
Cette « *Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral* » (GIML) puisque c'est sous cet intitulé que sont réunis ces articles dans le Code de l'environnement, est donc d'abord maritime, et peut avoir des conséquences à terre, si les activités terrestres ont une incidence significative sur le milieu marin.

La loi a depuis précisé la place et le rôle des Régions en leur attribuant trois sièges au Conseil national de la mer, et un par Région, au sein des **Conseils maritimes de façade (CMF)**. Instance de concertation dédiée à l'élaboration des instruments d'orientation de la PMI à l'échelle de la façade méditerranéenne, ce conseil permet à l'Etat, aux collectivités locales, aux associations et aux organisations socio-professionnelles d'intervenir dans la gestion des espaces maritimes. Sa première mission est de contribuer à l'élaboration du Plan national d'action pour le milieu marin. Les régions seront donc associées à l'élaboration des documents stratégiques de façade et des plans d'action pour le milieu marin.

Le CMF de la Méditerranée a été créé en février 2012. A savoir que Mme Mireille PEIRANO, Vice-présidente de la Région déléguée à la mer, à la pêche et au littoral, a été élue le 3 juillet 2012 Vice-présidente du CMF Med.

Le décret n° 2012-219 du 16 février 2012, relatif à la Stratégie nationale pour la mer et le littoral et aux documents stratégiques de façade, précise les thèmes retenus et le contenu des documents de façade :

« La Stratégie nationale pour la mer et le littoral traite, dans une perspective de gestion intégrée, des six thèmes suivants :
-la protection des milieux, des ressources, des équilibres biologiques et écologiques ainsi que la préservation des sites, des paysages et du patrimoine

-la prévention des risques et la gestion du trait de côte
-la connaissance, la recherche et l'innovation ainsi que l'éducation et la formation aux métiers de la mer
-le développement durable des activités économiques, maritimes et littorales et la valorisation des ressources naturelles minérales, biologiques et énergétiques
-la participation de la France à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques internationales et européennes intégrées pour la protection et la valorisation des espaces et activités maritimes
- la gouvernance associée à cette stratégie, les moyens de sa mise en œuvre et les modalités de son suivi et de son évaluation

Le document stratégique de façade définit et justifie les orientations retenues en matière de développement des activités maritimes, de protection des milieux, de surveillance et de contrôle, d'équipement et d'affectation des espaces aux différents usages, en mer comme sur le littoral, ainsi que les mesures destinées à les mettre en œuvre ».

L'organisation de la nouvelle gouvernance de la politique nationale pour la mer et le littoral est concomitante avec la **réforme des collectivités territoriales** et devra, en conséquence, être adaptée en fonction du calendrier et du contenu définitif de cette réforme, particulièrement au regard de la future répartition des compétences entre collectivités. Elle pourra également servir de support de réflexion pour renforcer la concertation entre les collectivités territoriales littorales de Méditerranée et développer de nouveaux partenariats entre Régions et Départements, dans des domaines de compétences maritimes et littoraux qui ne seront pas exclusivement conférés à l'une ou l'autre des collectivités.

Au-delà du rôle consultatif assigné aux Régions dans le cadre des stratégies élaborées par l'Etat, elles disposent de nombreuses compétences dont la mise en œuvre est susceptible de contribuer à la gestion de la mer et du littoral, essentiellement dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'économie, des transports, de l'environnement, de la recherche, de la formation, de la culture, et du tourisme.

- ***La politique régionale de la mer et du littoral***

Initiée dès la création de la Région, en 1982, avec la naissance de l'Office Régional de la Mer, la politique régionale de la mer et du littoral n'a cessé, depuis, de se développer et de s'adapter, suivant une approche volontairement intégrée et concertée.

Le développement des activités et des emplois maritimes, la gestion et la préservation de l'espace littoral et marin, la solidarité et la cohésion sociale, l'aménagement du territoire littoral et la coopération entre Régions riveraines de la Méditerranée s'avèrent être les enjeux majeurs de la politique régionale de la mer et du littoral, dans une perspective de développement durable.
En créant, dès 1998, une Délégation à la mer, devenue désormais « **Délégation à la mer, à la pêche et au littoral** » la Région a souhaité corroborer son approche intégrée et transversale dans ses actions pour la mer et le littoral.

La Région Provence-Alpes Côte-d'Azur est ainsi l'une des premières Régions européennes à s'être engagée dans une démarche de gestion intégrée pour sa politique maritime et littorale, avant même la publication, en 2002, de la Recommandation relative à la mise en œuvre d'une stratégie de GIZC en Europe, et a été reconnue à ce titre comme « Région pionnière » par la CE en 2007.

- ***Une concertation permanente***

Les Rencontres Régionales de la Mer et du Littoral :
Parce que la politique que conduit la Région en faveur de la mer nécessite le développement de démarches partenariales et une concertation avec l'ensemble des acteurs, la Région organise tous les deux ans, depuis 1999, ses Rencontres Régionales de la Mer et du Littoral. Elles constituent un moment privilégié pour débattre avec l'ensemble des représentants du monde maritime, dans le but de les associer à l'élaboration des politiques régionales.

- ***Le Conseil Consultatif Régional de la Mer***

Créé 2005, le Conseil Consultatif Régional de la Mer (CCRM) est avant tout un lieu de débat et de propositions permettant d'instituer un dialogue permanent entre les acteurs du monde maritime, de faciliter les échanges d'expériences et d'informations, et de favoriser une approche prospective de la politique maritime régionale. Il est composé des représentants de l'ensemble des activités liées à la mer : structures professionnelles, monde associatif, centres de recherche et de formation, fédérations sportives, sociétés nautiques, structures de GIZC, ainsi que de personnalités qualifiées du monde maritime.
Son Président est désigné par le Conseil régional sur proposition du Président de Région.

De nombreux travaux ont été réalisés par le CCRM depuis sa création, portant sur des sujets aussi diversifiés que la politique maritime de l'UE, les conséquences du réchauffement climatique en Méditerranée, la GIZC, la formation maritime, ou encore le projet de création du Parc National des Calanques.
Le CCRM et le **Comité Economique, Social et Environnemental Régional** (CESER) sont régulièrement consultés sur les politiques de la Région et ont notamment été étroitement associés à l'élaboration de la Stratégie régionale de la mer et du littoral.

- ***L'animation de réseaux***

L'élaboration et la mise en œuvre des programmes d'action de la Région reposent également sur l'animation de plusieurs réseaux spécialisés dans les différentes thématiques concernées, et notamment le **« réseau mer »** en matière de sensibilisation à l'environnement, ainsi que le « **pôle métier mer et littoral** » du **Centre Régional de l'Information Géographique**, (CRIGE cf. § VI) pour l'acquisition et le partage de données géo référencées.
En matière de développement économique de recherche et d'innovation, elle a initié une politique de « ***clusters*** » et a été à l'origine de la création des **Pôles Régionaux d'Innovation et de Développement Economique Solidaire (PRIDES),** dont plusieurs d'entre eux interviennent dans le champ de la mer et du littoral.

Par ailleurs, les nombreux échanges que la Région a développés avec les autres collectivités, françaises, européennes et méditerranéennes autorisent un enrichissement de la politique régionale et la création des conditions d'une bonne cohérence de l'action publique aux différentes échelles pertinentes pour traiter des enjeux maritimes.
Ces échanges sont en particuliers menés dans le cadre de plusieurs réseaux de collectivités et notamment, au niveau national, au sein de **l'Association des Régions de France** (ARF) et, au niveau euro-méditerranéen, dans le cadre de la **Conférence des Régions Périphériques et Maritimes (CRPM)** et de ses commissions géographiques. Plusieurs autres réseaux internationaux (CGLU, ARLEM, FOGAR Régions unies, etc…) représentent une tribune supplémentaire pour les revendications du Conseil régional.

La Conférence des Régions Périphériques et Maritimes (CRPM),
Le groupe de travail « Politique maritime » de la Commission Inter-méditerranéenne (CIM) et le Projet MAREMED

Interlocutrice des Institutions européennes et des Gouvernements nationaux, la CRPM agit, depuis 1973, pour que les besoins et les intérêts de ses Régions membres soient pris en compte dans toutes les politiques qui ont un fort impact territorial. Elle rassemble 160 Régions issues de 28 Etats de l'UE et au-delà, représentant près de 200 millions de citoyens.
Ses principaux objectifs se concentrent sur la cohésion sociale, économique et territoriale, la PMI, l'accessibilité des transports, la gouvernance européenne, l'agriculture et le développement rural, la recherche et l'innovation, l'énergie et le changement climatique, le voisinage et le développement, représentent également d'importants domaines d'activités de l'association.
La CRPM a fortement contribué à la création de la PMI de l'UE en 2007 et à la création en 2009 de l'**Intergroupe « Mers et Zones côtières » du PE**.
Elle est subdivisée en six Commissions géographiques correspondant à chacun des bassins maritimes européens.
La CIM de la CRPM, créée en 1990, regroupe aujourd'hui une cinquantaine de régions, membres de 10 pays (Chypre, Espagne, France, Grèce, Italie, Liban, Malte, Maroc, Portugal, Tunisie).

Le groupe de travail « Politique maritime » de la CIM a lui été créé en 2006 avec pour principaux objectifs :
- de contribuer à l'émergence d'une PMI à la dimension des enjeux du bassin méditerranéen
- partager les expériences et valoriser le potentiel de compétence et d'expertise des Régions sur les politiques maritimes
- développer les partenariats scientifiques, économiques et institutionnels
- identifier des projets de coopération prioritaires pour les Régions
- contribuer aux règlementations européennes et méditerranéennes sur les politiques maritimes
- promouvoir de meilleures formes de gouvernance interrégionale afin de mieux gérer les politiques maritimes

Pour mettre en œuvre ce programme un **projet de coopération MAREMED,** relevant du programme MED, piloté par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, a été lancé en 2010 pour une durée de 3 ans.
Il s'appuie sur une approche intégrée avec pour objectif d'optimiser et de mettre en synergie les politiques régionales, littorales et maritimes en Méditerranée, notamment par l'amélioration de la coordination des politiques maritimes régionales entre elles et avec celles des autres niveaux de gouvernance ; la promotion d'initiatives pilotes en matière de politique maritime territoriale ; et le développement d'outils opérationnels d'aide à la décision.

MAREMED est ciblé sur les 6 thématiques suivantes :
- la gestion des données maritimes et leur interopérabilité entre les Régions
- la pêche, par le biais d'une valorisation des résultats des opérations pilotes qui seront menées en matière de gestion des ressources et de diversification d'activités
- l'adaptation au changement climatique en zone côtière pour favoriser la mise en place de mesures concertées, étudier la vulnérabilité des territoires et suivre les événements climatiques violents en zone côtière
- la pollution, afin de contribuer aux programmes déjà engagés aux niveaux international et européen pour la dépollution de la Méditerranée ; la mise en œuvre de la DCE ; le suivi de l'application de la Directive REACH ; la sécurité maritime
- la GIZC et l'application du protocole de GIZC en Méditerranée

En résumé, la nécessaire implication du niveau régional dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques maritimes et littorales est explicitement soulignée dans tous les cadres d'intervention, qu'ils soient internationaux, européens ou nationaux, et les Régions sont désormais reconnues, dans les textes comme sur le terrain, comme des acteurs pivots de ces politiques.
Cette reconnaissance confère donc à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur une responsabilité importante, à apprécier dans le cadre des compétences et des politiques qui sont les siennes, pour contribuer à la mise en œuvre d'une PMI en Méditerranée.
Le CCRM comme le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) soulignent le bien-fondé et la pertinence pour la Région de se doter d'une Stratégie régionale de la mer et du littoral.
Le CCRM considère nommément que « Si la France veut, demain, avoir une grande politique maritime, et si l'Europe veut jouer un rôle important pour impulser les coopérations en Méditerranée, l'une et l'autre ne pourront le faire qu'en s'appuyant sur les Régions maritimes ».

Contexte d'élaboration des documents stratégiques maritimes :

Echelle	**Documents de référence existants ou en cours d'élaboration**	**Autorité responsable**	**Instance de concertation**	**Représentation ou rôle de la région**
Méditerranéenne	Protocoles de la Convention de Barcelone	Centres d'Action Régionaux	Conférence des parties	Pas de représentation officielle des Régions Partenariats dans le cadre de la CRPM
Européenne	Politique maritime de l'Union PMI, PCP	CE	CE, PE	Comité des Régions (consultatif) CRPM (consultatif)
Nationale	Stratégie nationale pour la mer et le littoral	Etat central	Conseil national de la mer et du littoral	Trois Régions membres sont désignées par l'ARF Rôle consultatif
Façade méditerranéenne	stratégique de façade	Etat Préfet de région PACA	CMF Méditerranée	Un représentant de la Région, Rôle consultatif
	Plan d'actions pour le milieu marin Schéma de l'aquaculture marine Stratégie « récifs artificiels » Stratégie « mouillages organisés »			
Régionale	Stratégie mer et littoral	Conseil régional	CESER CCRM Réseau mer PACA Pôle métier du CRIGE	Autorité responsable
	SRADDT			
	Autres stratégies et schémas régionaux			

Atouts	Faiblesses
• Une reconnaissance du rôle de la Région par les acteurs du monde maritime • Une politique intégrée depuis plusieurs années : (politique régionale de la mer et du littoral), et une gouvernance adaptée en conséquence • Une politique de concertation (CESER, Conseil Consultatif Régional de la Mer, Rencontres régionales de la mer et du littoral, CRIGE, CRPM, réseau Mer…) • Un échelon reconnu comme pertinent en matière de gestion de la mer et du littoral par les organisations nationales, internationales et européennes • Une coopération de longue date avec les autres Régions maritimes de la façade maritime française, de la Méditerranée et d'Europe (CRPM, ARF)	• Complexité administrative et juridique de la gestion de l'interface « terre-mer » • Transversalité indispensable mais difficile à mettre en œuvre • Manque de coordination entre les différents projets de territoire et une stratégie globale fondée sur les principes de la GIZC
Opportunités	**Menaces**
• Contextes international et européen favorables au positionnement fort des Régions sur les politiques maritimes et littorales • Richesse des propositions issues du Grenelle de la Mer • Entrée en vigueur du protocole GIZC en Méditerranée (ratifié par la France), • Reconnaissance de la nécessité de gérer les espaces terrestres et maritimes de manière intégrée en permettant aux collectivités territoriales d'y participer plus activement, • Lancement par l'Etat de la déclinaison par façade de la stratégie nationale de la mer et du littoral, création des comités de façade (dont le Méditerranéen) • Existence de nombreux partenariats nationaux et internationaux	• Incertitudes sur le futur de la réforme de décentralisation • Manque de prise en compte de l'échelon régional dans la stratégie nationale de la mer et du littoral • Incertitudes sur le fonctionnement des futurs comités de façade

Enjeux:

- **positionner la Région vis-à-vis de la stratégie nationale de la mer et du littoral et de sa déclinaison par façade maritime**
- **faire reconnaître la Région comme animatrice et coordinatrice des politiques maritimes et littorales infra régionales**
- **jouer un rôle moteur dans la coopération maritime méditerranéenne et européenne**
- **renforcer la transversalité des politiques maritimes et littorales et notamment leur intégration géographique « terre-mer » et intersectorielle**
- **renforcer les prérogatives de la Région en termes d'affaires maritimes dans le cadre de la future réforme territoriale**

II. Une nécessaire lecture à plusieurs échelles du territoire pour mieux appréhender les spécificités et le lien mer – littoral

Parler de mer et de littoral revient, en premier lieu, à s'inscrire dans un espace. Dans le cadre d'une stratégie régionale mer et littoral, le périmètre concerné est variable selon les problématiques à traiter et l'échelle pertinente des solutions à apporter.

Plusieurs niveaux territoriaux emboîtés s'avèrent pertinents selon la problématique à prendre en compte. Ainsi, à titre d'exemple, dans le cas de la politique économique, le territoire correspond à un bassin d'emploi. Pour la plaisance, les analyses et les plans de gestion se font à l'échelle de bassins de navigation. La gestion de l'eau et des pollutions est conduite à l'échelle des bassins versants hydrographiques et, en mer, la lutte contre l'érosion est abordée à l'échelle de la cellule hydro-sédimentaire, etc…

Par ailleurs, les solidarités entre territoires sont essentielles pour la préservation ou le rétablissement des grands équilibres sociaux, économiques et environnementaux, et traversent toutes les échelles, depuis la solidarité amont-aval de l'eau jusqu'aux équilibres entre quartiers, communes, intercommunalités, etc. C'est l'un des enjeux prioritaires retenus par la Région dans le cadre de la révision du SRADDT, auquel doit contribuer la Stratégie régionale de la mer et du littoral.

2.1 De grands ensembles territoriaux cadres pour une lecture globale et dynamique

L'analyse prospective régionale a défini des grands espaces au sein desquels peuvent être identifiées des dynamique propres de développement mais qui interagissent également entre eux. Dans le cadre de la présente stratégie, quatre ensembles se dégagent. De l'aval vers l'amont sont distingués :

- **La mer** : bien que la gestion de cet espace revienne principalement à l'Etat (pour les eaux sous sa juridiction) et à la communauté internationale (au large), la Région y soutient de nombreuses activités et initiatives qui en dépendent (pêche, réparation navale, tourisme, lutte contre les pollutions, …) et entretient avec les autres Régions riveraines des relations étroites permettant de développer des projets concertés à l'échelle du bassin méditerranéen.
- **La bande littorale** : il s'agit, outre quelques îles, de l'espace terrestre qui longe immédiatement la mer et correspond à l'arrière-pays jusqu'à 60 km. C'est l'espace le plus densément occupé, où se concentre près de 90% de la population régionale. La Région y déploie l'ensemble de ses politiques et accompagne notamment les projets des territoires littoraux. Elle est par exemple au cœur des politiques de GIZC.
- **Le Moyen pays** : il s'agit de l'espace contigu à la bande littorale accueillant depuis plusieurs décennies des migrations de population issues des grandes agglomérations littorales. Espace de redéploiement démographique, c'est un espace également économique.
- **Le bassin versant** : celui des grands fleuves qui irriguent l'hinterland (Rhône et Durance) et celui des fleuves côtiers, en raison du lien qu'ils créent entre l'amont et l'aval (sur le littoral et en mer), en particulier concernant les questions de la pollution de l'eau, ou la gestion des risques d'inondation. La Région s'y investit dans le cadre de grands plans de développement et documents de planification (SAGE, Plan Rhône, Val de Durance, contrat de rivières, etc. …).

2.2 L'intégration de la dimension territoriale dans les stratégies et schémas

L'espace régional comprend, également, une mosaïque de territoires à enjeux, à savoir des territoires où sont identifiées des tendances majeures influençant le devenir des populations, des acteurs et des milieux, qu'elles soient économiques, sociales ou environnementales.

C'est au sein de la bande littorale que les enjeux socio-économiques sont les plus prégnants. Là où, historiquement, se développe l'économie résidentielle et où sont traditionnellement concentrées les activités en lien avec les usages de la mer : construction et réparation navales, tourisme balnéaire, pêche.
Depuis de nombreuses années, ces secteurs sont soit en reconversion, soit en adaptation permanente à l'évolution d'un contexte socio-économique suprarégional plus ou moins favorable : concurrence internationale pour la construction et la réparation des navires, modification des réglementations européennes pour la pêche. En ce qui concerne le tourisme littoral, s'il existe des territoires littoraux à « valeur sûre » en raison de leur notoriété et attractivité, d'autres sites sont en besoin de développement. Il s'agit souvent de territoires économiquement et socialement défavorisés qui jusqu'à récemment n'ont pas bénéficié de soutien significatif à leur valorisation touristique.

La région est connue pour la grande diversité de ses paysages et pour être une des régions dotée des surfaces les plus étendues en milieux naturels préservés. Toutefois, l'évolution de l'occupation du sol montre un grignotage constant des espaces agricoles et naturels à la périphérie des grandes agglomérations et en bord de mer, au détriment de la qualité des paysages et des espaces naturels.

Le territoire régional est également très largement soumis aux risques naturels, et en particulier l'érosion littorale et la submersion/inondation des bassins versants très courts. Le degré d'exposition à ces risques est connu et caractérisé à l'échelle communale, répertorié dans un atlas d'exposition aux risques.
La Méditerranée étant par ailleurs reconnue comme un « *hot spot* » du changement climatique, le renforcement à venir des aléas nécessite de réguler l'exposition des enjeux et d'anticiper les conséquences probables des changements climatiques en zone côtière. Il s'agit d'un des enjeux majeurs pour l'aménagement durable du territoire, pour lequel l'échelle régionale semble la mieux adaptée pour y répondre de façon pertinente.

Enfin, la demande pour les espaces de loisirs augmentant, les pressions sur les milieux récepteurs s'accroissent, à terre mais aussi depuis plus récemment en mer. Au-delà de la régulation nécessaire par la réglementation, sensibiliser les utilisateurs de ces espaces sur l'impact de leur fréquentation fait partie des éléments qui contribuent à réduire ses pressions à moyen terme. La Région dispose pour ce faire d'un levier significatif dans sa capacité à communiquer sur un large espace touchant le plus grand nombre. Elle intervient également dans le cadre de conventions avec des organismes gestionnaires d'espaces naturels.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)
Le territoire comme cadre stratégique des démarches prospectives

La Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 a confié aux Régions la responsabilité d'élaborer un SRADDT.

En 2011, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé d'actualiser son SRADDT, adopté en novembre 2006. En effet, depuis les premiers travaux d'élaboration du SRADDT, les territoires ont sensiblement évolué et ont été redessinés par de multiples schémas d'aménagement, stratégies de planification et projets de développement (SCOT, contrats de développement, contrats de pays, charte de PNR…).
En tant que « Schéma des schémas », le SRADDT a naturellement pour objectif de donner à la Région et à ses partenaires les orientations et les éléments de choix préalablement à la négociation de la future génération de programmes européens, de contrats Etat/Région (CPER) et de contrats de territoire.

En 2006, le document adopté par le Conseil régional avait identifié 7 grands enjeux :
1. Gérer l'attractivité du territoire tout en préservant le cadre de vie
2. Concilier valorisation des espaces et protection de l'environnement

3. Favoriser le développement économique dans une dynamique de développement durable
4. Favoriser les transports publics et organiser la mobilité
5. Accompagner le développement solidaire et favoriser les dynamiques d'innovation
6. Maîtriser les conflits d'usage et la pression foncière
7. Accompagner le renouvellement urbain

Tout en restant d'actualité, ces enjeux sont aujourd'hui accentués par de nouvelles problématiques :

– L'importance du changement climatique et de la crise de l'énergie, et leur incidence sur les politiques publiques (Plan Climat, Agenda 21, territorialisation du Grenelle, Schéma de cohérence écologique et Schéma régional Climat, air, énergie (SRCAE),…).

– L'impact de la crise économique mondiale et de ses effets sur notre territoire, son économie, et son tissu social : climat général d'incertitude, de vulnérabilité, de précarisation et de complexité croissantes sur les structures d'emplois, les formes d'organisation de la production et de la consommation, les modes de vie, mais aussi sur le pouvoir d'achat.

– L'accélération inattendue de la croissance démographique et de l'attractivité migratoire régionale (le nombre de 5 millions d'habitants initialement prévus en 2020 a déjà été atteint avec les incidences que cette accélération comporte sur le fonctionnement des territoires (augmentation et allongement des déplacements, coût du foncier, fragilisation des espaces naturels et du littoral, nouveaux besoins en équipements,…).

– Des enjeux sociaux et sociétaux de plus en plus préoccupants dans un contexte marqué par :

- un accroissement marqué des écarts de richesse (revenu médian plus faible que dans les autres régions et avec un rapport inter décile très élevé, un taux de chômage encore élevé, une incrémentation de la pauvreté (1 habitant sur 5 est en zone prioritaire de la politique de la ville) ;
- une tension très forte sur le foncier et le logement (production locative sociale ralentie, développement des situations sur occupation, indice de construction plutôt à la baisse avec des situations d'intensification de la production en débordement des principales aires urbaines) ;
- l'avènement de problématiques plus individuelles, liées au niveau et au mode de vie et à l'évolution de la structure familiale ;
- le probable vieillissement de la population régionale conduisant à un accroissement des problèmes de dépendance
- un processus de vieillissement régional amorti grâce à l'attractivité de la région et notamment l'accueil de jeunes ménages ;
- l'accroissement des familles monoparentales (1 enfant sur 5 vit avec un seul parent), féminines dans 90 % des cas, et souvent confrontées au chômage ou à une forte précarité professionnelle

– De nouvelles logiques de territoires liées au développement de l'intercommunalité, à la réforme territoriale et aux recompositions afférentes qui sont en jeu, à l'évolution des compétences des collectivités et à la réforme de l'Etat (RGPP notamment) qui remettent profondément en cause l'organisation et la présence des services publics en région. S'y agrège l'émergence ou l'évolution des processus de coopération régionaux en Europe et en Méditerranée.

– La question des services, qui prend une dimension particulière dans notre région, car fortement structurée par **l'économie résidentielle**. Cette dernière est tout à la fois un élément de « sécurisation/bien vivre », d'attractivité, d'aménagement du territoire, de proximité pour les habitants. Mais aussi une source d'emplois trop souvent précaires et fragiles, également dépendante de la redistribution nationale.

2.3 Les territoires constitués porteurs des dynamiques locales

- ***Plus des ¾ de la zone côtière est couverte par des programmes de gestion intégrée***

La **GIZC**, selon les termes de la Recommandation 2002/413 du PE et du Conseil de l'UE du 30 mai 2002 relative à la mise en œuvre d'une stratégie de GIZC en Europe, consiste à promouvoir une approche globale (prise en compte de toutes les activités) intégrée (terre/mer) et concertée (participation des acteurs locaux) du développement des zones côtières.
Une quinzaine de projets couvrant environ 80 % du littoral régional s'apparente à des démarches de GIZC : le Parc National de Port-Cros ; celui en cours de création dans les Calanques, le Parc Naturel Régional de Camargue, le Parc Marin de la Côte Bleue, de nombreux contrats de milieu (contrats de rivières côtières, de baie, d'étang et de delta), l'Observatoire marin du littoral des Maures,…
A ces démarches il convient d'ajouter les SCOT qui sont amenés, notamment dans leurs volets maritimes, à jouer un rôle important au niveau de la gestion des espaces côtiers, ainsi que des initiatives innovantes portées par des collectivités territoriales tel que le Schéma départemental de la mer et du littoral du Var.

Avec les plans de gestions des zones Natura 2000 et ceux mis en œuvre sur les terrains acquis par le Conservatoire du Littoral (ou sur les réserves naturelles), **une grande majorité du littoral régional fait désormais l'objet de mesures de gestion et place, sans aucun doute, la Région parmi les premières régions françaises en la matière**.

En novembre 2009, après plus de deux ans de travaux et de concertation, le **CCRM a remis à la Région un rapport où des recommandations en matière de GIZC apparaissent**.

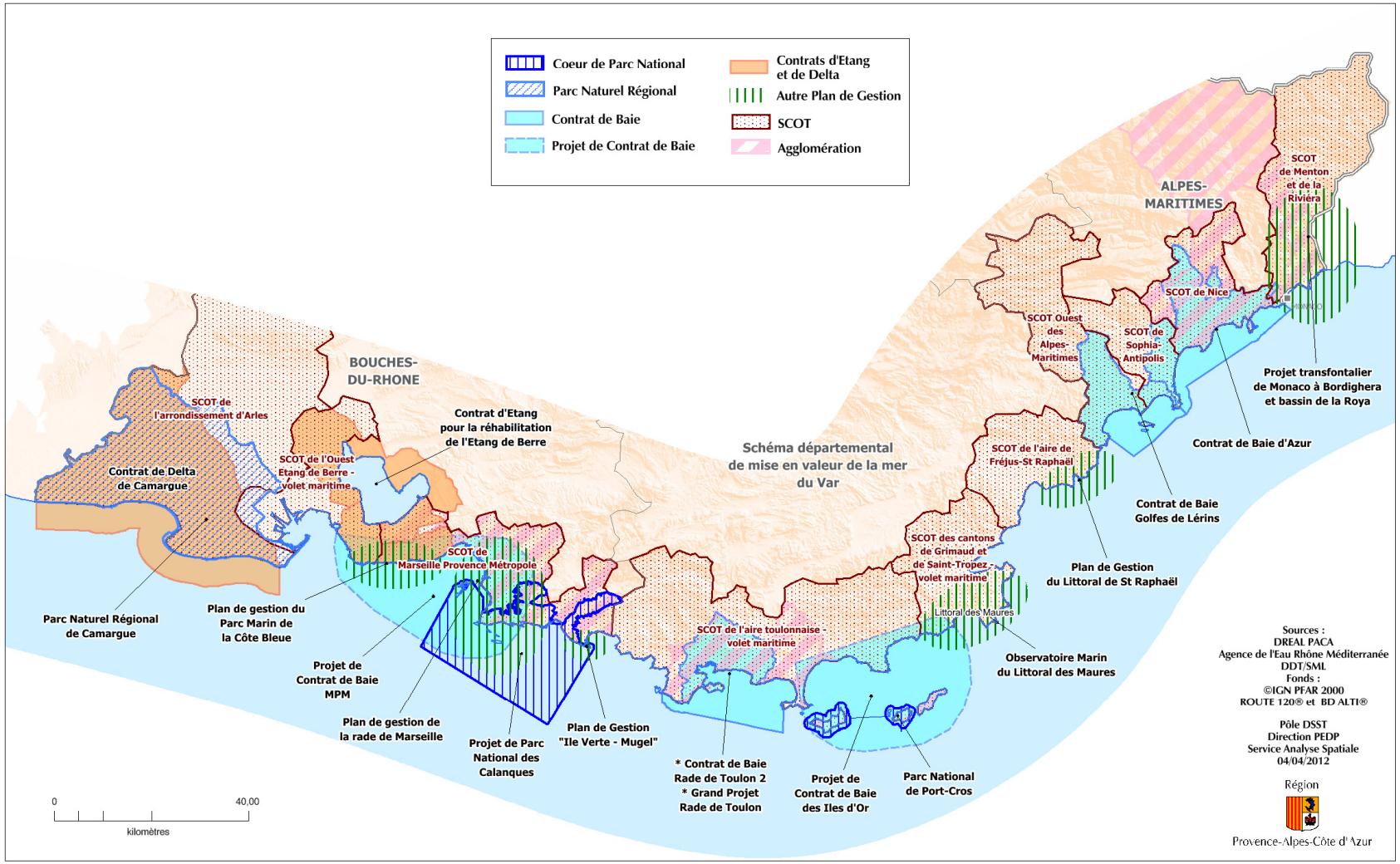
Sans citer intégralement les nombreuses recommandations concrètes qui figurent dans ce rapport, on peut en retenir, ici, l'esprit général qui confirme :

- l'intérêt et la pertinence, pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, d'élaborer une stratégie d'intervention pour la GIZC ;
- l'importance des expériences, souvent innovantes, acquises dans ce domaine par la Région et ses différents partenaires ;
- la pertinence de l'échelle régionale pour la coordination des projets.

Le compte-rendu des auditions réalisées dans le cadre de ces travaux étaye également les principales attentes du terrain vis-à-vis de la Région en matière de GIZC.

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Littoral Provence-Alpes-Côte d'Azur
LA GESTION INTEGREE DES ZONES COTIERES



- ***Les Parcs nationaux***

Le Parc National de Port-Cros, créé en 1963, est l'un des deux plus anciens Parc Nationaux de France. Premier parc marin européen, il gère plus de 1200 ha de surfaces marines. Son action s'étend également à l'île voisine de Porquerolles où il régit les 1000 ha d'espaces naturels terrestres et où il administre le Conservatoire botanique national méditerranéen de Porquerolles. En collaboration avec les communes d'Hyères et de la Croix-Valmer, il gère les espaces naturels acquis par le Conservatoire du Littoral de la presqu'île de Giens et du Cap Lardier. Il participe, en tant que conseiller technique et scientifique, à la gestion des anciens salins d'Hyères. Inscrit en outre dans le réseau européen Natura 2000 visant à gérer et protéger les habitats et espèces d'intérêt communautaire, le Parc a été désigné comme opérateur pour la mise en place de mesures patrimoniales de gestion du grand site « La côte d'Hyères et son archipel », à terre et en mer.
Depuis 1999, il est également chargé d'une mission de coordination pour le suivi du Sanctuaire International pour les Mammifères Marins (PELAGOS).

Le Parc est également membre fondateur du **MedPAN**, le **réseau des gestionnaires d'aires marines protégées en Méditerranée**. L'objectif de ce réseau est d'améliorer l'efficacité dans la gestion des aires marines méditerranéennes protégées. Il dénombre à ce jour plus de 38 membres, principalement des gestionnaires d'aires marines protégées de tout le bassin méditerranéen, et 18 partenaires désireux de contribuer à la création et au renforcement du réseau.

Le projet de Parc National des Calanques
Avant même la création du GIP des Calanques en 1999 et l'édiction de la nouvelle Loi sur les Parcs nationaux qui a permis le lancement effectif du projet de création du Parc national en 2007, les premières mesures de protection prisent sur cet espace remontent aux années 1960. La dernière version du projet de Parc a été soumise au Comité Interministériel des Parcs Nationaux en février 2012.

Ce projet concerne une superficie totale de 158 100 ha avec une surface essentiellement maritime s'étendant jusqu'aux eaux territoriales (141 500 ha, soit 90% du territoire global du parc). 43 500 ha sont classés en cœur marin et 98 000 ha en aire marine adjacente. Les prélèvements seront interdits sur 10 % de la surface du cœur marin et réservés à la pêche professionnelle artisanale « aux petits métiers » (30 bateaux) sur 3 % de la surface. Un effet réserve remarquable est attendu pour les zones de non prélèvements littorales.

Les enjeux identifiés dans ce projet sont les suivants :

Défi n°1 : Considérer les espaces marins et terrestres comme un seul territoire interdépendant;
Défi n°2 : Permettre la bonne coexistence de la métropole et de l'espace naturel exceptionnel;
Défi n°3 : Inscrire les usages dans le développement durable;
Défi n°4 : Réduire le risque d'incendie;
Défi n°5 : Valoriser et faire perdurer dans le temps un territoire de qualité.

- ***Le rôle des Parcs naturels régionaux dans l'articulation littoral – Moyen pays***

Les Parc Naturels Régionaux (PNR) permettent à la Région de participer à la dynamique de développement de territoires ruraux. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, seul le PNR de Camargue est littoral, mais un autre est en cours de création dans les Maures. Si on ajoute le PNR prévu autour de la Ste Baume, qui s'inscrit dans la bande retro littorale, les PNR couvriront une part importante de l'espace littoral, hors agglomérations.

D'un point de vue spatial, ces PNR se positionnent à l'articulation entre bande littorale et Moyen pays. Cette configuration spécifique leur permet donc de jouer un rôle important sur les dynamiques de développement au sein de cet espace stratégique.

- ***Le plan d'actions du Parc Naturel Régional de Camargue pour la zone côtière***

Le recul important du rivage rend la Camargue plus vulnérable aux submersions marines. La stratégie adoptée par la nouvelle Charte tient compte de l'impossibilité avérée à maintenir sa position sur l'ensemble du littoral: l'engraissement des plages ou la perte de territoire sont inéluctables. Différents moyens préventifs et techniques (rechargement en sable, réhabilitation dunaire par ganivelles…) sont ainsi préconisés selon les enjeux et le niveau de risque. Des zones test permettront également d'expérimenter et d'évaluer des moyens de défense innovants en la matière.

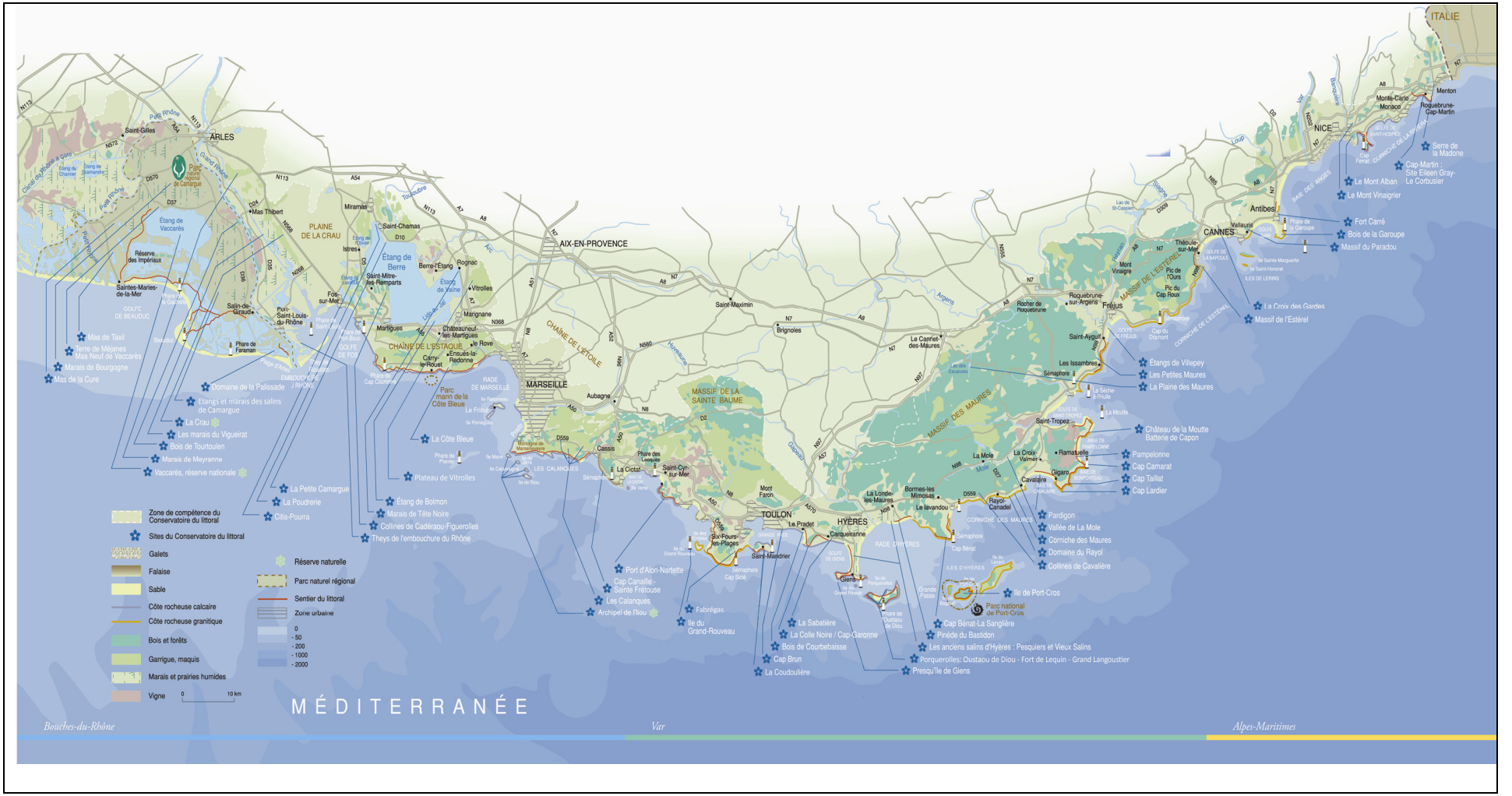
L'objectif prioritaire se révèle être d'intégrer la dynamique littorale et le risque de submersion marine dans la gestion du territoire et de favoriser les pratiques de pêche respectueuses des ressources et des milieux. Il se décline en un ensemble de projets concernant :

- Le plan de gestion halieutique
- La réhabilitation du littoral
- L'Observatoire du territoire littoral
- La création d'une réserve marine

Vue du Parc Naturel Régional de Camargue

- ***Les terrains du Conservatoire du Littoral***

Depuis sa création en 1975, le Conservatoire du Littoral mène, avec le soutien et le concours des collectivités locales, une politique active d'acquisition pour la protection et la mise en valeur du littoral de la Région. C'est ainsi qu'il a d'ores et déjà acquis en Provence-Alpes-Côte d'Azur plus de 36 000 hectares, représentant environ 36% de son patrimoine national. Ces acquisitions ont concerné: la Camargue, la Crau, l'Etang de Berre, les Calanques, les anciens Salins d'Hyères, Port-Cros et Porquerolles, la Corniche des Maures, la Presqu'île de Saint-Tropez, le Massif de l'Estérel, la Côte d'Azur, les lacs de Sainte-Croix et Serre-Ponçon…



La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur soutient depuis plusieurs années l'action du Conservatoire du Littoral et participe à la gestion des sites.
Elle est par ailleurs partie prenante à la définition de la politique du Conservatoire, au sein du Conseil de Rivage Méditerranée et de son Conseil d'Administration. Concernant les acquisitions, une opération exceptionnelle d'acquisition de 2300 ha de zones humides en Camargue a été soutenue par la Région en 2008.

- ***L'accompagnement de la dynamique des SCOT***

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est issu de la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, modifiée par la loi Urbanisme Habitat du 2 juillet 2003.
La loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 a largement modifié l'approche et l'élaboration des SCOT en matière de préservation de l'environnement et de lutte contre l'étalement urbain. A compter du 01/01/2016, les SCOT devront être conformes avec les lois Grenelle.

Le SCOT est défini sur un espace pouvant regrouper plusieurs EPCI ; c'est une entreprise de long terme, qui s'exprime à travers deux documents : le Programme d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), programme d'orientation globale qui définit dans la durée les politiques d'aménagement et de développement sur le territoire, et le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) qui est la transcription opérationnelle du PADD. Ce dernier fait l'objet de prescriptions que les communes doivent intégrer au Plan Local d'Urbanisme (PLU).
Un SCOT peut contenir un volet maritime qui équivaut à un Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), dispositif issu de la loi du 7 janvier 1983.
Cette équivalence entre volet maritime d'un SCOT et SMVM est posée par la loi Développement des Territoires Ruraux (DTR) du 23 février 2005.

Contrairement au SMVM qui est du ressort de l'Etat (compétence exclusive), le volet maritime est un outil élaboré par le syndicat mixte du SCOT.
Toutefois l'Etat garde un rôle prépondérant :

- il est consulté sur la comptabilité du périmètre avec les enjeux littoraux ;
- il donne son accord sur le contenu du volet « mer » avant l'arrêt du projet ;
- il autorise la modification du volet « mer » à l'issue de l'enquête publique sous réserve de son accord.

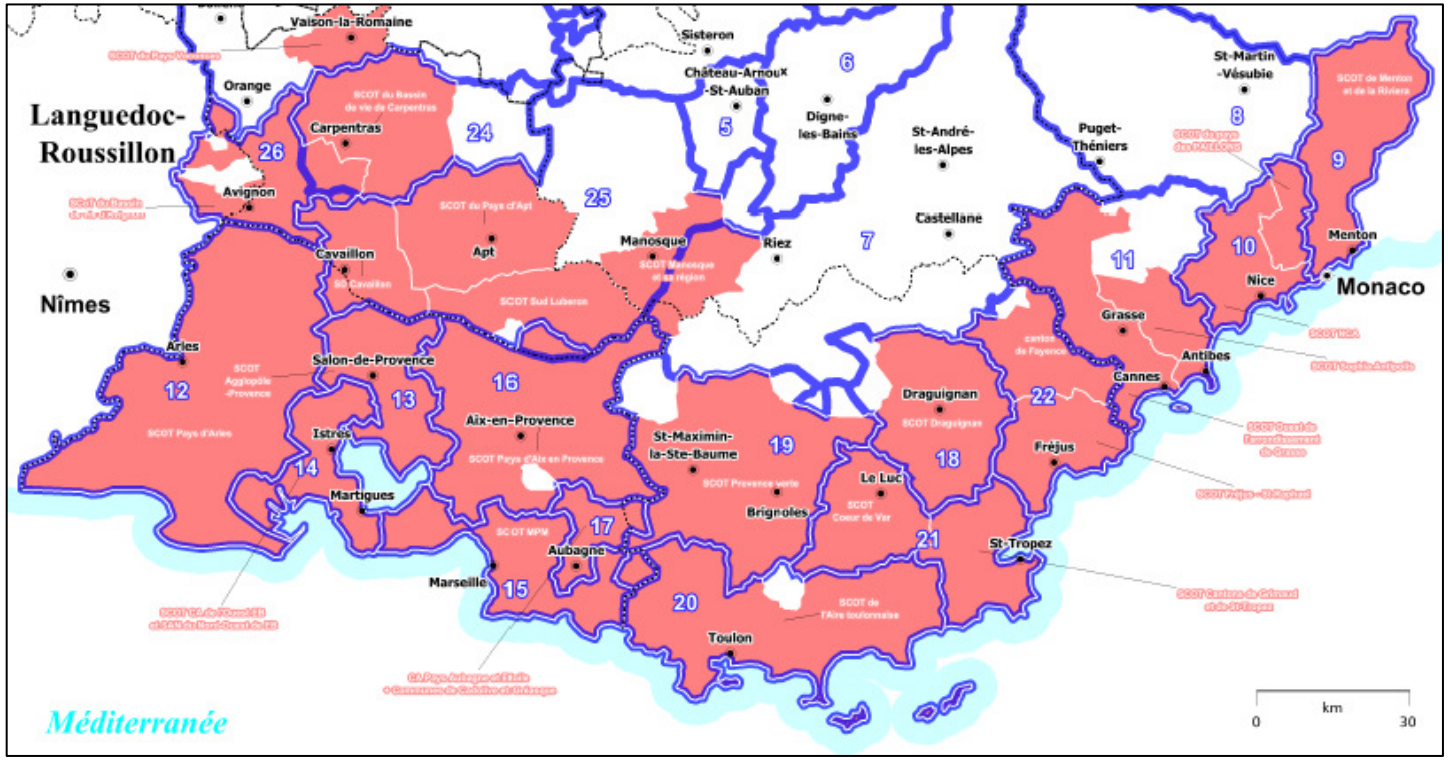
Si cet accord venait à manquer, le volet « mer » du SCOT ne peut être ni approuvé, ni modifié.

L'article R122-3 du Code de l'urbanisme dispose que « Lorsque le SCOT **comporte un chapitre individualisé valant SMVM**, ce chapitre porte sur **une partie du territoire qui constitue une unité géographique et maritime et présente des intérêts liés, concurrents ou complémentaires, au regard de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral.** »

Il mentionne les orientations relatives aux cultures marines et aux activités de loisirs. Il précise, dans une **perspective de gestion intégrée de la zone côtière**, les vocations des différents secteurs de l'espace maritime, les conditions de la compatibilité entre les différents usages de ces derniers, et les conséquences qui en résultent pour l'utilisation des diverses parties du littoral liées à cet espace. Il détaille les **mesures de protection** du milieu marin. Il définit également les orientations et principes de localisation des équipements industriels et portuaires, s'il en est prévu.

Il comprend enfin les dispositions prévues par le décret n° 86-1252 du 5 décembre 1986 relatif au contenu et à l'élaboration du schéma de mise en valeur de la mer lorsqu'elles ne sont pas prévues par ailleurs dans le document. »

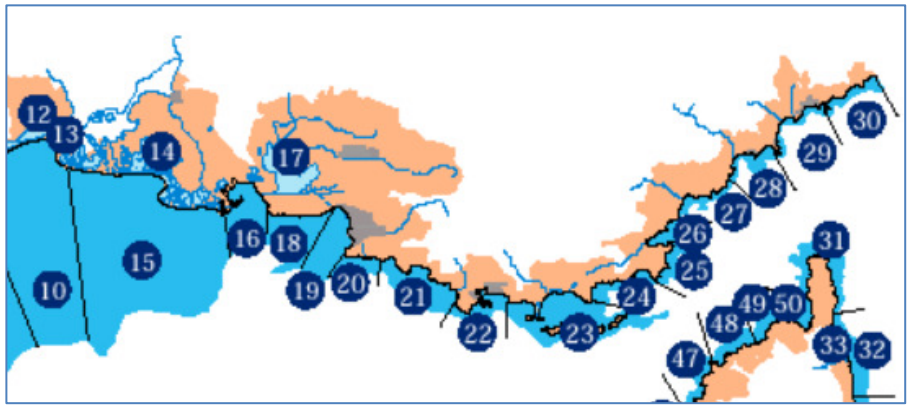
En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la concentration des agglomérations sur le littoral se traduit par un nombre important de démarches d'élaboration de SCOT sur cet espace.
Au mois de février 2011, 3 SCOT littoraux étaient approuvés : Agglomération de Sophia Antipolis ; Pays des Maures et cantons de Grimaud et de Saint-Tropez ; Provence Méditerranée. 5 dont 3 littoraux et 2 retro littoraux sont en cours de finalisation : Marseille Provence Métropole ; Aire de Fréjus Saint-Raphaël ; Riviera Française et Roya ; Pays des Paillons et Pays Provence verte. 2 étaient en cours de lancement dans l'espace rétro-littoral: Pays d'Aix et Cœur de Var. 12 en étaient au stade du PADD (dont 5 littoraux).



2.4 Des territoires de l'eau, solidaires par nécessité

- ***Des territoires de gestion en fonction de la problématique à traiter : les « zones homogènes » du SDAGE pour la gestion de l'eau littorale***

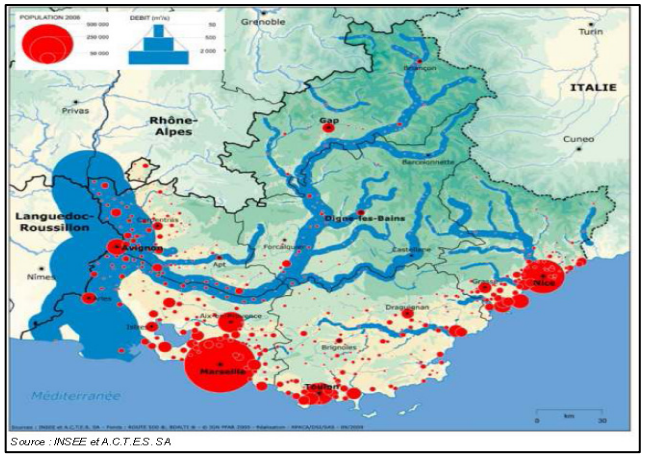
Dans le cas de la gestion de la pollution de l'eau, l'échelle pertinente est représentée par les bassins versants et les espaces marins contigus. Les « zones homogènes » sont spécifiquement définies selon des critères qui intègrent les deux façades terre et mer. Longitudinalement, le découpage s'appuie sur la configuration naturelle des côtes, la présence de lagunes, étangs, deltas, caps, pointes et baies. Transversalement, la bande terrestre regroupe les surfaces qui interviennent dans la collecte et le transport de charges polluantes vers la mer. Cela concerne notamment l'hydrographie (apports des rivières et des fleuves) et l'assainissement (rejets urbains et industriels). Toutes les communes littorales raccordées sont concernées, ainsi que les bassins versants de proximité pour les milieux confinés comme les lagunes. La bande marine correspond à la limite d'influence des apports



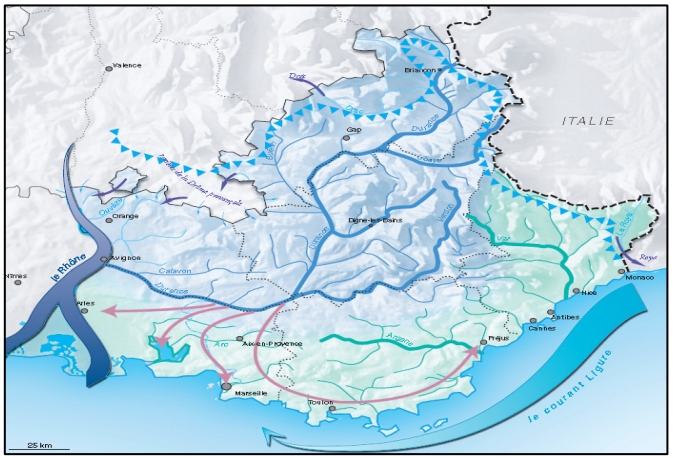
telluriques sur la qualité globale du milieu. Sa limite a été fixée à la ligne bathymétrique des 100 mètres, représentative d'un volume de dilution satisfaisant dans une mer à faible marnage.

- ***L'inadéquation entre disponibilité en eau et lieu de consommation des ressources en eau potable***

La sécheresse estivale ordinaire, qui est surtout caractéristique du climat des Bouches-du-Rhône, du Vaucluse et du sud des Alpes-de-Haute-Provence, a depuis longtemps été intégrée dans la gestion de l'eau afin d'éviter les pénuries. Toutefois, dans un contexte de diminution de la ressource liée aux changements climatiques, il nécessaire d'anticiper une aggravation des conflits d'usage, de pollution et de salinisation des eaux à proximité du littoral.



Inadéquation entre implantations urbaines et ressources d'eau de surface

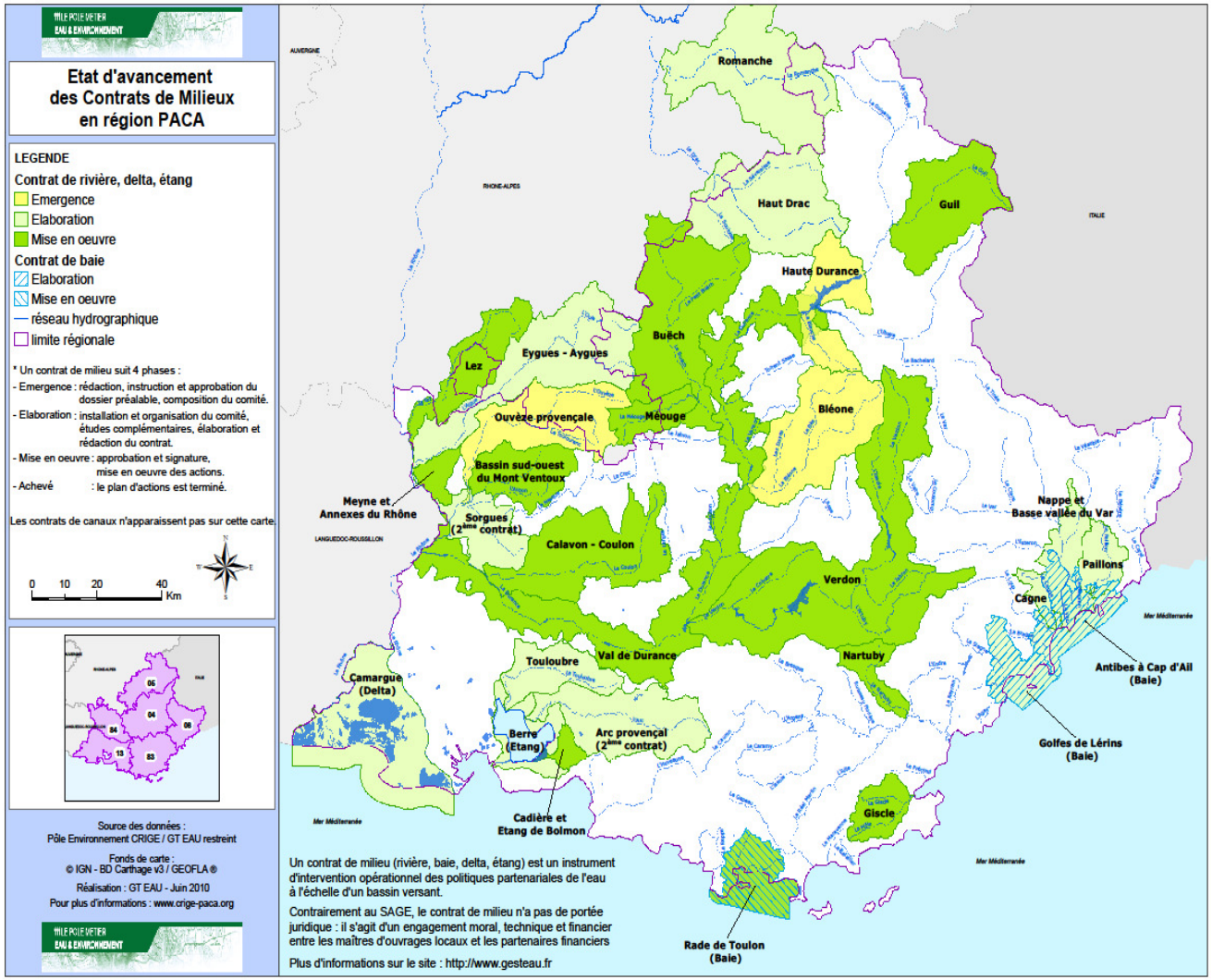


Transfert d'eau des Alpes vers le littoral

- ***Les solidarités locales autour de la qualité des eaux proches du littoral: les contrats de milieux***

Institués par la circulaire du 5 février 1981, les contrats de milieux (rivière, lac, delta, baie, étang…) constituent des outils d'intervention à l'échelle du bassin versant. Ils définissent et mettent en œuvre un programme d'actions (études, travaux…). Le bassin Rhône-Méditerranée en compte actuellement une centaine en cours ou en projet.

Comme les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), les contrats déclinent les objectifs majeurs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) sur leur bassin versant et fixent des objectifs de qualité des eaux, de valorisation du milieu aquatique et de gestion équilibrée des ressources en eau.
A la différence des SAGE, ils ne possèdent pas de portée juridique et leur objet essentiel est d'aboutir à un programme d'actions de réhabilitation et de gestion d'un milieu.



2.5 Des initiatives innovantes pour la gestion intégrée de la zone côtière

- ***L'intégration de la filière pêche dans la gestion du territoire : exemple du groupe d'action local varois***

L'expérimentation menée dans le Var, au titre de l'axe 4 **« développement durable des zones de pêche »,** du Fonds Européen pour la Pêche (FEP) est un exemple d'intégration entre les filières maritimes (notamment celle de la pêche professionnelle) et les politiques de développement local, autour d'un périmètre de projet spécifiquement défini regroupant les 27 communes du littoral varois. La réforme de la PCP devrait renforcer cette dynamique et permettre de déployer cette approche innovante sur l'ensemble du littoral régional dans les prochaines années.

Le groupe FEP varois rassemble professionnels de la filière pêche, pêcheurs plaisanciers, plongeurs, associations (de protection de l'environnement, de promotion touristique, de développement local, de regroupement d'entreprises), qui se sont réunis autour d'un même objectif : soutenir les filières pêche et aquaculture, les professionnels de ces filières et les autres acteurs maritimes, dans une perspective de développement durable des zones côtières.

Les enjeux recensés sont multiples :

- Recentrer la petite pêche côtière au cœur du territoire littoral comme valeur traditionnelle fédératrice
- Repositionner la petite pêche côtière comme activité économique rentable
- Maintenir les ressources halieutiques dans un Etat d'exploitation durable pour les pêcheurs professionnels et de loisir
- Utiliser l'activité touristique pour valoriser et promouvoir la pêche artisanale côtière et diversifier l'activité
- Faire entrer la petite pêche côtière dans les politiques publiques structurantes du territoire
- Faire cohabiter les différentes activités maritimes sur le territoire et trouver des intérêts partagés

Afin d'atteindre ces objectifs, le groupe FEP varois a réfléchi à une stratégie articulée autour de plusieurs axes:

- Connaître son milieu et qualifier les pratiques de la pêche et de l'aquaculture
- Valoriser la petite pêche côtière et les produits de la mer
- Innover en diversifiant les pratiques du territoire
- Echanger, communiquer

Le Groupe FEP Varois souhaite trouver **l'équilibre** qui permettra de maintenir un écosystème dans un Etat de conservation favorable afin d'assurer des ressources halieutiques dans un Etat d'exploitation durable, **maintenir une pêche artisanale** diversifiée et économiquement rentable, ainsi que développer une **gestion concertée du territoire avec tous les acteurs et usagers**

- ***Le Parc Marin de la Côte Bleue***

Dès sa création, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a affiché une forte volonté de mieux valoriser et gérer son espace littoral et maritime. Cela s'est notamment traduit par la mise en œuvre du Plan d'Assainissement du Littoral et par la création d'une politique de développement des cultures marines et de gestion des ressources vivantes de la mer.

Le Parc Marin de la Côte Bleue, association créée en 1983, est le fruit direct de cette politique. Il regroupe la Région, le Département des Bouches-du-Rhône et les communes du Rove, Ensuès-la-Redonne, Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins et, depuis 1993, la ville de Martigues.
Le but était d'expérimenter, pour la première fois en France, une politique de protection du patrimoine naturel marin, de gestion des ressources de pêche, d'information du public et d'innovation dans ces domaines. Les organisations professionnelles de la pêche avec lesquelles un programme d'aménagement des fonds par récifs artificiels a débuté en 1985 en font partie. Deux zones marines de 80 ha et 210 ha protégées intégralement ont été créées.

Devenu **Syndicat mixte « Parc Marin de la Côte Bleue »** en 2000, il a pour vocation de mettre en œuvre tous les moyens et toutes les actions de nature à concrétiser les objectifs suivants :
- la gestion, la protection et la revalorisation des milieux naturels marins et littoraux ;
- la contribution au développement économique et social des activités liées à la mer et de la pêche professionnelle artisanale ;
- l'accueil, l'information et l'éducation du public avec un ciblage particulier sur les enfants scolarisés ;
- la réalisation d'actions expérimentales ou exemplaires dans les domaines mentionnés ci-dessus, ainsi que la contribution à des programmes de recherche scientifique

Plongée en zone protégée du Parc marin de la Côte Bleue

- ***l'Observatoire marin du littoral des Maures***

L'Observatoire marin est une structure de conseil à caractère scientifique, technique et pédagogique qui a pour objectif d'agir en faveur du développement durable du littoral des Maures.
Il intervient sur les 4 communes de ce même littoral, à savoir Cavalaire, Ramatuelle, La Croix-Valmer et Rayol-Canadel-sur-Mer, et est partenaire du Domaine du Rayol pour toutes ses activités concernant le milieu marin.

L'Observatoire marin a pour but d'agir en faveur du développement durable du littoral des Maures par:

- La connaissance des milieux littoraux

L'acquisition de connaissances sur le milieu permet à l'Observatoire marin de jouer son rôle d'outil d'aide à la décision auprès des communes, notamment sur la problématique de l'érosion des plages. Régulièrement, il assure aussi le suivi de la posidonie et de la qualité physico-chimique des sédiments marins, et opère une veille cartographique des zones patrimoniales.

- La sensibilisation des usagers

L'Observatoire marin propose des animations de découverte du littoral à destination des enfants et du grand public sur les sites privilégiés du cap Lardier et du port de Cavalaire. Il s'adresse aussi aux acteurs territoriaux que sont les élus, le personnel communal ou encore les professionnels du tourisme en s'inscrivant dans une logique d'appropriation du territoire.

- La gestion des milieux littoraux et de leurs usages

Grâce à l'expérience acquise depuis sa création, l'Observatoire marin est aujourd'hui sollicité par les communes de son syndicat pour l'analyse des eaux de baignade, le développement d'un plan Infrapolmar, l'aménagement de sites de plongée, le contrôle de l'évolution d'espèces envahissantes (*Caulerpa taxifolia et racemosa*), le suivi du trait de côte,... autant d'actions qui entrent totalement dans une logique de GIZC.

Campagne ECO GESTES sur la corniche varoise

- ***Le Schéma Départemental de la Mer et du Littoral : une Charte départementale de la mer et du littoral pour une gestion intégrée de la zone côtière varoise***

En 2008, le Conseil Général du Var a engagé l'élaboration d'un Schéma Départemental de la Mer et du Littoral. Ce schéma a deux objectifs principaux:

- Servir d'aide à la décision aux élus pour appréhender les différents enjeux et problématiques maritimes
- Guider l'action du Département sur les territoires littoraux

Bien qu'il n'ait pas de portée de planification, il doit cependant permettre de favoriser un développement harmonieux des différentes activités maritimes tout en veillant à leur compatibilité avec la nécessaire préservation des équilibres biologiques et patrimoniaux.
Le Schéma départemental et la concertation à l'origine de sa conception ont identifié 5 engagements sur lesquels le Département pourrait faire porter prioritairement son action sur les territoires littoraux :

- La gestion des usages en mer en vue de protéger le patrimoine naturel littoral et marin
- La gestion et la valorisation des sites portuaires
- La réduction des pressions sur l'environnement littoral et marin
- Sensibiliser, développer l'éducation à l'environnement
- Construire une stratégie globale de lutte contre l'érosion et la submersion marine

Cette initiative pourrait prochainement s'inscrire dans le cadre d'un Programme d'Aménagement Côtier (PAC). Initiée sous l'égide du Centre d'Activité Régional/Programme d'Aménagement Prioritaire (CAR/PAP), il s'agirait d'établir la faisabilité d'un projet de gestion intégrée de la mer et du littoral, conformément au protocole GIZC du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) de la Convention de Barcelone.

Au final, un littoral très contrasté, qui doit composer avec de fortes disparités sociales, économiques et territoriales. Il s'organise autour de nombreux territoires de projets et d'initiatives de GIZC.

Atouts	Faiblesses
• De nombreux schémas et stratégies en cours d'élaboration à l'échelon du territoire régional • Une bonne connaissance de l'évolution socio-économique du territoire littoral et retro-littoral • Des outils de gestion performants et reconnus (Pôle métier mer et littoral du CRIGE, SDAGE pour la gestion de l'eau sur le littoral, plans de gestion…) • La quasi-totalité du littoral régional concernée par des démarches de gestion (PN, PNR, Conservatoire du littoral, SCOT, Réseau Natura 2000, contrats de milieu…)	• Complexité administrative : superposition d'outils administratifs, de démarches, de compétences, de périmètres portant à confusion • Difficulté de prise en compte des enjeux maritimes dans certains SCOT • Manque d'analyse et de vision intégrée des données socio-économiques maritimes
Opportunités	**Menaces**
• La Stratégie de la mer et du littoral constituera un cadre de référence pour l'avis de la Région sur les SCOT • Renforcement des compétences des collectivités territoriales sur le Domaine Public Maritime (DPM)	• Une focalisation sur les dynamiques socio-économiques de la bande littorale sans prendre en compte l'interaction avec le Moyen pays • La saturation de l'espace littoral pénalise le développement économique des activités maritimes (accès au foncier littoral, au logement, à la mer) • La demande croissante en espaces de loisirs qui accroît la pression sur l'intégrité des milieux naturels • Le manque de solidarité amont-aval dans la gestion de la pollution de l'eau

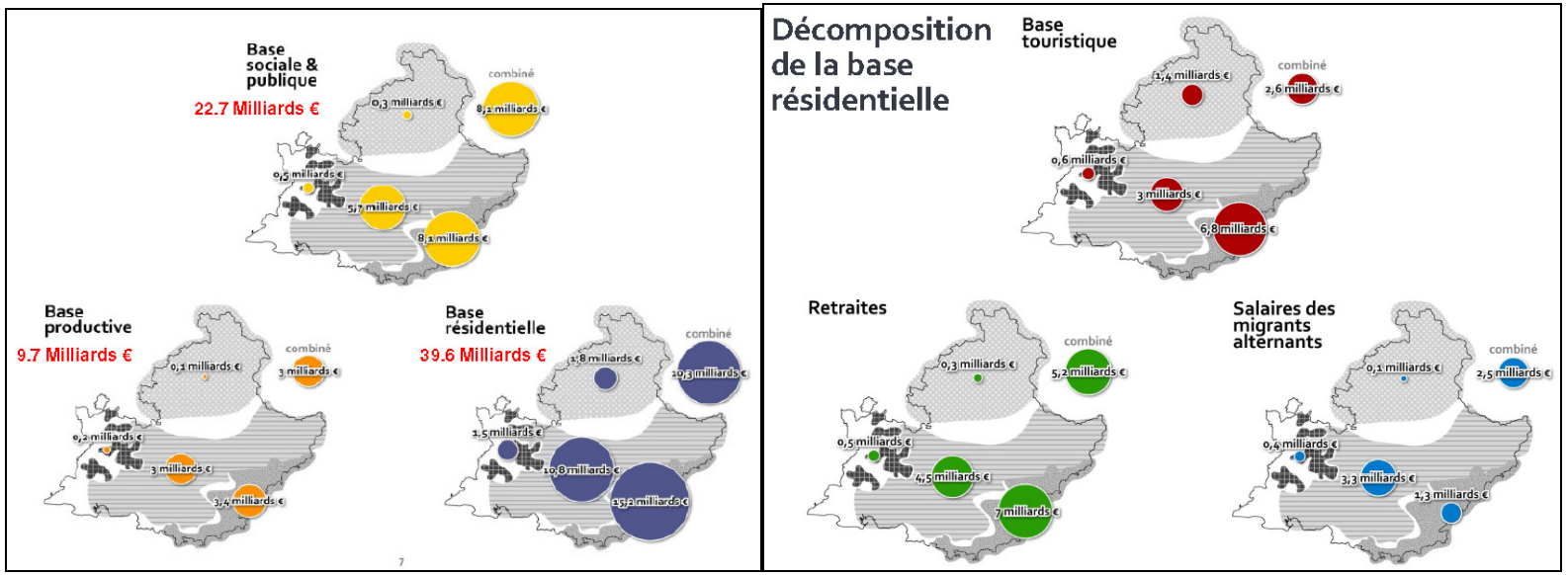
Enjeux :

- **Meilleure prise en compte des besoins des activités maritimes dans l'aménagement du territoire littoral**
- **Etre en capacité de proposer une vision adaptée pour chaque territoire de projet**
- **Développer des démarches de gestion intégrée sur la totalité du littoral**

III. Un littoral toujours attractif où s'accentuent les contrastes socio-économiques

3.1 Une place importante de l'économie résidentielle[1]

L'économie résidentielle, ou présentielle, est l'économie d'un territoire qui dépend de la présence d'individus disposant de revenus qui ont été générés ailleurs. Ces personnes sont principalement les résidents qui travaillent sur un autre territoire, les personnes retraitées et les touristes. On inclut aussi généralement dans ces revenus ceux qui proviennent de transferts sociaux (allocations familiales, chômage, prestations sociales diverses) et ceux qui proviennent de financements publics (administrations, éducation, affaires sociales).
En Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'économie résidentielle génère 55 % de la circulation monétaire, contre 13,5 % pour l'économie productive, et 31,5 % pour les fonctions publiques et les dépenses sociales (santé, aide sociale).



Répartition de la circulation monétaire entre économies productive, fonctions publiques et dépenses sociales, et économie résidentielle en PACA (2010)

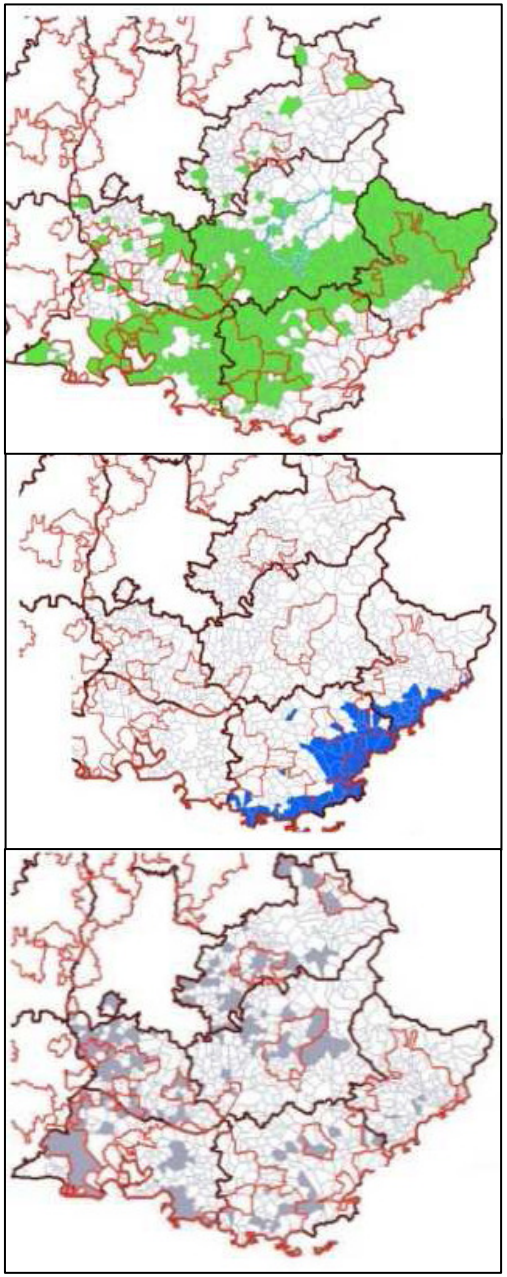
[1] L'ensemble de cette section est extraite du rapport « Etude prospective sur l'avenir de l'économie résidentielle en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur », Acadie et L'œil, 2011)

L'espace correspondant à la bande littorale, jusqu'à 60 km à l'intérieur des terres, est organisé en deux grands systèmes territoriaux qui articulent, selon des échelles différentes, économie productive et économie résidentielle:

- Le **système « local »**, le plus important, qui redistribue en proximité les revenus résidentiels liés aux mobilités domicile travail à partir des pôles d'emplois de la région elle-même. Il structure tout l'intérieur de la région, à partir de ses pôles urbains et productifs. Cela concerne 29 % de la population régionale pour 48 % de sa superficie. Il a connu une forte croissance démographique depuis 1975 (61%), bénéficiant du desserrement urbain des métropoles. Le revenu des habitants a peu progressé depuis 1990 et est légèrement supérieur à la moyenne française hors Ile-de-France. Les actifs qui ont quitté les métropoles pour venir s'y installer sont des ménages détenant des niveaux de revenus plutôt intermédiaires. Cette croissance démographique s'est accompagnée, au moins sur la période récente, d'un développement de l'emploi plus fort que dans les autres systèmes territoriaux de la région. L'amplification du système local est particulièrement dépendante de la poursuite de ce phénomène de desserrement, lié pour une grande partie à la rareté du foncier ainsi qu'à la cherté des biens immobiliers dans les métropoles. On y retrouve les communes de la région relativement moins attractives sur le plan touristique, au moins pour les territoires les plus lointains, et les villes comme Avignon, Martigues, Aubagne, Istres, Salon de Provence, Carpentras, Manosque, Brignoles ou Vitrolles. Par définition, c'est dans ces territoires que les effets de solidarité intra régionales sont, les plus forts entre les origines et les destinations des flux de revenu résidentiel.

- La Côte d'Azur prise dans un **système « national-littoral»** (voire international) dont les sources de revenus, dépensés dans l'économie touristique, sont largement extérieures à la région. Elle représente 34 % de la population pour 9 % de la superficie régionale. Les revenus résidentiels proviennent essentiellement de flux résidentiels d'échelle nationale voire internationale, que ce soit par l'arrivée de retraités ou par les propriétaires de résidences secondaires. Ce système s'avère moins performant en termes de gain d'emplois, avec une croissance de 16,5 % entre 1999 et 2006. Malgré une relative stabilité, le revenu moyen des ménages de ce système est le plus élevé de PACA. En revanche, s'agissant de la croissance démographique, il se situe à l'avant-dernier rang des systèmes territoriaux.

- Le **système combiné** concerne 33 % de la population pour 19 % de sa superficie. On y retrouve de grandes communes plus productives, mais moins attractives sur le plan touristique: Marseille, Aix-en-Provence, Arles, Gap, Draguignan ou La Ciotat. La part la plus élevée de leurs apports de revenus résidentiels (retraites et tourisme) a des origines locales et régionales. Il s'agit donc d'un mixte de situations dont on peut se poser la question de savoir s'il représente des situations stables de transition géographique entre les types précédents, ou au contraire des situations de basculement d'une catégorie vers une autre : question cruciale pour une bonne part des départements 04, 84 et 13 (à l'Ouest).

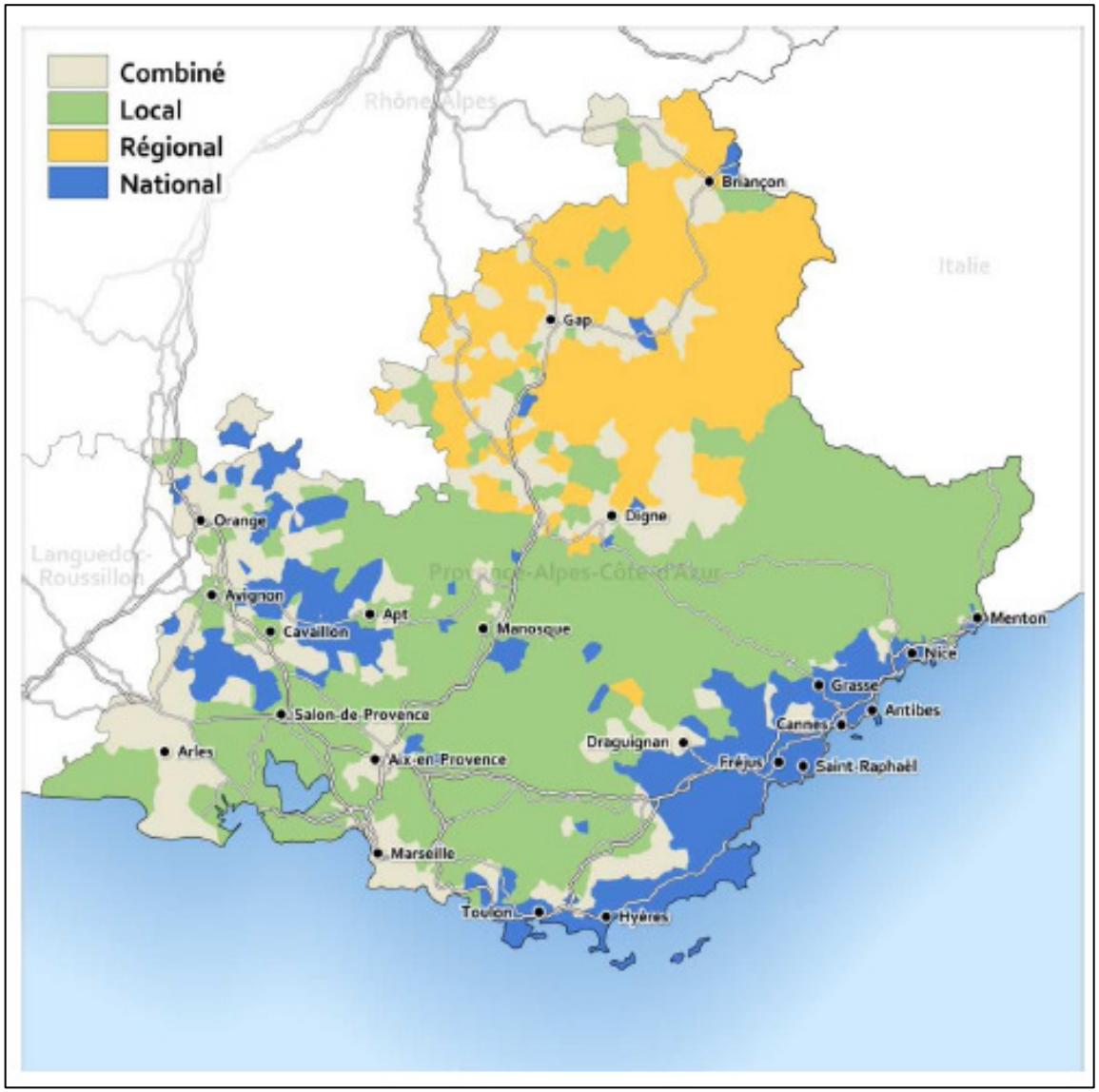


Pour le territoire appartenant au système « local », l'aménagement urbain et la solidarité sociale sont déterminants car les implantations sont morcelées et diffuses. Il convient de favoriser une véritable repolarisation de la périurbanisation. Ceci repose entre autre sur l'emploi disponible à proximité.

En ce qui concerne le système « national-littoral », c'est la pression environnementale et sociale qui « *pose de façon aigüe la perspective d'une limite négociée au développement ou bien un changement radical de modèle de développement* ». L'approche inter-territoires est primordiale pour négocier et mutualiser la gestion des aménagements, en particulier en termes de foncier.

Dans cette perspective, il s'agit d'impulser des initiatives dans une logique d'accords et d'ententes entre territoires solidaires appartenant aux différents systèmes résidentiels identifiés: accès aux ressources, report de développement, partage de retombées en termes de financements. Il est proposé de constituer une véritable *« politique d'intercession entre les territoires (…) pour réguler et encadrer les négociations mais aussi pour s'assurer de la cohérence globale de ces accords à géométrie variable* ».

En simplifiant, le système « local » s'appuie sur les redistributions de revenus par les navetteurs, alors que le système « national-littoral » se base, lui, principalement sur l'apport des retraites.



Typologie des systèmes territoriaux en PACA

3.2 Une population littorale en constante augmentation

- ***Une progression continue de la population littorale en France depuis les années 60***

La population des communes littorales est passée de 4,8 millions d'habitants en 1968 à 6,1 millions en 2006, soit un accroissement de 25 %. Sur la même période, la population métropolitaine a augmenté de 23 %. Elle a connu une augmentation de 27 et 31 % sur les façades atlantique et méditerranéenne alors que sur la façade Manche-Mer du Nord, elle stagne depuis 1982 et a même légèrement diminué de 1999 à 2006. En parallèle, la population de l'arrière-pays a très nettement augmenté entre 1968 et 2006 (+ 56 %) avec une accélération sensible depuis 1999. Un des facteurs explicatifs de cette croissance du peuplement littoral dans l'arrière-pays est très certainement liée au coût et de la raréfaction du foncier constructible dans les communes littorales.

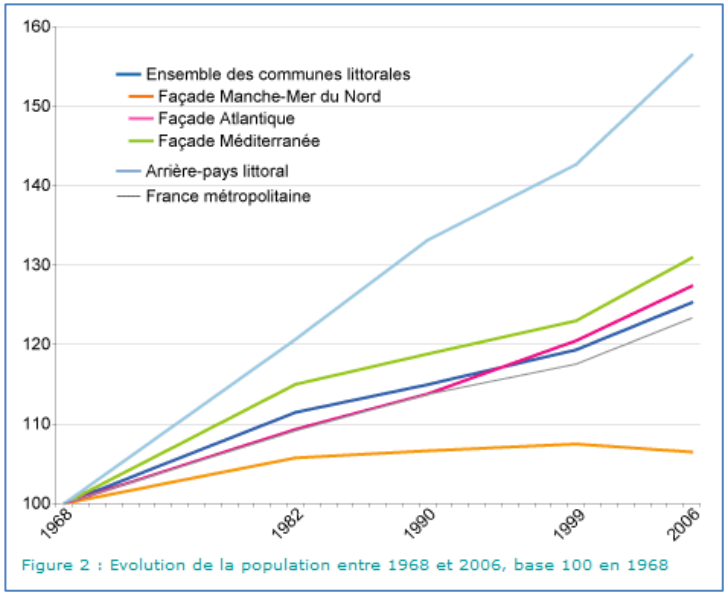
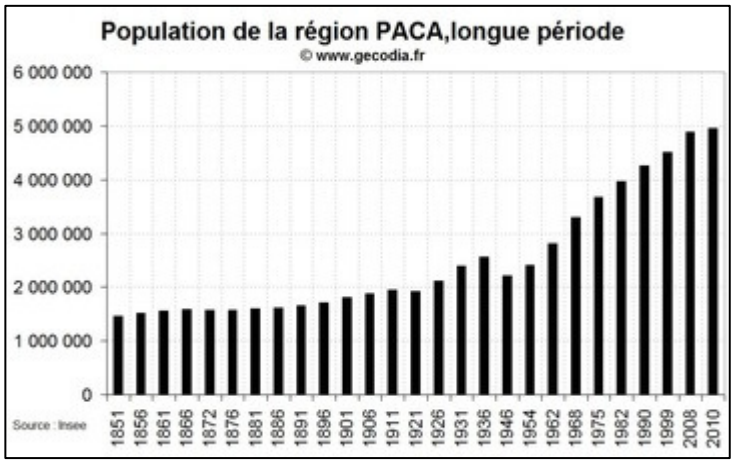


Figure 2 : Evolution de la population entre 1968 et 2006, base 100 en 1968

- ***Une tendance similaire en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, mais avec un ralentissement prévu à l'horizon 2040***

La population de la Région a atteint en 2010 4,95 millions de personnes soit 7,8 % de la population française. Elle a progressé de 73 % en presque 50 ans : Provence-Alpes-Côte d'Azur arrive dans le trio de tête des régions ayant gagné le plus d'habitants depuis 1962, derrière l'Ile-de-France et Rhône-Alpes. Depuis 10 ans, le nombre de résidents de la région croît de 0,9 % par an, soit un afflux d'habitants actuellement proche de 42 600 personnes par an.

70 % de la population régionale (soit environ 3,5 millions de personnes) réside sur une **frange côtière** de 25 km (moins de 15 % du territoire), intégrant les 3 plus grandes agglomérations régionales Aix-Marseille (1 370 000 hab.), Nice (903 000 hab.), Toulon-Hyères (534 000 hab.) La population double en été et, en 2010, la clientèle étrangère représentait 42 % de la fréquentation estivale.



Toutefois, les projections démographiques de 2010 sur le long terme (horizon 2040) tablent sur une croissance proche de celle projetée pour l'ensemble du territoire. Le ralentissement du rythme de croissance démographique d'ici 2040, en comparaison avec celui observé entre 1990 et 2007, serait l'un des plus accentué en France. Prospective qui s'expliquerait par une baisse conjuguée du solde naturel et du solde migratoire (arrivée aux grands âges des baby-boomers) : source INSEE.

3.3 Une concentration urbaine facteur de crises

- ***Une forte croissance de la demande d'emploi***

La note conjoncturelle de décembre 2011 de la DIRECCTE sur le marché du travail indique une forte augmentation de la demande régionale d'emploi en 2011 affectant prioritairement les séniors et les demandeurs d'emploi de très longue durée. Avec plus de 376 000 demandeurs d'emploi en décembre 2001, il s'agit du plus haut niveau observé depuis 1999.

Départements	3ème trim. 2011 *(p)*	Évol. annuelle *(en point)*	3ème trim. 2010	2ème trim. 2011
04-Alpes-de-Haute-Provence	10,8	0,3	10,5	10,5
05-Hautes-Alpes	8,4	0,2	8,2	8,1
06-Alpes-Maritimes	9,3	0,1	9,2	9,1
13-Bouches-du-Rhône	12,1	0,1	12,0	12,0
83-Var	10,6	0,1	10,5	10,7
84-Vaucluse	12,2	0,6	11,6	11,9
PACA	**11,0**	**0,1**	**10,9**	**10,9**
France métropolitaine	**9,3**	**-0,1**	**9,4**	**9,1**

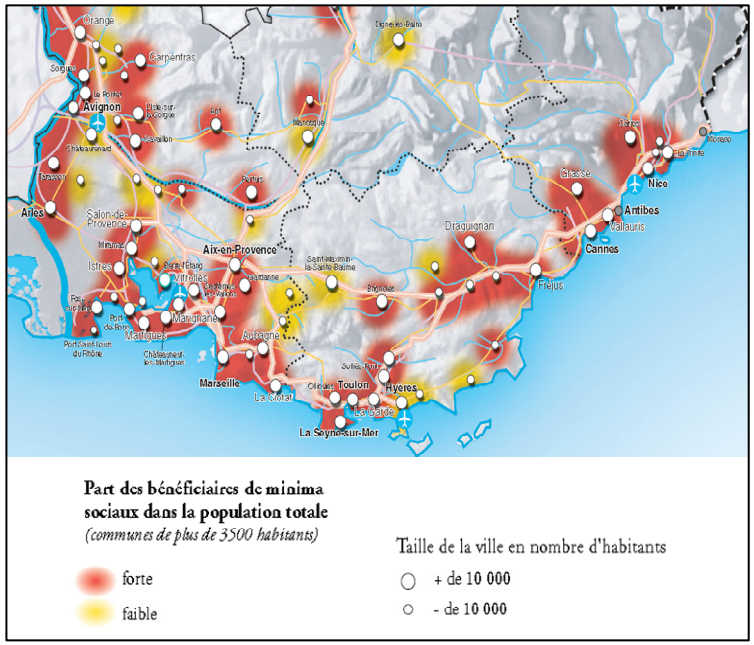
Source : INSEE *(p) provisoire*

Au 3ème trimestre 2011, la Région PACA (11%) se trouve toujours en 3ème position des taux de chômage régionaux les plus élevés de France métropolitaine après Nord-Pas-de-Calais (12,6%) et Languedoc-Roussillon (12,9%). Le département des Bouches-du-Rhône est pour la première fois précédé du Vaucluse (12,2%) au 8ème rang des taux de chômage les plus élevés au niveau national (12,1%) l. A l'inverse le département des Hautes-Alpes (8,4 %) avec +0,2 point en un an, perd de nouveau 5 places pour se retrouver au 34ème rang des taux les plus bas de France métropolitaine. Par rapport au 3ème trimestre 2010, l'ensemble des départements de la région voient leur taux de chômage augmenter, et très fortement pour le Vaucluse dont le taux de chômage affiche +0,6 point en un an. A noter que seul le département du Var affiche une baisse trimestrielle.
Concernant les zones d'emploi au 3ème trimestre 2011, Menton-Vallée de la Roya et Briançon affichent les plus faibles taux de chômage de la région (respectivement 7,6% et 7,9%). A contrario, Arles se révèle être la zone d'emploi régionale la plus affectée avec un taux de chômage atteignant 14,4% de la population active (10ème rang des taux de chômage les plus élevés des zones d'emploi de France métropolitaine). Avec Cavaillon-Apt, c'est aussi la zone d'emploi qui témoigne de la plus forte évolution annuelle (+0,8 point).
Par ailleurs, les zones d'emploi d'Istres-Martigues (-0,5 point), Briançon (-0,3 point) et Cannes-Antibes (-0,1 point) affichent de nouveau une baisse annuelle au 3ème trimestre.
Source : conjonctures N° 30, décembre 2011, DIRECCTE

➢ ***Des zones à fort taux de chômage et d'emploi saisonnier***

Les départements des Bouches-du Rhône et du Var sont particulièrement concernés avec les plus forts taux de chômage de la Région (14,4% pour la zone d'emploi de Marseille-Aubagne en 2004). La situation était particulièrement préoccupante pour la zone ouest des Bouches-du Rhône (Salon-de-Provence et Etang de Berre) et pour une grande partie du département du Var (Toulon, Fréjus, Draguignan et Brignoles). L'activité saisonnière est très importante et la part des jeunes sans qualification en augmentation (notamment en Arles).

Une population active pauvre : **un quart des salariés de Provence-Alpes-Côte d'Azur gagne moins de 830 euros par mois**, et 44% des jeunes de 18 à 24 ans qui travaillent et ont terminé leurs études vivent encore au sein du foyer parental. L'emploi ne constitue donc pas une condition suffisante pour accéder à un logement autonome.



➢ ***De grandes poches de pauvreté urbaine qui ne se résorbent pas***

Une très forte précarité caractérise le département des Bouches-du Rhône, notamment en termes de logement. Certaines zones du Var et des Alpes-Maritimes connaissent une situation similaire parmi les communes de plus de 3 500 habitants. Dont une évolution à la hausse pour les Bouches-du-Rhône (+4,3 points) et à la baisse pour les Alpes-Maritimes (-1,8 points) entre 1999 et 2002. La part des bénéficiaires d'allocations « parents isolés » est bien au-dessus de la moyenne régionale dans les Bouches-du-Rhône et est égale à la moyenne nationale dans le Var et le Vaucluse. La part des allocataires du RMI dans les zones urbanisées du littoral entre 1999 et 2004 a enregistré une forte croissance. Par exemple Marseille fait face à une situation de très fort surendettement, conjuguée à un développement notable du nombre de familles nombreuses et monoparentales (+29% dans les Bouches-du-Rhône entre 1999 et 2002).

➢ ***Un phénomène de « cabanisation » qui s'accroit, révélateur d'une précarisation de l'habitat***

De nombreuses constructions informelles ont tendance à occuper le domaine public maritime (portuaire, balnéaire, zones humides) ou la bande des 100 non constructible, ainsi que les espaces environnants, qui sont souvent qualifiés d'espaces remarquables. De cabanes de pêcheurs ou de chasseurs, de jardins familiaux ou d'abris agricoles à l'origine, on est passé à des habitats récréatifs occupés en période estivale, puis à de l'habitat permanent s'accompagnant parfois d'un renforcement des constructions qui, pour certaines, s'apparentent quasiment à des villas. On entend par « cabanisation » « *le développement généralement en tâche d'huile d'une occupation occasionnelle ou permanente de parcelles privées ou appartenant au domaine public ou privé d'une collectivité* » (définition du guide pour l'action sur le phénomène de « cabanisation » de la Mission Littoral Languedoc-Roussillon).

On distingue la « cabanisation » « domestique » de celle des installations commerciales abusives, très complexe car souvent les propriétaires payent des taxes et ont acquis les biens selon des procédures officielles. Dans certains cas cette problématique de la « cabanisation » concerne des extensions ou des implantations illicites d'activités marchandes et de loisir (restauration- paillotes- certaines discothèques/établissements de nuit). Elles peuvent, malgré leur caractère illégal, donner lieu à des transactions de baux commerciaux auprès de notaires ; les nouveaux acquéreurs devenant alors d'une certaine façon des « victimes ». Outre

les activités commerciales, ces pratiques concernent en fait plusieurs types de populations : des habitués se réclamant d'un patrimoine culturel, des marginaux attirés par la nature, ou des populations précaires qui trouvent là des solutions provisoires ou permanentes à la dégradation de leur revenus. On observe aussi pour cette dernière catégorie une tendance à la sédentarisation dans des campings disposant de mobiles homes.

En Languedoc-Roussillon où un Etat des lieux de ces pratiques a été réalisé pour la Mission Littoral, on note qu'il s'agit d'un habitat secondaire dans 67% des cas et permanent dans 31% des cas. Rapporté au niveau national, on observe que la moyenne d'âge de ces populations est assez élevée (60 ans). Cette situation est très fréquente en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment dans le département du Var qui totalise à lui seul le tiers des infractions à l'urbanisme commises sur le territoire national.

Il existe un réseau technique inter régional PACA-Languedoc-Roussillon-Corse de lutte contre l'habitat indigne mais qui est plutôt orienté vers les questions sociales d'accompagnement des ménages précaires et d'amélioration des conditions d'existence en termes de santé. Dans le cas du littoral, ce volet social est légitime mais il s'agit surtout, en termes d'aménagement du territoire, d'agir contre l'institutionnalisation d'habitats précaires saisonniers qui tend, pour des raisons autant culturelles qu'économiques, à devenir définitif, et ce en contradiction avec les conditions de la loi Littoral.

Ces constructions totalement illicites, puisqu'aucun permis ou autorisation de stationnement n'ont été délivrés, engendrent de nombreuses dégradations environnementales. Celles-ci concernent essentiellement l'évacuation des eaux usées, l'enlèvement des ordures, mais aussi une dégradation paysagère. Par ailleurs, les habitants de ces cabanes sont particulièrement exposés à des risques, notamment d'inondation (en Languedoc-Roussillon, 65% des cabanes sont en zones inondables), et peuvent elles-mêmes générer des risques d'incendies ou renforcer les processus d'érosion des plages. Enfin on note que cette forme d'occupation du littoral peut entraîner selon les cas une fermeture des espaces empêchant le libre accès à la mer.

Les cabanes de Beauduc constituent sans doute une des situations les plus emblématiques de cette « cabanisation » en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les études sociologiques menées à propos de ce site (travaux du laboratoire Desmid à Arles notamment) témoignent de la complexité de cette situation. Ceci est dû à une représentation singulière de l'idée de nature, à l'importance des conflits générés notamment avec les campeurs, du fait de la constitution d'une communauté fortement composite au-delà de population marginales, dont la reconnaissance sociale est portée par la tradition et l'ancienneté. A noter que depuis 2010, l'Etat est intervenu à plusieurs reprises pour faire démolir certaines constructions abusives dans les Alpes-Maritimes (Tribunal administratif de Nice). On peut citer en exemple l'occupation du domaine public portuaire par une terrasse de restaurant dans le port de plaisance de Saint-Laurent-du-Var.

Les cabanons de la Cité du Delta sis sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône sont menacés d'être rasés en raison d'un risque d'inondation. Ces cabanons font tellement partie de l'identité de la cité de Port-Saint-Louis-du-Rhône qu'ils sont ouverts pour les journées du patrimoine et considérés par les élus comme partie du patrimoine historique et culturel de la ville. Par ailleurs, une directive de 1980 impose qu'au décès du propriétaire le cabanon doit être détruit.

Sur d'autres sites, comme à Marseille, l'Etat interdit également la revente et le renouvellement des autorisations d'occupation temporaire du domaine public (AOT) au Vallon-des-Auffes ainsi qu'à Maldormé.

A la Vesse, où la falaise s'est effondrée en 2009 sur plusieurs cabanons coincés entre le port et la falaise, certains propriétaires résistent au départ malgré indemnisation financière.

Enjeux :

- **Réguler de façon à coordonner entre Etat et communes (au moyen d'une doctrine générale qui pourrait être co-construite à l'initiative de la Région) afin de s'assurer que tous les territoires respectent les conditions de la Loi littoral. Cela pourrait prendre la forme de : verbalisations, suppression des cabanes, mise en place d'actions de surveillance avec la définition de cahiers des charges très précis, régularisation de certaines situations**
- **Mieux appréhender la question sociale liée au recours à l'habitat en cabanon (en complément de l'approche aménagement du territoire et protection de l'environnement)**
- **Explorer des solutions juridiques et techniques au maintien ou non des habitats en cabanons**

3.4 Une répartition très inégale des habitants et des activités conduisant à une saturation de la bande littorale

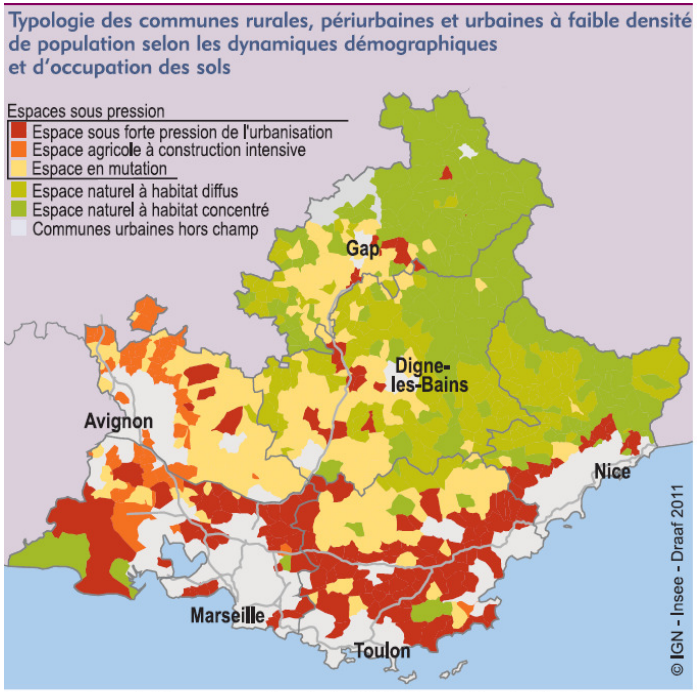
➢ ***Un phénomène de périurbanisation qui s'étend maintenant au Moyen pays***

Selon le SRADT de 2006, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes concentraient 63 % de la population régionale en 2004. Il faut savoir également qu'en raison des dissociations entre lieux d'habitat et lieux de travail (plus de 50 % des salariés travaillent dans une commune distincte de celle où ils résident), le phénomène de périurbanisation s'accentue dans les zones périphériques des grands centres urbains situés sur la bande littorale (Marseille, Aix, Toulon, Grasse et Nice) ainsi que dans la vallée du Rhône.

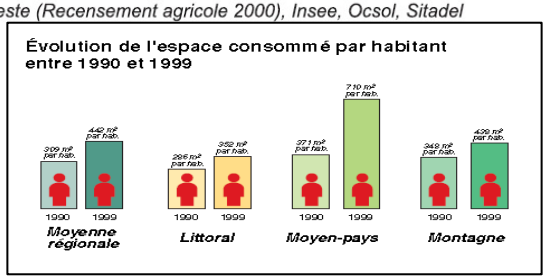
Il ressort du scenario de « croissance urbaine médian » mis en lumière par une étude de la DRE PACA en 2008 que la saturation des zones littorales est presque complète et que deux tiers des espaces agricoles des trois départementaux littoraux ont disparu. Pour les départements figurant dans l'arrière-pays, la proportion de surfaces agricoles consommées par l'urbanisation est estimée à 20 %. La périurbanisation et le développement des territoires ruraux devraient se poursuivre au détriment des surfaces agricoles, phénomène lié à la pression foncière et à la hausse des prix de l'immobilier en ville. La tendance à la reconcentration des activités est-elle moins accentuée, à l'instar de ce qui se passe dans de nombreuses autres régions.

L'espace qui subit la pression de l'urbanisation la plus marquée se situe à proximité de la frange littorale et le long de la vallée de la Durance. Les résidences principales s'y multiplient, aux confins des pôles urbains : elles représentent désormais les ¾ du parc de logements contre les 2/3 il y a 25 ans.

Les nouveaux arrivants étant nombreux, la population croît très rapidement. Cette zone est cependant contrainte par la présence d'espaces naturels, ce qui renforce les conflits potentiels d'usage des sols. Les terres dévolues à



Sources : Agreste (Recensement agricole 2000), Insee, Ocsol, Sitadel



l'agriculture occupent encore ¼ du territoire mais le nombre d'exploitants agricoles décline fortement (3 % de la population active aujourd'hui).
Ceci se traduit donc mécaniquement par un étalement urbain vers le Moyen pays dû à l'augmentation du prix du foncier et à l'évolution des modes de vie. La même observation vaut également pour l'implantation de nouvelles zones d'activités. L'évolution de la consommation d'espace par habitant montre en effet que c'est au niveau de la bande littorale qu'elle est la plus faible et que c'est sur le Moyen pays qu'elle est maximale.

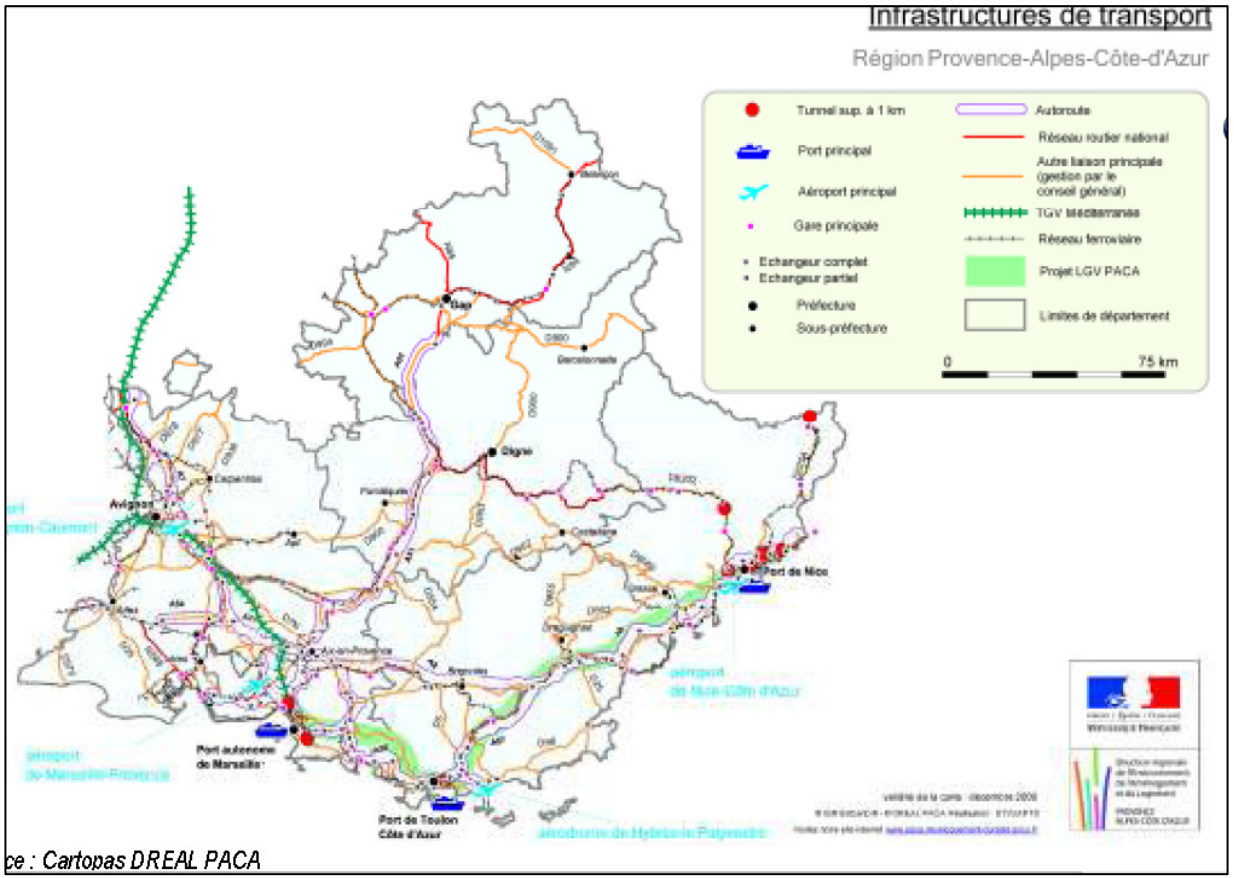
- ***Un réseau de transport dans la bande littorale qui pourrait être optimisé***

La structure des flux de transport est corrélée à la production et aux infrastructures au sein de la région. la majorité de ces déplacements s'effectue sur la bande littorale :

- aux lieux de production industrielle pour la plupart situés dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse
- aux implantations dans les ports maritimes de Marseille et de Fos
- aux implantations pétrochimiques autour de l'Etang de Berre

Le transport des marchandises se fait quasiment en totalité par route (88 %) au détriment des autres modes (10 % pour le fer et 2 % pour le fluvial). La congestion routière et l'absence de réserves de capacité ferroviaire sont déjà une réalité. Un travail de positionnement en amont a d'ailleurs été effectué au niveau européen par la Direction des Transports et des Grands Equipements (DTGE) du Conseil régional dans le cadre de la réforme des Réseaux Trans-européens de Transports (RTE-T).

L'utilisation du ferroviaire et du transport combiné reste marginal sur l'axe littoral, avec six trains de fret par jour vers Vintimille. En revanche, la rive droite de la vallée du Rhône possède des réserves de capacité. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et plus particulièrement les secteurs de Marseille, ainsi que l'ouest de l'étang de Berre et l'aire avignonnaise, sont bien positionnés pour le report modal de fret (ferroviaire et fluvial). Les difficultés se concentrent aux nœuds en approche des agglomérations et sur la bande littorale ou le fret entre en concurrence avec les Trains Express Régionaux (TER) et les Trains à Grande Vitesse (TGV).



ce : Cartopas DREAL PACA

En ce qui concerne la mobilité individuelle, depuis la fin des années 1990, la part modale de la voiture est en constante régression dans les agglomérations de plus de 500 000 habitants en France, au profit de la marche et des transports en commun. Cette tendance se vérifie particulièrement pour l'agglomération de Marseille, et, dans de moindres proportions, pour les agglomérations de Nice et de Toulon.

En réponse aux besoins croissants de déplacements sur son territoire, la Région, via le CPER 2007/2013 et en partenariat avec les collectivités territoriales et les EPIC concernés, s'engage à augmenter la capacité du réseau ferré régional afin d'améliorer l'offre de transport public aussi bien quantitativement que qualitativement. Cela se traduit notamment par des opérations majeures comme des réouvertures de ligne (Avignon – Carpentras, Cannes – Grasse depuis quelques années), la modernisation de lignes exploitées (ex : Marseille – Aix-en-Provence, Nice – Breil) et l'augmentation de la capacité de l'axe principal Marseille – Vintimille (principalement Marseille – Aubagne – Toulon et création prochaine d'une troisième voie entre Antibes et Cagnes sur Mer).

Dans le cadre du CPER et du CPIER, la Région finance avec ses partenaires un certain nombre d'opérations visant à développer le trafic maritime et opérer un report modal (équipements portuaires, embranchements ferroviaires et fluviaux, développement des infrastructures nécessaires au per et post acheminement massifiés…).

Par ailleurs, pour garantir et faciliter l'accès au réseau régional de transport au plus grand nombre, la Région a mis en place sa nouvelle gamme tarifaire le 1er septembre 2011 sous l'appellation « *ZOU !* » Cette volonté politique a conduit à une reforme tarifaire en profondeur dans le but de développer l'autonomie des jeunes et d'inciter au report modal par le biais d'une tarification attractive du transport public. D'autres chantiers sont en cours visant notamment à améliorer la qualité de la production des circulations ferroviaires TER et mieux coordonner les différentes offres de transport public (Agglomérations, Départements, Région) afin de rendre plus efficace la chaine des déplacements (la politique volontariste de la Région en matière de création de pôles d'échanges participe grandement à l'atteinte de cet objectif).

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT)

Une meilleure maîtrise de la mobilité individuelle et une adaptation des systèmes logistiques apparaissent aujourd'hui prioritaires pour réduire la pollution, la dépendance énergétique et la précarité sociale que cela induit. Tant en matière de fret que de transport de voyageurs, une nouvelle étape de la politique de transports régionale doit donc permettre de préparer la Région à ces enjeux pour son développement futur.

Dans cette optique et en application des articles L12-13 du Code des transports, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé d'engager la révision du SRIT adopté en 2006, en parallèle à la révision du SRADDT.

Le SRIT de nouvelle génération sera conçu comme un outil de conduite d'une politique de report modal et de gestion économe des déplacements et échanges logistiques.

Au-delà des enjeux, essentiels, de cohérence entre d'une part les politiques de transports et d'autre part les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme, le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports permettra l'élaboration d'un Plan Régional de Coordination des Transports (PRCT), visant aussi à :

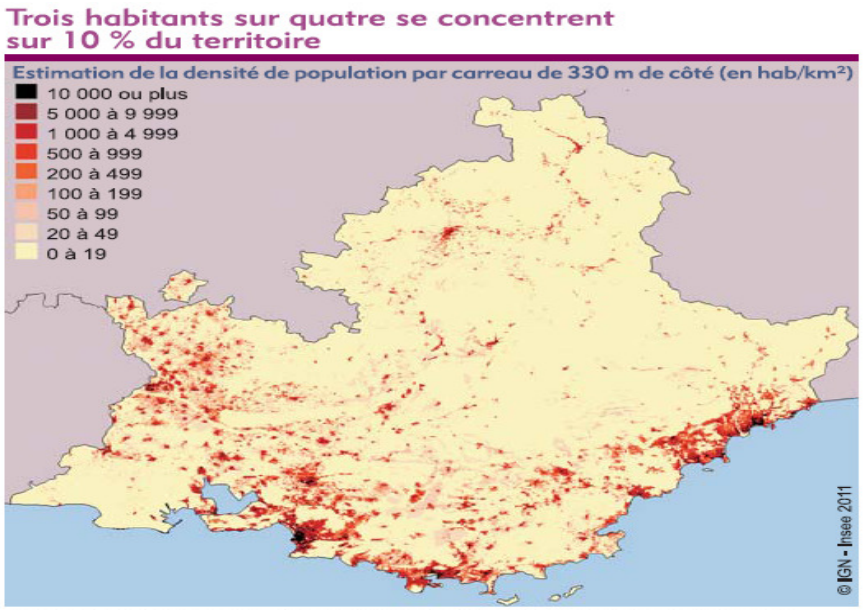
- guider les discussions quotidiennes de la Région en tant qu'autorité organisatrice de transports, en terme de services de transports ; compte-tenu du contexte budgétaire contraint (ce qui impose de bien appréhender les enjeux de financement des transports)
- améliorer la coordination des politiques de mobilité, des offres de transports publics, et des chaînes logistiques aux différentes échelles régionales

- aider à la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie choisie en identifiant les leviers et les actions concrètes à mener

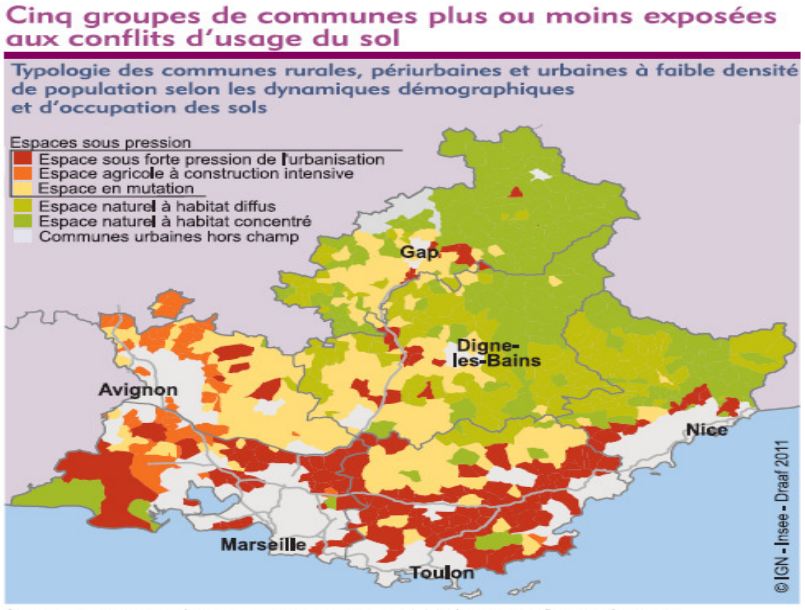
La préparation du SRIT et du PRCT se fait en associant l'Etat, les autres autorités organisatrices de transports à l'échelle de la Région, les acteurs du fret, ainsi que les partenaires institutionnels, associatifs et syndicaux.

➢ ***Une agriculture littorale soumise à une forte pression foncière***

Selon l'étude sur le foncier agricole en Provence-Alpes-Côte d'Azur, publiée dans la revue Agreste (INSEE - DRAF) en avril 2011, « *les dynamiques démographiques des quarante dernières années, particulièrement fortes dans l'espace rural et périurbain, sont consommatrices d'espace et mettent en péril les terres agricoles. Or, préserver les espaces agricoles est aujourd'hui une priorité.*
C'est à proximité du littoral, fortement urbanisé, que l'agriculture résiste le plus difficilement. Les résidences principales s'y développent, aux confins des pôles urbains. Les nouveaux arrivants étant nombreux, la population croît très rapidement (+ 1,6 % par an en moyenne entre 1999 et 2007), tout comme le parc de logements (+ 1,9 %).
Ce développement est cependant contraint par la présence d'espaces naturels (Massif des Maures, Sainte-Baume, Sainte-Victoire), ce qui renforce les conflits potentiels d'usage des sols. Les terres agricoles y occupent encore un quart du territoire mais la population agricole est de plus en plus réduite (Cf. supra). »



Sources : Insee - Recensement de la population de 2006 ; DGI - Revenus Fiscaux Localisés ; Base Corine Land Cover



Sources : Agreste (Recensement agricole 2000), Insee, Ocsol, Sitadel

Bien qu'il n'y ait peu de diagnostic spécifique disponible concernant les territoires littoraux, la situation de l'agriculture y est plus vulnérable, et ce malgré une forte valeur ajoutée à l'hectare. Elle est en effet soumise à une forte pression de la périurbanisation. Dans ces zones où celle-ci est forte, le prix médian des

terrains constructibles est 3 à 4 fois supérieur (INSEE 2011), de 5 jusqu'à 15 ou 20 euros à proximité de Marseille (DRE 2011). La tendance à l'artificialisation des terres agricoles sur le littoral est de 360 hectares par an. Le tableau suivant présente le rythme de consommation d'espace agricole pour les 106 communes littorales de la région (études foncières DRE /Région PACA, 2009). Du fait des difficultés du secteur, il doit être mentionné que cette réduction des superficies s'accompagne souvent de situations de grignotage (ou mitage) et de friches.

	1970	1979	1988	2000
Total Ha SAU	42 850	29 750	23 960	19 670
Ha/an urbanisés	1400	600	600	360

A proximité de l'espace dense du littoral et dans la moyenne vallée de la Durance, la croissance démographique est rapide depuis 1999 (1,6 % par an), celle des logements également (1,9 %). La pression de l'urbanisation est importante sur les terres agricoles, qui couvrent encore un quart du territoire. En perte de vitesse, l'agriculture a du mal à résister : plus de la moitié des biens agricoles vendus perdent leur vocation agricole. Dans cette zone, le prix médian à l'hectare d'un terrain destiné à être loti est trois à quatre fois plus élevé que dans les deux autres groupes de communes étudiés. Dans vingt ans, si les tendances démographiques persistent, 124 000 habitants supplémentaires peupleront cette zone, entraînant l'artificialisation de 10 500 hectares, soit 8 % de la SAU. Source: INSEE 2011 Synthèse N°10

Le grignotage des espaces naturels et des terres agricoles a des conséquences directes sur la mobilité : le trajet à parcourir depuis le centre des agglomérations pour atteindre la campagne a été multiplié par deux depuis quarante ans. PACA est la seule région où cette distance continue d'augmenter. La lutte contre l'étalement urbain et la périurbanisation pour réduire le mitage du territoire et la consommation d'espace est un objectif majeur de la politique régionale, qui a pour corolaire de protéger l'agriculture et les espaces naturels.

Dans ce contexte, la Région a souhaité renforcer son action en faveur du foncier agricole en initiant un dispositif d'accompagnement aux projets agricoles des communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) par un soutien aux acquisitions foncières de terrains agricoles situés prioritairement en zone périurbaine sous forte pression foncière.
Ces projets sont en priorité des projets d'installation en agriculture biologique et/ou en mode de distribution en circuit court. Dans ces deux cas, le taux d'intervention de la Région est bonifié.

L'action de la Région vise également à :

- contribuer à animer le partenariat des opérateurs et acteurs du foncier agricole afin de faciliter leur intervention de façon complémentaire sur des opérations d'acquisition ou d'aménagement de terrains agricoles ;
- renforcer le soutien aux collectivités dans leurs actions d'animation foncière ;

- renforcer le partenariat avec la Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural (SAFER) et l'Etablissement Public Foncier Régional en mettant en place des dispositifs complémentaires relatifs à leurs missions d'animation foncière, d'acquisition et de portage +10 points pour les communes soumises à des contraintes réglementaires limitant les possibilités d'urbanisation (Loi Montagne, Loi Littoral, Directive Territoriale d'Aménagement-DTA).

IV. A la reconquête d'une nouvelle grande vocation maritime

4.1 Le poids de l'économie maritime

- ***Une grande diversité d'activités qui rend toute approche statistique de l'économie maritime complexe …***

La très grande diversité d'activités qui s'exercent sur l'espace maritime et littoral rend extrêmement difficile toute approche statistique d'évaluation du poids de l'économie et de l'emploi maritime

La dispersion des statistiques publiques et les difficultés rencontrées pour définir le périmètre exact des activités maritimes, directes et induites, nécessitent la plus grande prudence dans l'interprétation des chiffres disponibles sur ce sujet.

- ***… mais un poids économique majeur pour la France***

Le Cluster Maritime Français ne retient, dans son approche, qu'un nombre limité d'activités, ciblées sur les secteurs qui constituent le cœur de l'activité maritime :

- Les ports, la logistique maritime et les armateurs
- La construction et la réparation navale
- L'offshore parapétrolier et gazier
- L'industrie nautique
- La pêche et les produits de la mer
- La recherche scientifique maritime
- Les énergies marines renouvelables
- La sécurité et sureté
- L'assurance, le courtage et le financement maritimes
- La formation maritime
- Le droit

Cette approche a l'avantage de définir un champ précis d'activités et d'être en conséquence ré-actualisable annuellement. Elle permet de comptabiliser **305 000 emplois maritimes directs pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 52.1 milliards d'euros en 2011**.

Domaine d'activité	Emplois directs	Valeur de la production (Mrds €)	"En deux mots..."
Flotte de commerce	22.000	18,5*	Plus de 305 millions de tonnes de marchandises et 12 millions de passagers sont transportés par an
Ports	40.000	4,5	41 % du commerce extérieur total (en volume)
Construction navale et équipementiers marins	40.000	5,5	Un positionnement sur les navires à forte valeur ajoutée (paquebots, navires furtifs…)
Parapétrolier offshore	30.000	10,5*	Exploitation des hydrocarbures jusqu'à 2.000 m de profondeur d'eau
Industrie nautique	40.500	4,1	9 millions de pratiquants occasionnels 4 millions de plaisanciers
Pêche et produits de la mer	61.230	7,09*(a)	7.398 bateaux 640.513 tonnes de produits vendus
Action de l'État en Mer	48.000	4,3	409 personnes secourues 7.539 navires contrôlés en mer 36 tonnes de produits stupéfiants saisis
Instituts de recherche	3.820	0,5	Des pôles aux grandes profondeurs
Organismes et formation	6.000	0,6	Création de l'École Nationale Supérieure Maritime et de plusieurs MBA dédiés au maritime
Autres activités**	10.500	2	Des experts reconnus en classification, certification, droit, conseils, gestion, management,…
Administrations maritimes (DAM, ...)	3.000		La fonction publique au service de la mer
Total (arrondi)	305.000	52,1*	

Base 2010 sauf (a) = 2009
**total dont achats croisés - **incluant des chiffres non recoupés pour les emplois (ETP) et la valeur de production d'activités émergentes (EMR, etc.).*

Le Cluster met également en relief la place importante de l'économie française dans le panorama européen et identifie 16 secteurs pour lesquels la France se situe dans les trois premiers rangs européens.

Pays maritimes majeurs en Europe

	Grande-Bretagne (3)	France (1)	Italie (1)	Espagne (2)	Allemagne (3)	Norvège (2)	Hollande (3)	Danemark (2)	Total AELE
Emplois	296.450	305.000	214.000	384.000	207.345	95.841	126.227	116.500	1.745.363
Valeur ajoutée (M€)	21.467	22.000	39.500	21.875	15.259	17.279	9.645	13.700	160.725

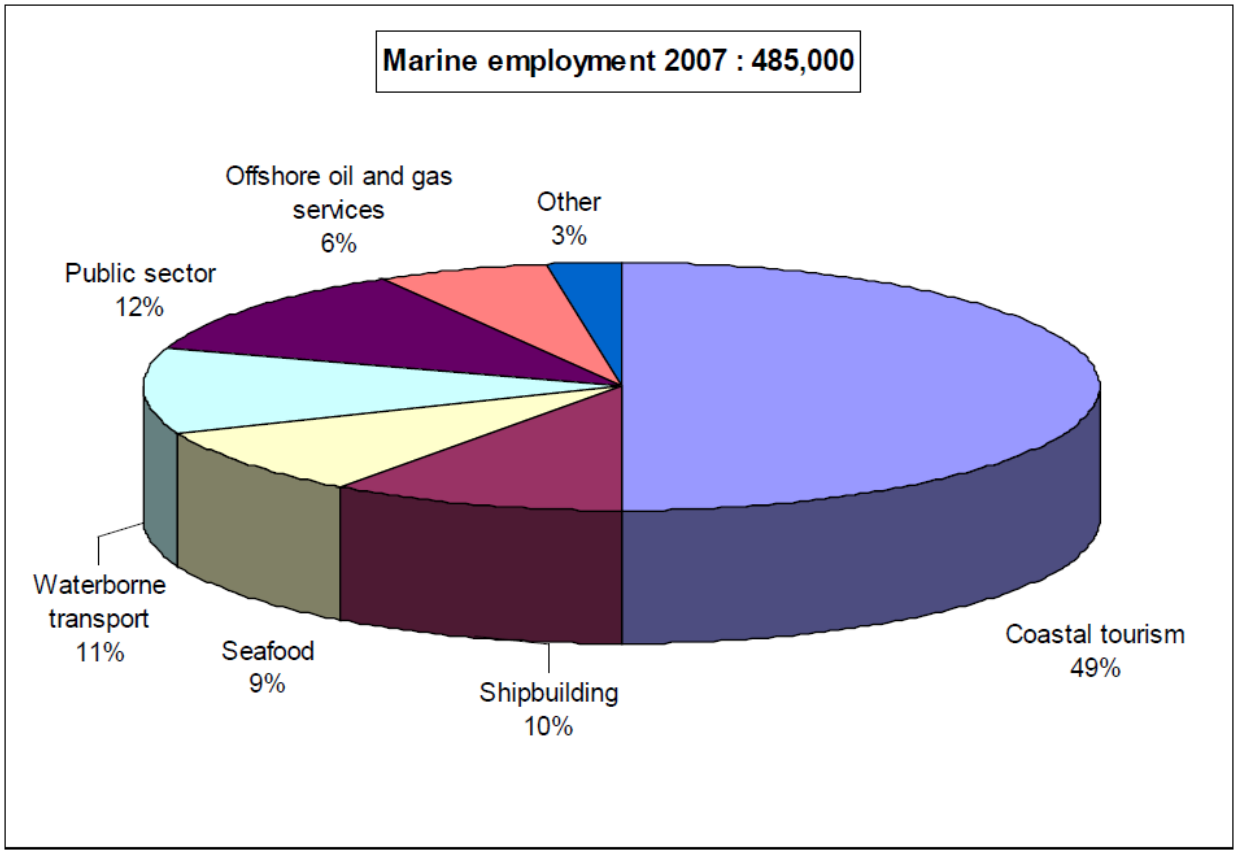
(1) Chiffres 2010 actualisés par l'organe national du pays concerné
(2) Chiffres 2009 actualisés par l'organe national du pays concerné
(3) Source : Policy Research, compilation de données 2007, correspondant au périmètre maritime défini par le CMF, excluant ainsi les données relatives au tourisme côtier ou à la batellerie fluviale. Les données ne sont pas tout à fait en cohérence avec les chiffres du CMF. Elles semblent exclure la recherche et les services liés au maritime (financements, assurances).

La France maritime en Europe : les secteurs classés sur le podium européen

➢ ***Une forte prédominance de l'économie touristique***

Les travaux réalisés par la Cluster Maritime Français sous-estiment par contre très largement le poids de l'économie littorale en excluant un grand nombre d'activités et d'emplois notamment :

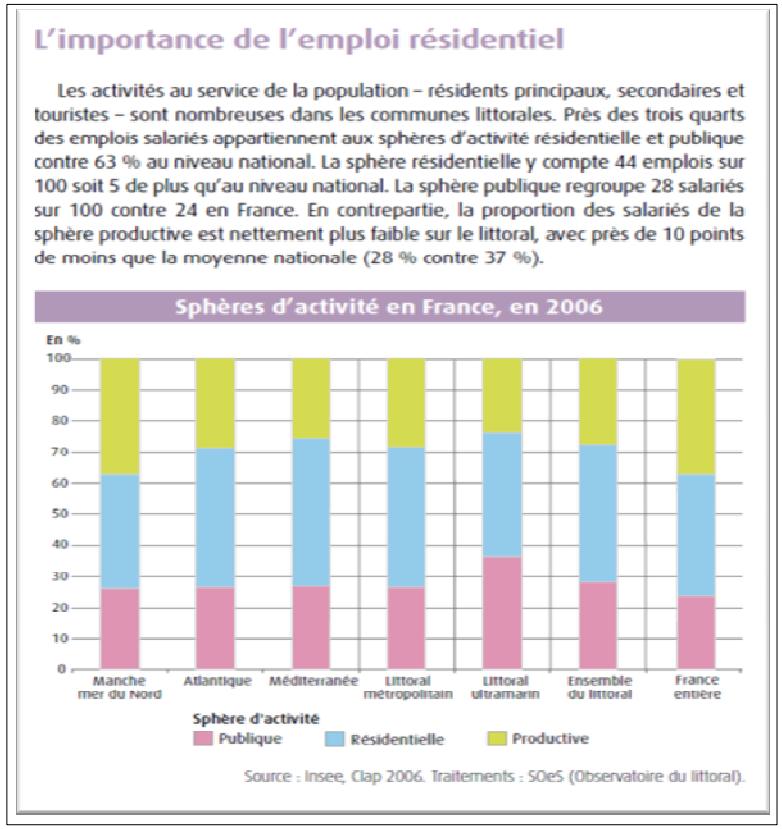
- l'économie touristique
- l'économie résidentielle
- l'économie sociale et la vie associative
- le mouvement sportif
- les activités industrielles et logistiques induites par les activités portuaires
- la gestion des espaces naturels
- une partie importante de l'économie publique, notamment en lien avec les collectivités territoriales



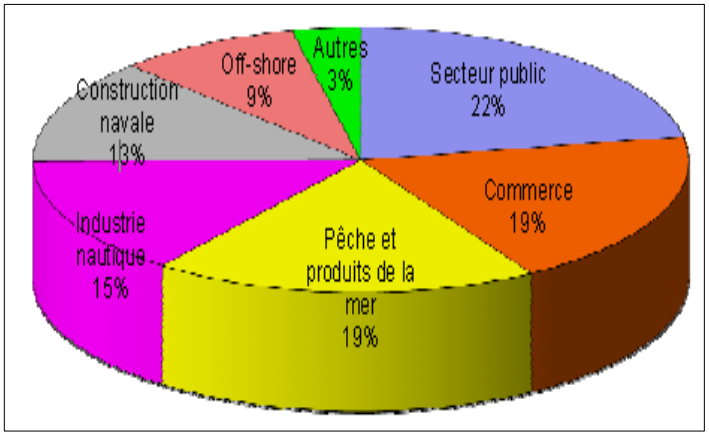
L'IFREMER publie régulièrement une étude statistique « les données économiques maritimes françaises » dont la dernière version date de 2009. Cette édition évalue en détail l'économie maritime pour l'année 2007, dernière année pour laquelle est disponible un jeu complet de données (incluant notamment l'économie touristique). Le document recense environ **485 000 emplois liés au secteur maritime dans sa globalité, dont près de la moitié dans le secteur du tourisme**. (Source : IFREMER, French Marine Economic Data, 2009)

➢ *l'importance de l'économie littorale résidentielle*

L'Observatoire du littoral a également défini des indicateurs de l'économie maritime et de l'emploi, dans le cadre d'une démarche générale permettant de décrire également les activités littorales.
Sur la base de ces travaux le service de l'observation et des statistiques du Commissariat général au développement durable a publié en janvier 2011 « Le littoral : chiffres-clés », qui fait notamment apparaître, en matière d'économie littorale le poids des sphères d'activité résidentielle et publique sur les littoraux métropolitains et plus particulièrement en Méditerranée où **la sphère résidentielle représente près d'un emploi salarié sur deux (48 %)** et structure fortement l'économie.



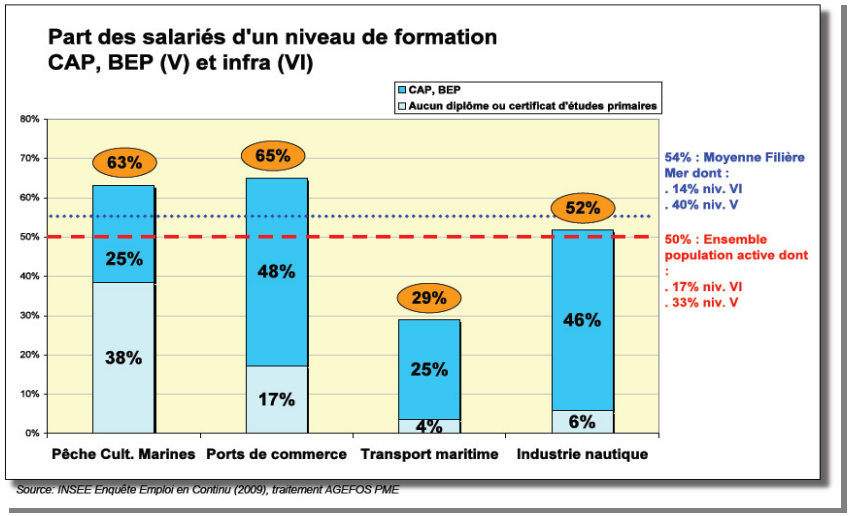
Les activités maritimes étudiées génèrent près de **95 000 emplois salariés** en équivalent temps-plein (ETP) sur l'ensemble du territoire. Les principales sont l'industrie du poisson, la construction de bateaux de plaisance, les services portuaires maritimes et fluviaux et le transport maritime. Près de neuf emplois salariés sur dix des activités étudiées sont localisés dans les départements littoraux. À elles seules, les communes littorales représentent les deux tiers de ces emplois.

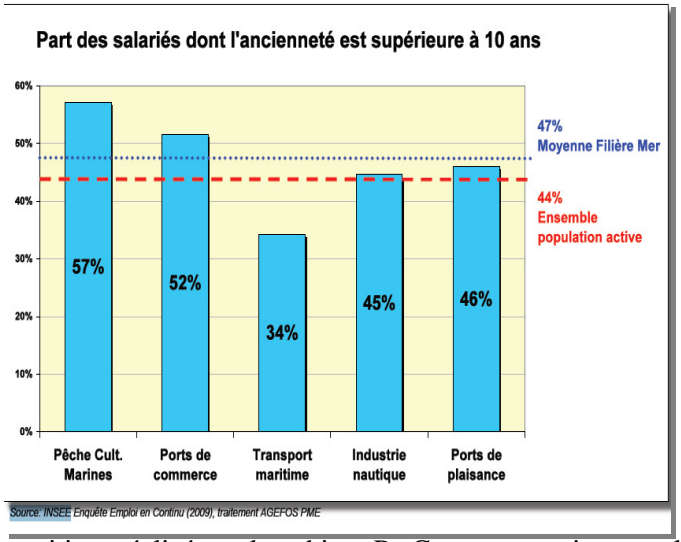


En juin 2011, le Comité Spécialisé de la Formation Professionnelle Maritime (CSFPM) a publié un bilan de l'emploi maritime : sur la base des chiffres de 2009, il comptabilisait autour de **320 000 emplois maritimes directs (500 000 si l'on prend en considération les emplois indirects)**. (Source : CSFPM, l'emploi maritime, 2011)

Il faut également signaler les travaux réalisés en 2011 par les AGEFOS PME sur les emplois maritimes qui se caractérisent notamment par :

- une filière traditionnellement dominée par des emplois masculins
- une proportion de jeunes salariés inférieure à la moyenne nationale
- l'ancienneté des salariés et peu de recrutements récents
- quelques secteurs de la filière confrontés au vieillissement de leurs effectifs
- une forte prédominance de la main-d'œuvre ouvrière, et de son encadrement
- des emplois faiblement qualifiés
- une filière offrant des emplois stables





Enfin, au niveau national, on dispose depuis 3 ans du baromètre annuel de l'économie maritime réalisé par le cabinet PwC en partenariat avec le journal « Le marin » permettant d'évaluer en temps réel les tendances économiques des principaux secteurs d'activité sur la base de statistiques et d'enquêtes d'opinion.
Le baromètre 2011, fortement marqué par la crise économique et financière, relève les quelques grandes tendances suivantes :

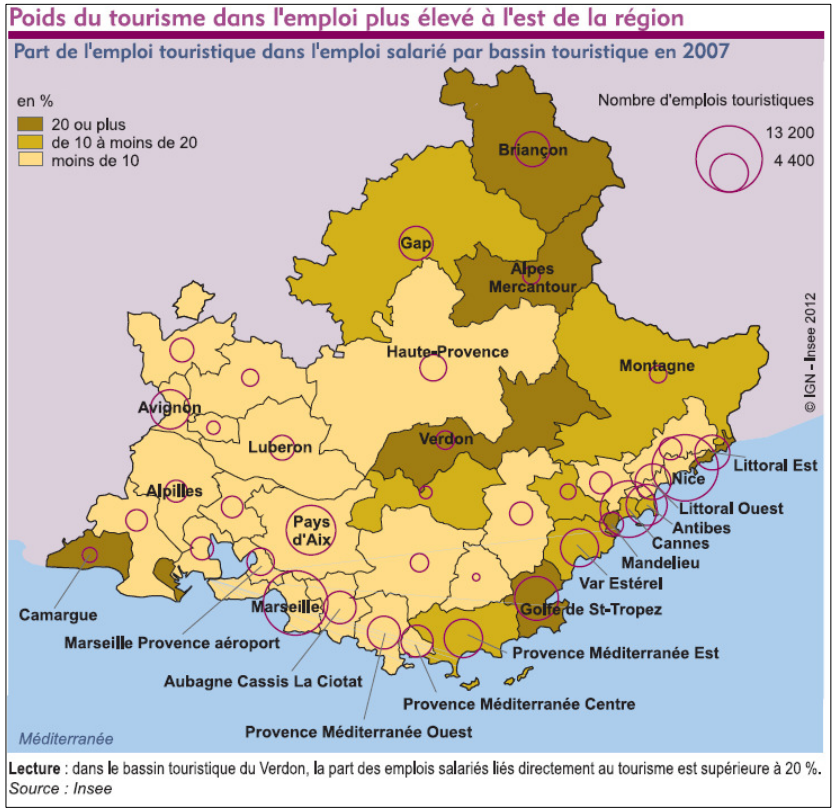
• la présence d'un, voire plusieurs acteurs de tout premier plan, dans chacun des secteurs majeurs de l'économie maritime
• une évolution variée et contrastée des perspectives économiques des principaux secteurs, un raccourcissement des cycles de conjoncture et une agilité nécessaire des acteurs
• une surcapacité de production pour plusieurs secteurs à fort investissement capitalistique
• un engagement croissant des acteurs économiques et des pouvoirs publics dans la structuration et la défense d'une véritable « filière maritime », dans un contexte où d'autres acteurs internationaux ont acquis une longueur d'avance

• l'émergence de nouvelles opportunités de développement dans des secteurs tels que les Energies Marines Renouvelables (EMR) ou les ressources biomarines qui offrent des perspectives de diversification et d'innovation

- ***La « mer » premier employeur en Provence-Alpes-Côte d'Azur***

A l'instar du niveau national, il n'existe pas de données statistiques régionales autorisant une description exhaustive de l'économie et l'emploi maritimes. Plusieurs études sectorielles menées ces dernières années permettent d'estimer le nombre d'emplois liés aux activités maritimes et littorales **à près de 10 % des actifs régionaux**.

Près de **la moitié de ces emplois s'avère en relation avec l'activité touristique littorale**. Une étude de l'INSEE de février 2012, **148 000 emplois** sont directement liés, en région, à la fréquentation touristique en 2007. Ils représentent 7,5 % de l'emploi total régional. Plus de la moitié des emplois touristiques se concentrent dans les activités en rapport avec l'hébergement, les cafés, les restaurants. Une grande majorité de ces emplois sont liés au tourisme littoral.



Les **activités industrialo-portuaires** représentent le second secteur maritime régional avec près de **50 000 emplois**.

Les industries nautiques, les ports de plaisance et le nautisme occupent une place de choix. En effet, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur compte pour plus **des 2/3 des emplois** permanents nationaux dans le secteur **des ports de plaisance**.

Selon le Livre Blanc sur le **nautisme**, publié en 2009 par la CRCI Provence-Alpes-Côte d'Azur en collaboration avec la FIN, la filière représenterait près de **10 000 emplois** pour environ 2 300 établissements (plaisance, tourisme, chantiers navals, sociétés de négoce, prestataires de services, etc.). L'emploi se répartit comme suit : 27 % dans les Bouches-du-Rhône, 33 % dans le Var et 32 % dans les Alpes-Maritimes

L'économie publique, avec notamment la défense, l'administration de la mer, la gestion du littoral, la recherche et la formation, contribue pour une part très significative (**plus de 10 %**) aux emplois maritimes régionaux

L'ensemble de la **filière halieutique** (pêche-aquaculture et mareyage), pèse en revanche peu dans l'économie maritime régionale, avec moins de 1 % des emplois. Elle joue toutefois un rôle social et culturel important et devrait à l'avenir se développer fortement (notamment l'aquaculture dont les velléités de croissance sont largement appuyées par l'UE).

L'impact économique de la Marine Nationale (sources : BPHM et étude 11/2011 « l'impact économique de la Défense dans l'aire toulonnaise)

La région dispose d'entités militaires importantes telles que le port de Toulon (premier port militaire français de projection des forces) ou des structures civiles stratégiques telles que le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) qui exigent une surveillance militaire adaptée.

La présence de l'armée dans la région est donc très marquée. Au-delà du lien historique et patrimonial indéfectible entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'armée française, il est tout aussi évident que la Défense et la Marine Nationale en particulier constituent des acteurs majeurs pour l'économie et l'aménagement du territoire. Selon le « Bilan social de la Défense » de 2009, 12 % de l'ensemble des effectifs militaires résident sur le territoire régional. C'est aussi avec l'Île de France la région où la masse des revenus imposables issus des militaires dépasse 800 millions €.

- **Le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille (13)**

La mission principale du Bataillon est revient à assurer la protection des personnes, des biens et de l'environnement sur la ville de Marseille, les installations du GPMM, l'aéroport Marseille-Provence et Eurocopter.

Les effectifs avoisinent environ 2 400 personnes dont une centaine de civils répartis au travers de 28 sites dont 16 centres d'incendie et de secours.

- **Le Var : un département stratégique pour les forces armées et la Marine Nationale (83)**

Toulon est le port militaire principal de la Marine Nationale. De nombreux Etats-majors y sont implantés dont la Force d'Action Navale et le commandement de la zone maritime Méditerranée. Il abrite également une partie de la force sous-marine représentée par l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque. En plus de la base navale de Toulon, l'aire toulonnaise accueille la base aéronautique d'Hyères. La Marine constitue donc dans le Var un maillon fort de la chaine de Défense de la Méditerranée et c'est aussi dans l'aire du SCOT Provence Méditerranée que sont affectés plus du tiers des effectifs de la Marine Nationale. Par ailleurs, le soutien en amont inhérent au bon fonctionnement des forces nécessite des emplois à terre qui sont autant de compétences et de savoir-faire.

Au total, les effectifs de Défense dans l'aire toulonnaise représentent 25 500 emplois dont 7 900 civils. Ce secteur est ainsi le premier employeur au sein du SCOT Provence Méditerranée avec 12 % des actifs (près de 25 % sur Toulon). A savoir que la **Marine Nationale représente à elle seule près de 19 000 emplois (dont plus de 3 000 civils)**, soit 75 % des emplois du ministère de la Défense.

A ces chiffres s'ajoutent **les retraités du Ministère de la Défense, soit 22 500 personnes** représentant 8 % de la population des plus de 35 ans dans l'aire toulonnaise. En termes monétaires, ce sont près de 450 millions € qui leurs sont versés sous forme de pensions.

9 % des dépenses de consommations faites dans le territoire du SCOT Provence Méditerranée sont issues des revenus versés par la Défense à ses actifs et ses retraités. **Ces dépenses génèrent près de 14 000 emplois estimés dits « domestiques »**.

A l'avenir, Toulon sera confirmé comme port militaire majeur avec le déploiement futur des Frégates Multi Missions (FREMM). Mais sur un plan industriel, le contexte de crise contraint DCNS, partenaire privilégié de la Marine Nationale, à réduire de 30 % ses coûts et de 50 % le nombre de ses fournisseurs à l'horizon 2013.

Enfin, il convient de souligner le rôle important assuré par la Marine National dans des projets d'aménagements tels que le Grand Projet de Rade de Toulon et le Contrat de baie.

- **Les Préparations Militaires Marines (PMM)**

La PMM est ouverte aux garçons et aux filles de 16 à 23 ans souhaitant découvrir la Marine Nationale et le monde maritime. Au cours d'un stage dont l'aspect militaire n'est pas négligeable, ces jeunes ont l'opportunité de connaître une première expérience de la vie en équipage et de recevoir une formation nouvelle (sécurité à bord des navires et la lutte contre le feu, organisation générale de la défense et de la Marine Nationale avec une présentation de ses missions, des moyens matériels dont elle dispose ainsi que des métiers qui y sont exercés). Après avoir suivi des cours dispensés par différents organismes (SNSM, pompiers civils et militaires, Croix rouge) suivant les régions, les participants ont la possibilité de passer le permis bateau et d'obtenir une attestation de formation aux premiers secours.

A l'issue du stage, ceux qui sont allés jusqu'au bout (95 % des jeunes) peuvent s'inscrire auprès du Bureau d'information sur les carrières de la Marine nationale pour déposer un dossier d'engagement. Ils ont aussi la possibilité d'intégrer la réserve de la Marine en suivant une formation initiale de réserviste, et ainsi d'effectuer des activités de réserve opérationnelle rémunérées durant les vacances scolaires, et ce pendant plusieurs années s'ils le souhaitent.

La durée des PMM est de 20 jours. En région, on compte 10 centres de PMM (Marseille, Aix-en-Provence, La Ciotat, La Seyne-sur-Mer, Toulon, Saint-Raphaël, Cannes, Antibes, Nice et Digne).

Le Lacydon, navire d'intervention des Marins Pompiers de Marseille

Vue d'ensemble du port militaire de Toulon

Le cas des saisonniers du littoral

Provence-Alpes-Côte d'Azur est une des principales régions qui accueillent des travailleurs saisonniers tant dans le secteur du tourisme (montagne et littoral) que dans l'agriculture (notamment vendanges et cueillette).

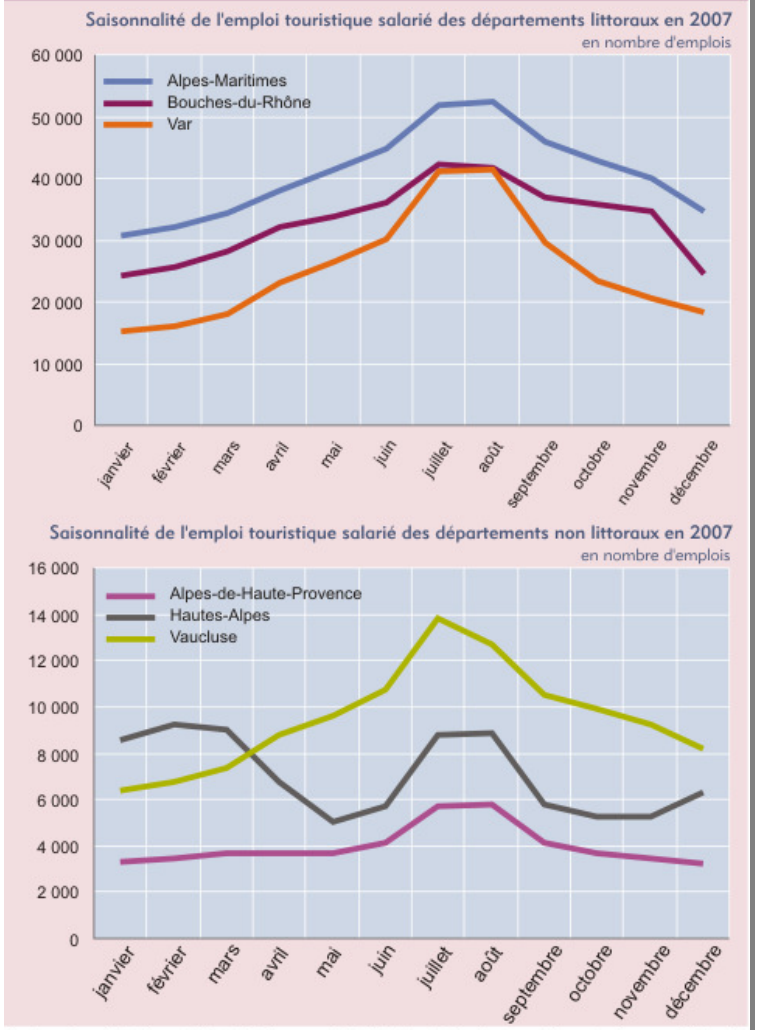
Alors qu'en montagne, le recours à une main d'œuvre locale peu ou pas qualifiée (filière de proximité), ce qui limite également le problème du logement, sur le littoral beaucoup recourent à un personnel non-résident. Ce sont surtout des emplois qualifiés difficiles à fidéliser et faisant face à des contraintes de logement. Dans le premier cas on parle de saisonnalité plutôt « subie », dans le second de saisonnalité « choisie ». Les saisonniers rencontrent les trois principales difficultés suivantes : accès au logement, à la formation et conciliation entre vie professionnelle et vie personnelle. Les hommes travaillent le plus souvent dans la restauration, les activités sportives et les hypermarchés; les femmes plutôt dans les hôtels et les campings. Le profil des travailleurs saisonniers est le suivant : moins de 25 ans, célibataire et sans enfant. Plus de la moitié d'entre eux est sortie du système scolaire et généralement ils n'ont pour la plupart jamais suivi de formation spécifique pour le métier qu'ils exercent en tant que saisonnier. (Source : DRTEFP PACA, 2002).

A noter que dans les Bouches-du-Rhône, la présence de plusieurs pôles d'activité induit un tourisme d'affaires important. Ainsi, les activités touristiques sont quasiment étalées tout au long de l'année et la saisonnalité est caractérisée par une amplitude modérée (Etude INSEE de février 2012). Depuis peu, une tendance émerge, à savoir l'apparition de travailleurs alternant au cours de l'année des postes de travail dans le tourisme et dans l'agriculture. En montagne, des saisonniers jonglent entre saisons touristiques en hiver et entreprises de travaux publics en été (Source : la Mutualité française, 2011).

Si la saisonnalité concerne en majorité les métiers de la restauration, de l'hôtellerie et du camping (près de 60% des salariés), les entreprises du nautisme y ont également recours. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, environ 1/3 des emplois sont saisonniers selon l'Observatoire des ports de plaisance du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) (2010). C'est le cas en particulier dans l'Est du Var (Hyères, St-Tropez et St-Raphaël) pour les métiers de la mécanique, de l'électricité, de l'électronique et de la maintenance polyvalente. Les types d'activités tendent à être marqués selon la saison : d'octobre à mars, les travaux d'entretiens et de stockage des bateaux ont lieu ; les mois d'avril à septembre sont consacrés aux activités de location, de gestion et vente. La partie ouest de la Région, de Toulon à Marseille, emploie une main d'œuvre en grande majorité annualisée en lien avec les chantiers de la grande plaisance.

Certaines communes du littoral et de montagne entretiennent un partenariat pour favoriser les échanges d'emplois entre les collectivités de mer et de montagne. Il existe des maisons des saisonniers sur les littoraux Atlantique et du Languedoc-Roussillon (Maison des saisonniers de

Saisonnalité marquée de l'emploi touristique dans le Var et dans le Vaucluse



Lecture : dans le Var, les activités touristiques emploient 40 000 salariés directement liés au tourisme en juillet-août, contre moins de 20 000 de décembre à mars.
Source : Insee, DADS 2007

Le Schéma Régional de Développement Economique Durable pour l'Emploi (SR2DE)

Cinq grandes valeurs « charpentent » le SR2DE :

« La Région partenaire des entreprises », il s'agit de consolider le système interventionniste de la Région sur les questions liées à la création, la transmission et le développement des entreprises, notamment via un système de financement adapté. Le terme « entreprise » regroupe également les acteurs de l'économie sociale et solidaire pouvant présenter des modes d'organisation à certains titres exemplaires de ce que peut être une entreprise contemporaine.

« Une économie régionale en exploration de nouveaux marchés d'avenir qui répondent à des besoins sociétaux et environnementaux ». L'objectif est ici de sélectionner quelques filières ou segments à l'intérieur d'une chaine de valeur afin de renforcer leur compétitivité. Les filières industrielles feront l'objet d'une attention toute particulière, notamment au regard de leurs effets d'entrainement sur l'ensemble de l'activité économique et sur l'impact en terme de développement durable (environnement-emploi). Un travail sera également conduit sur l'économie de proximité, construite en grande partie autour de l'artisanat et du tourisme et fortement présente dans notre région. Les activités liées à l'agriculture et **l'agroalimentaire, celles de la forêt et de l'eau et celles autour de la mer et du littoral sont positionnées dans l'élaboration du SR2DE en tant que filières économiques stratégiques**.

« Une économie régionale ouverte qui produit une forme d'internationalisation ». Les entreprises, les travailleurs et les étudiants engendrent une forme d'internationalisation par un système de flux d'échanges. Il s'avère nécessaire de conforter ces flux, notamment par la mobilité des étudiants, et construire ainsi des stratégies intégrées de coopérations institutionnelles et économiques.

« Une économie régionale aménageur du territoire ». L'aménagement économique n'est pas fatalement en contradiction avec la valorisation des territoires et des paysages, la qualité de vie et la qualité urbaine. La Région doit anticiper, pratiquer des politiques foncières, optimiser la politique d'implantation des espaces d'activités et qualifier les aménagements, même si des avancées ont déjà été réalisées ces dernières années. Un chantier doit être ouvert sur ce thème, notamment avec la CRCI et l'EPFR qui ont déjà beaucoup travaillé sur ce sujet. Par ailleurs, le SR2DE proposera d'accompagner des écosystèmes territoriaux d'acteurs en capacité de proposer des stratégies intégrées autour de l'innovation.

« Une économie régionale en réseau pour une efficacité collective et individuelle des entreprises ». Cette volonté s'inscrit dans l'approfondissement du SR2DE en insistant sur la dimension organisationnelle (à savoir comment rendre plus lisibles et coordonnés les compétences et les modes d'actions des uns et des autres pour conduire des projets collectifs mais également pour être plus efficace dans notre intervention auprès des entreprises individuelles).

4.2 Les ports de commerce : acteurs majeurs de l'économie régionale et à l'aménagement durable du territoire

4.2.1 : La position des ports nationaux dans l'espace du commerce maritime international

(Source : rapport de M. Charles REVET « les ports de la réforme à la relance » - Commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat 2011 et MEDDTL)

- ***Le commerce maritime : un secteur en pleine croissance dominé par les ports asiatiques et du Nord de l'Europe***

Le commerce maritime assure près de 90 % du transit commercial mondial. La flotte mondiale comptait en 2011, 48 000 navires dont 4 900 porte-conteneurs et 17 000 cargos. 80 % des capacités de transport sont concentrées par les tankers et vraquiers.

Le transport d'hydrocarbures reste la principale composante du trafic mondial (1/3 du trafic pour le pétrole brut). Le transport de gaz naturel liquéfié est en croissance, les vrac solides et céréales demeurent dynamiques.

Le conteneur est le secteur le plus dynamique (croissance annuelle moyenne autour des 10 % entre 1980 et 2008 ; les quantités ont été multipliées par 5), le plus rentable (forte valeur ajoutée pour les armateurs, les places portuaires et le secteur logistique), le plus concurrentiel (car standardisé et indépendant de toute installation spécifique comme les raffineries), et enfin le plus créateur d'emplois s'il donne lieu à l'implantation d'entreprises logistiques sur les places portuaires.

Les échanges commerciaux se développement prioritairement en Extrême Orient qui représentent 38 % des exportations mondiales contre 22 % pour l'Europe. 9 des dix premiers ports mondiaux se situent dans cette région, et les deux premiers sont chinois (Shanghai et Ningbo). En Europe, la concurrence entre les ports du nord et du sud est exacerbée en particulier sur le trafic des conteneurs. Rotterdam, premier port européen, traite un tonnage supérieur à l'ensemble des ports français réunis soit 430 millions de tonnes en 2010. Le Havre, premier port français sur le segment, a traité en 2010 2,35 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) mais n'occupe que le 8ème rang en Europe. Marseille-Fos n'a quant à lui traité qu'un million d'EVP.

- ***L'exploitation insatisfaisante des ports nationaux***

- Un positionnement géostratégique et des infrastructures favorables au développement de l'influence des ports nationaux

La France dispose d'atouts majeurs. Plus long ensemble côtier d'Europe ouvert sur quatre façades maritimes, le pays est la 1ère zone économique maritime mondiale. Les grands ports maritimes français disposent de réserves foncières considérables alors que les réseaux routier, fluvial et ferroviaire assurent un bon maillage du territoire.

Le port de Marseille-Fos pourrait devenir le premier port en Méditerranée pour les conteneurs grâce à ses nombreux avantages naturels et ses infrastructures :

- Quais en eaux profondes, d'accès facile permettant l'accostage des plus gros navires
- Une réserve foncière relativement importante à Fos (en raison des réglementations écologiques les réserves foncières sont estimées à 500 hectares environ)

- des conditions climatiques favorables
- un accès direct vers Lyon et le centre de l'Europe par l'axe rhodanien, absence d'obstacles montagneux
- des relations privilégiées avec le Maghreb et la Méditerranée orientale
- le seul port méditerranéen à disposer de tous les modes de transport pour desservir l'arrière-pays (fleuve, train, route, pipeline)

Le port de Marseille-Fos a une double mission : l'accueil des gros navires pour irriguer l'arrière-pays et la redistribution des marchandises débarquées vers les autres ports. Aussi le développement du port de Marseille-Fos profite aux autres ports de la région, ainsi que ceux situés dans sa zone d'influence (Arles, Le Pontet, Lyon-Edouard Herriot, Portes-Lès-Valence, Pagny, etc…).

Marseille / Fos : *Terminal conteneurs de Graveleau*

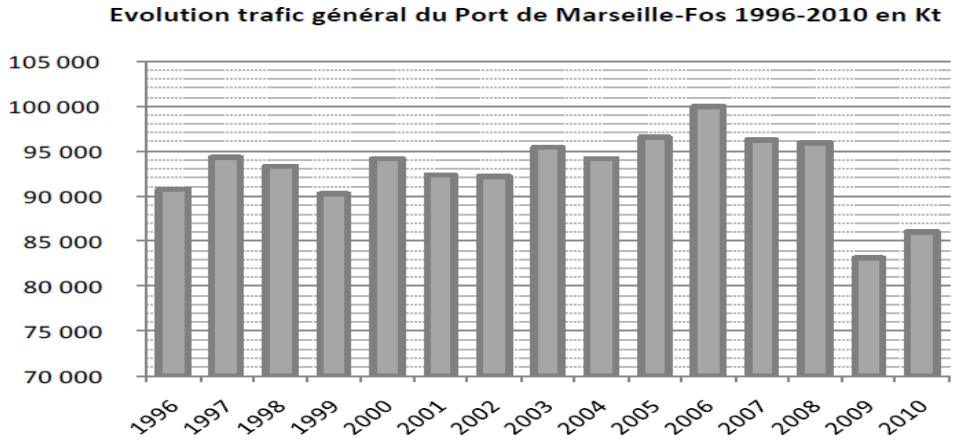
- Les faibles performances des ports nationaux

  – une augmentation du trafic très en-dessous de la moyenne européenne :

Entre 1989 et 2006, l'augmentation du trafic au plan national a été de 24 % contre une moyenne de 60 % au niveau des ports européens. Le port de Marseille a reculé. Il se situe au 5ème rang européen derrière Rotterdam et son aire d'influence atteint seulement 66 % dans le sud-est de la France.

  – entre 30 et 50% des conteneurs à destination de la France transitent dans des ports étrangers.
  – les parts de marchés sur les conteneurs ont été divisées par deux (soit 6%) alors que le trafic a doublé entre 1989 et 2006 (35,6 millions de tonnes).
  – la crise économique de 2009 a logiquement joué négativement sur le renforcement du positionnement des ports français :

Entre 2006 et 2009, le tonnage du port de Marseille a chuté de 17 millions, passant de 100 à 83 millions de tonnes.



Source : Addendum Projet stratégique

- ***Les causes de l'affaiblissement des ports nationaux et le renforcement de la concurrence européenne***

  - **L'engagement de moyens limités**

- *Faiblesse des investissements portuaires* :

Les CPER 2007-2013 ont consacré 1 milliard € aux 7 grands ports maritimes mais l'Etat n'intervient qu'à hauteur de 25 %, soit 35 M€. Dans le cadre du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), les projets d'infrastructures portuaires sont en majorité financés par les fonds propres, l'emprunt des grands ports maritimes, et les subventions de l'Etat et des collectivités. Mais l'Etat ne consacrera que 2 % des 2,8 milliards prévus au SNIT pour le développement portuaire (56 M€). A titre de comparaison, les seuls projets du GPMM Fos 2XL et 3XL sont estimés à 400 M€.

- *Des dépenses d'entretien et d'exploitation des accès maritimes (chenaux, écluse, dragages) non intégralement remboursées par l'Etat :*

Les montants en question sont du même ordre que ceux que l'Etat consacre aux investissements portuaires soit 40 à 50 M€/an. A la fin des années 1990 le taux de remboursement était de 80%, en 2006 il a atteint les 60%. En 2007, le rapport Gressier a révélé que la dotation budgétaire ne permettait pas de couvrir l'intégralité des dépenses des ports pour maintenir les conditions de concurrence équitables avec les autres ports européens. A savoir que le port de Marseille ne recouvre que 2 % des dotations de l'Etat prévues pour l'entretien.

- *un réseau ferroviaire, fluvial et routier insuffisant utilisé pour desservir l'hinterland des ports :*

La part du routier pour le transport de conteneurs est de plus de 80 % pour les ports du Havre et Marseille alors que pour le port d'Hambourg, elle atteint seulement 64 % et pour Rotterdam, la part baisse à 59 %. (Source : Rapport de M. Roland BLUM « la desserte ferroviaire et fluviale des grands ports maritimes », 2011).

- **Le manque de fiabilité des ports**

Les ports français souffrent d'une image très dégradée auprès des acteurs économiques et plus particulièrement des armateurs du fait d'une insuffisante fiabilité, le maître mot pour les entreprises clientes étant la fiabilité avant même d'aborder la question des coûts de passage portuaire. C'est pourquoi les mouvements sociaux répétés sur le GPMM ont considérablement porté atteinte à l'activité du port qui a vu certains trafics orientés vers des ports secondaires comme Sète ou Toulon ou vers des ports étrangers. Aujourd'hui, les syndicats, dans un Etat d'esprit responsable et constructif, souhaitent être associés à la vie de l'entité portuaire.

- **Une gouvernance des ports insuffisamment ancrée sur les territoires**

Si la réforme portuaire a mis fin à une gouvernance lourde et inefficace qui faisaient des conseils d'administration de simples chambres d'enregistrement des décisions prises par le directeur général, les collectivités territoriales demeurent encore trop souvent en retrait au sein des conseils de surveillance.

➢ ***Les stratégies ambitieuses de la concurrence européenne et méditerranéenne***

- **Une gouvernance entrepreneuriale des ports conjuguée à une décentralisation du contrôle**

Le modèle du « port-propriétaire » est devenu le standard des grands ports européens. La gestion des terminaux est confiée au secteur privé, afin d'en augmenter la productivité et attirer des flottes d'armateurs liées aux opérateurs de terminaux. L'autorité portuaire, elle, se focalise sur des fonctions d'aménageur et de régulateur, et est placée sous le contrôle des pouvoirs publics locaux plutôt que nationaux.

- **Des investissements à grande échelle et un aménagement du territoire au service d'une économie maritime**

Les ports concurrents investissent massivement, en partie grâce à des financements publics, à une échelle géographique bien plus large que la circonscription portuaire. Ils peuvent alors intervenir dans toute la chaîne logistique, sans contrainte géographique ni institutionnelle. Leur cadre d'intervention c'est le développement de l'outil portuaire. En ce sens, les ports ont toute leur place dans l'aménagement du territoire. Mais les ports concurrents bénéficient également d'un autre avantage, culturel, cette fois : ils sont reconnus pour leur valeur écologique et leur contribution économique. Ainsi l'aménagement du territoire se met au service de l'économie maritime, car l'économie est essentiellement tournée vers la mer. La priorité est donc donnée aux ports dans l'aménagement du territoire national.

- **Une offre de service globale et intégrée, assortie de moyens commerciaux importants**

Les ports concurrents offrent des services complets et intégrés, du transbordement à la desserte rapide vers l'hinterland avec des équipes commerciales importantes et efficaces. L'application de ces stratégies, en particulier dans le Nord de l'Europe, a donc permis aux infrastructures portuaires de devenir des vecteurs essentiels du développement économique et de l'aménagement du territoire. Les enjeux liés au développement portuaire en France et en région sont-ils comparables ?

4.2.2 : Les enjeux du développement des ports français

- **Les ports de commerce grands créateurs d'emplois**

Les grands ports maritimes représentaient à eux seuls environ 225 000 emplois en 2009 dont 150 000 emplois directs et indirects et 75 000 emplois induits (INSEE). La Banque mondiale estime qu'en moyenne un million de conteneurs génèrent mille emplois. D'autres sources font une estimation de l'ordre de 4000 à 6000 emplois directs, indirects, et induits/1 million conteneurs.

- **L'impact du Grand Port Maritime de Marseille en termes d'emplois**

(Sources : Observatoires portuaires – Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme 2009) NB : une étude est en cours de réalisation, les résultats sont attendus pour le 1er semestre 2012.

- 41 300 emplois et 2 741 établissements directement concernés par l'activité portuaire de Marseille-Fos dans les Bouches du Rhône (les emplois de chantiers, ceux générés par les dépenses de passagers et croisiéristes et principalement ceux en lien avec la sous-traitance industrielle ne sont pas pris en compte). Soit 6 % de l'emploi total du département, 94 % de ces emplois appartenant au secteur privé dont ils représentent 8 % des effectifs. Ils se répartissent comme suit : 14 302 professions portuaires et services liés (35 %), 10 266 pour la logistique terrestre et apparentés (25 %) et 16 700 pour l'industrie (40 %).
- 33 % des emplois sont liés aux activités du bassin Est, 67 % à celles des bassins Ouest (Zone Industrialo-Portuaire (ZIP) de Fos et raffinage sur l'Etang de Berre).
- 46 % de ces emplois sont localisés sur la Communauté Urbaine de Marseille (CUM), 54 % dans le reste du département en particulier sur les territoires du Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) Ouest Provence et de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues (CAPM).
- Les emplois liés à l'activité portuaire s'imputent dans les comptes des entreprises pour 12 milliards € de chiffre d'affaires (CA) dont 1.2 milliard d'investissements et 1 milliard de bénéfices. Pour les salariés c'est près d'1,2 milliard € de salaires versés.

Dockers des bassins ouest

Ouvrier de la sidérurgie à Fos sur mer

Retombées du port pour les EPCI de la métropole marseillaise

4-2-3 : Les ports de commerce participent largement à l'aménagement et au développement durable du territoire

- **La voie maritime : une solution efficace pour le transport de marchandises et de passagers**

– Le transport maritime de marchandises facilite les échanges, il permet de massifier les quantités de marchandises transportées et est un mode de transport très rentable.
– Le transport de passagers permet de fluidifier les trafics routiers et désengorge les villes (1,5 millions de personnes transportées sur la rade de Toulon).
– La multi-modalité (ferroutage, voies fluviales, autoroutes de la mer) favorise le désenclavement des routes et une limitation des rejets polluants dans l'atmosphère.

Transport de conteneur sur le Rhône

- **L'impact du transport maritime en matière environnementale**

– Le transport maritime émet moins de CO2 que les autres modes de transport :

Selon le Conseil d'analyse économique, une tonne de marchandise transportée sur un kilomètre émet 19 grammes seulement, soit cinquante fois moins que le secteur aérien et douze fois moins que le secteur routier.

- **Néanmoins le transport maritime et les ports impactent aussi négativement l'environnement :**

– Risques de pollution par hydrocarbures (« dégazages », marées noires)
– Rejets atmosphériques(le secteur maritime compte pour 1/3 des émissions de transport de marchandises dans le monde, le fonctionnement des navires à quai accentue la pollution des villes)
– Déchets d'exploitation des navires (macro-déchets, sludge, sloap)

- **Les ports : de nouveaux pôles urbains**

Les ports se sont mués en pôles urbains d'importance à partir desquels se développent des activités commerciales et culturelles, etc… De nombreux projets visent à leur désenclavement pour les intégrer à la ville, afin que la population s'approprie ce nouvel espace à forte connotation identitaire. Le port de Barcelone en est une des plus belles expressions. Plus proche de nous, le projet EUROMED à Marseille l'illustre parfaitement. Les ports sont considérés aujourd'hui comme des espaces ouverts à la population, des lieux de vie où se combinent dynamisme économique, culture et mobilité dans le respect de l'environnement.

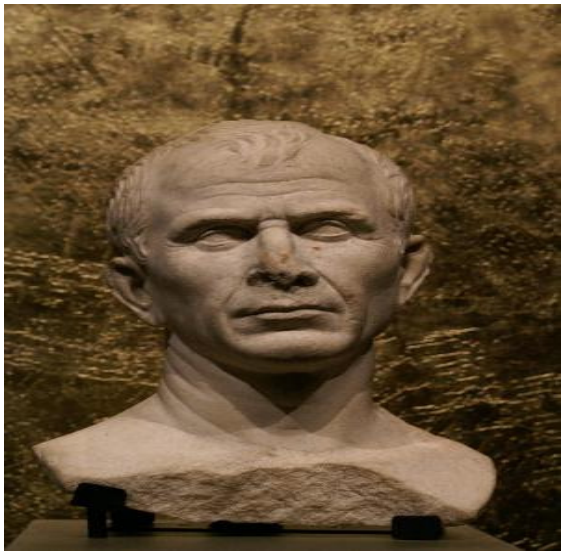
Projet du Centre Régional pour la Méditerranée sur le quai J4 à Marseille 2013

- **Les ports : composantes essentielles du patrimoine**

Les ports ou ville-ports sont les berceaux des civilisations, en particulier en Méditerranée. Il est nécessaire de rappeler que Marseille et Arles étaient jadis des comptoirs historiques de commerce à partir desquels les civilisations antiques grecques et romaines ont pu se développer.

Le port de Toulon, lui, est riche d'une histoire forte en lien avec une présence séculaire de la Marine Nationale. Outre ce poids dans l'histoire des hommes, les ports constituent également des éléments patrimoniaux remarquables, notamment par les fortifications (Forts St-Nicolas et St-Jean à Marseille, Balaguier sur la rade de Toulon), ou les ouvrages d'art (Pont tournant de Caronte, la Corderie à Toulon).

Pont tournant de Caronte à Martigues



Buste de César découvert en 2008 en Arles dans le Rhône

- **La réforme portuaire**

Face à la relative faiblesse des ports français par rapport à la concurrence européenne, une réorganisation portuaire profonde a été engagée par la Loi de décentralisation de 2004 pour les ports d'intérêt national et par la loi de 2008 portant réforme des grands ports maritimes.

- **La Loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locale autorise le transfert de propriété des ports d'intérêts nationaux aux collectivités territoriales**

Les ports d'intérêt national sont des ports non autonomes, placés sous l'autorité de l'Etat et dont la gestion est concédée aux Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI). En 2007, des conventions de transfert des 17 ports d'intérêt national à 13 collectivités territoriales ou groupements ont été signées. Cette loi leur offre des perspectives nouvelles à ces ports car leurs centres de décision se sont rapprochés, ce qui leur permet de répondre à des stratégies territoriales adaptées. Le transfert du patrimoine a été transféré à titre gratuit (charges compensées par l'Etat). Mais les investissements à réaliser, indispensables à la compétitivité des ports, restent relativement lourds à supporter pour les collectivités.

Dans le cadre des Lois de décentralisation, la Région avait également fait acte de candidature (délibération du 17 décembre 2004) pour obtenir la gestion des ports de Toulon et de Nice. Faute d'avoir les deux ports, la Région s'était retirée au profit du Conseil général des Alpes-Maritimes et du syndicat mixte « Ports Toulon Provence ».

- **Sur le terrain, des projets pour le développement de ces ports ont émergé :**

– Schéma directeur pour le port de Toulon

Schéma intégré au Grand Projet Rade de Toulon, l'objectif affiché est une requalification urbaine intégrant les grands projets structurants avec la rade et son littoral comme cœur de développement métropolitain. Le montant total estimé des travaux est de 131 millions €.

– Projet d'aménagement du port de Nice

Projet de requalification urbaine visant à favoriser l'intégration du port à la ville (travaux d'aménagement des voieries, parkings, courant quai etc…)

Pour autant on peut constater que si cette répartition des compétences et des propriétés a le mérite de rapprocher les centres de décision des ports et favoriser ainsi leur développement spécifique, celle-ci se traduit également par un manque de cohérence au niveau du fonctionnement des infrastructures portuaires de la région.
Cela conduit parfois à la mise en place d'une forme de concurrence entre elles pour la captation de certains marchés (exemple de la croisière, de la desserte de la Corse et du trafic roulier entre Toulon et Marseille), qui fragilise le développement d'activités nouvelles et freine la croissance économique du territoire régional et à une absence de réflexion sur la localisation des activités et leur impact notamment en matière de pré et post acheminement.

- **La Loi du 4 juillet 2008 portant réforme des grands ports maritimes**
  (Source : Institut Supérieur d'Economie Maritime)

Ce plan de relance crée le statut des Grands Ports Maritimes et vise à clarifier les missions de chaque acteur : modernisation de la gouvernance, transfert de l'exploitation des terminaux vers le secteur privé et promotion de la logistique intermodale.

– <u>Une nouvelle gouvernance structurée autour de trois organes : un directoire, un conseil de surveillance et un conseil de développement</u>

L'Etat affiche sa volonté de laisser le pouvoir décisionnaire aux entreprises privées pour améliorer la compétitivité mais il maintient un pouvoir tutélaire Etatique fort en renforçant sa présence au sein des conseils de surveillance.

– <u>Les missions</u>

- Les GPM peuvent exercer certaines activités à l'extérieur de leur circonscription portuaire, via des prises de participation dans des sociétés commerciales ou des GIE et ce dans l'intérêt de la place portuaire.
- Recentrage des missions essentiellement régaliennes et d'aménagement
- Limitation des pouvoirs sur l'exploitation des outillages publics
- Nouvelles missions de promotion de report modal et de protection des espaces naturels

– Les projets stratégiques

Ce document reprend les décisions relatives au développement de l'établissement et l'exploitation des terminaux, l'aménagement du port, les projets intermodaux, les investissements et les actions en matière de préservation de l'environnement. Ces projets stratégiques se doivent d'être compatibles avec les orientations nationales en matière de desserte intermodale et avec les orientations fournies par un éventuel document de coordination interportuaire.

Orientations du projet stratégique du Grand Port Maritime de Marseille (Source : GPMM)

- Orientation 1 : Relever le défi de la massification du conteneur à Fos et de la spécialisation à Marseille
- Orientation 2 : Se diversifier pour être le port de toutes les énergies
- Orientation 3 : Développer notre position de porte sud-européenne pour les vrac solides
- Orientation 4 : Constituer un grand hub roulier euro-méditerranéen
- Orientation 5 : Développer le grand port à passagers de la métropole du sud
- Orientation 6 : Le port : outil de développement durable

– Un commandement unique se traduisant par le transfert des outillages et le détachement des personnels aux entreprises de manutention :

Le transfert des employés est opéré de manière très variable.

– La massification des pré-post acheminements

Deux moyens de desserte sont mis en avant : le ferroviaire et le fluvial. Le gouvernement a fixé comme objectif de doubler la part du fret non routier en provenance et à destination des ports maritimes. Le projet stratégique du GPMM prévoit une part modale du ferroviaire à 30 % et celle du fluvial à 10 %.

– Le rôle primordial de la coordination

Les conseils de coordination joueront un rôle important pour pallier l'absence de coordination entre l'ensemble des projets stratégiques émis par les GPM. Il s'agit d'éviter que les ports français entrent trop frontalement en concurrence entre eux, ce qui pourrait signifier un échec partiel de la réforme.

4.2.4 : Les activités des ports de commerce en Provence-Alpes-Côte d'Azur

(Source : bilans d'activités des ports)

- **Les ports maritimes et fluviaux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur**

- **Grand Port Maritime de Marseille**

Statut issu de la réforme de 2008 (cf. supra)
1er port français, 5ème port européen tout trafic confondus avec un trafic global de 88,2 millions de tonnes traitées dont près d'1 millions EVP
bassins d'exploitation : Est (zone de Marseille), Ouest (Lavéra Fos)
CA de 154 millions € en 2011 pour 41 millions € d'investissements
Activités : transports marchandises, passagers / croisières / réparations navales
Trafic maritime, fluvial, ferroviaire, routier (auquel il faut rajouter le transport par pipeline)

Perspectives : projet de Fos2XL, création d'un pôle de réparation navale, exploitation de zones d'entrepôts supplémentaires, projets de recherche, développement du ferroviaire, de l'accueil pour les navires de croisières etc… Intégré au futur RTE-T, le GPMM a été retenu comme pôle stratégique par la CE en tant que porte d'entrée du réseau central. Faisant partie d'un corridor, il bénéficiera donc de cofinancements supplémentaires. 50 millions € d'investissements ont été réalisés en 2012.

Navire en opération sur la partie pétrochimie des Bassins ouest

- **Port de Toulon**

Autorité portuaire : Syndicat mixte Ports Toulon Provence (ex-port d'intérêt national)
1er port militaire, arsenal Gestionnaire : CCI 83 (pour partie)
Activités : Fret, passagers (ferries, rouliers, transport en commun pendulaire), croisière, nautisme
ZIP de 20 ha réservée à l'implantation d'entreprises en lien avec le maritime (chantiers navals, transports, levage, manutention, génie océanique (FIRST), recherche (IFREMER), câblage marin)

CA de 11,5 millions € en 2010
539 699 tonnes de marchandises ont été traitées uniquement pour le roulier en 2011
Perspectives : Schéma directeur et plans stratégiques du port de Toulon (131 millions €), intégré au Grand Projet de Rade

Croisières et liaisons vers la Corse à Toulon

- **Port de Nice**

Autorité portuaire : Conseil général des Alpes maritimes
Gestionnaire : CCI Nice Côte d'Azur
Activités : trafic de ciment, passagers vers la Corse, croisière nautisme
7.5 hectares de terre-pleins, 2 terminaisons passagers, une gare maritime, parkings, entrepôts.
En 2010 : 280 000 tonnes de marchandises traitées, 900 000 passagers pour la Corse, 467 900 passagers croisières

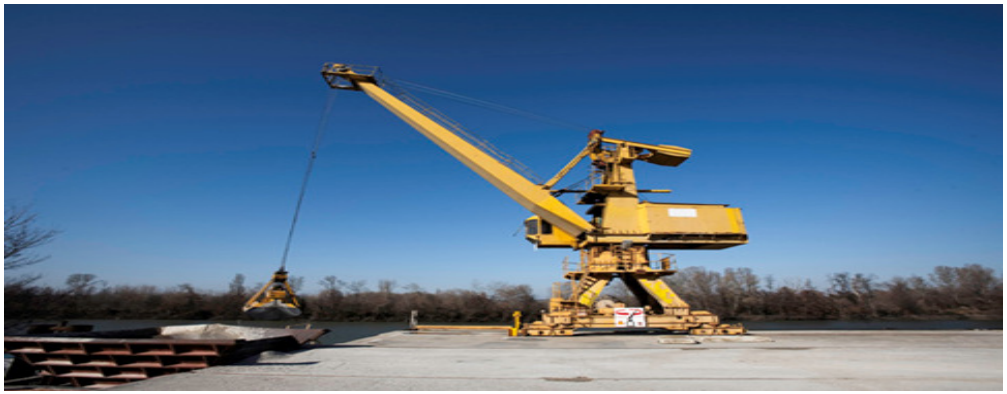
Perspectives : Projet de requalification urbaine qui vise à favoriser l'intégration du port à la ville (travaux d'aménagement des voieries, parkings, courant quai etc…

Croisières sur le port de Nice

- **Port du Pontet**

Autorité portuaire : Voies Navigables de France (VNF)
Gestionnaire : Chambre de Commerce du Vaucluse
Le Pontet bénéficie :
- de la proximité d'importants axes de communication
- d'un bassin de population d'1 million de personnes

Le port fluvial se spécialise pour la manutention de produits en vrac (sables, graviers, terreau, engrais, charbon, céréales, autres). La société Lafarge représente 80 % du trafic. Situé sur une zone de 7 ha, il est équipé d'installations permettant de traiter un trafic fluvial de plus de 270 000 tonnes mais également d'offrir tout
un ensemble de services destinés aux entreprises.
CA : 500 000 €
Perspectives : 6 millions € d'investissements jusqu'en 2013 (changement des grues, consolidation des quais)



Grue du port du Pontet

- **Port d'Arles**

Autorité portuaire : VNF
Gestionnaire : CCI du Pays d'Arles
Premier port fluvial en aval du Rhône
11 ha et 4000 m2 d'entrepôts, 40 ha pour l'accueil d'entreprises de transport et de logistique
Trafic maritime, fluvial, ferroviaire, routier, accueil des navires jusqu'à 3000 t, ce qui lui confère une place stratégique sur le segment fluviomaritime et qui en fait le 4ème port maritime régional.
En 2011 520 000 tonnes de fret ont été traitées en vrac (céréales, engrais)
CA de 1,9 millions € en 2011

Perspectives : 6 millions € d'investissements pour un rallongement de 100 m du quai (livré en 2013), attente de nouveaux marchés (ballast pour une

filiale de la SNCF, création d'un pôle engrais avec Sud engrais distribution, exportation de ferrailles, développement du conteneur en Méditerranée et l'export de bois de charpente et palettes au Maghreb)

Vue du port fluvial d'Arles

- **Le trafic de marchandises**

  - **Le vrac solide (minerais, céréales, engrais, matériaux, autres)**

– *Ports de transit*

Les céréales sont traitées sur le Pontet, Arles et le GPMM (Les tellines à Fos). Les minerais sont traités sur le Pontet, Arles, le GPMM et Nice pour le ciment.

– *Bilan 2011*

11 millions de tonnes traitées.
Diminution du trafic enregistrée sur le GPMM liée à une baisse de la demande en produits sidérurgiques et des importations de houille pour la centrale de Gardanne + baisse de la campagne céréalière en Bourgogne

– *Prévisions 2012*

Vers un doublement du trafic de vrac solide à Marseille (Ciments du Lacydon - 20 millions € d'investissements avec comme objectif d'atteindre les 300 000 t en 2014)
EUROVIA sur GPMM / Relance de Pradier sur le Pontet

  - **Le vrac liquide (chimie, alimentaire, hydrocarbures)**

– *Ports de transit* : GPMM

– *Bilan 2011*

Chimie / alimentaire : 3,3 millions de tonnes (croissance de + 4%)
Hydrocarbures : 59,5 millions de tonnes (croissance de + 8 %)

– *Prévisions 2012*

Projets FASTER et Cap Tonkin (terminaux méthaniers)
Projet de pôle agro-industriel avec stockage et raffinage d'huile végétale

La situation du raffinage en France et en région

Le trafic d'hydrocarbures sur le GPMM a certes augmenté de + 8 % par rapport à 2010 mais cela s'explique essentiellement par l'augmentation des importations en Gaz Naturel Liquéfié (GNL). La tendance générale est à la diminution des importations de pétrole brut qui est imputable à la baisse du raffinage en Europe, en France et en région. En effet, la France comptait 23 raffineries dans les années 70, aujourd'hui on en dénombre seulement 10.
La surcapacité de production pour le raffinage a plusieurs sources :

- Recul de la demande en produits pétroliers (- 9 % en 10 ans)
- Baisse de la consommation aux Etats-Unis qui jusqu'alors absorbaient les excédents européens en essence
- Industrie lourde, dangereuse, exigeante en main d'œuvre rapportant moins que l'exploration de pétrole brut
- Les investissements se concentrent davantage au Moyen-Orient et en Inde où les entreprises profitent de réglementations plus souples sur les plans de l'environnement, de la sécurité ou des droits sociaux.
- Inadaptation de l'appareil de production (surcapacité pour l'essence, insuffisance pour le gazole qui en grande partie est importé de Russie.)

De grandes inquiétudes pèsent sur l'activité économique et l'emploi autour de l'Etang de Berre où la raffinerie Lyondell Basel menace de fermer.
Cependant il est difficilement concevable de penser que l'activité de raffinage disparaitra complètement en France tant les besoins restent importants. De plus, économiquement et stratégiquement , il n'est pas souhaitable d'importer 100 % de produits raffinés, dont certains sont très difficiles à trouver (ex : le bitume).

- **Les marchandises diverses**

– *Ports de transit* : Arles, GPMM, Toulon

– *Bilan 2011*

15,6 millions de tonnes ont été traitées par le GPMM (1 % de croissance en moins imputable à la crise économique et à la réforme)

- **Les conteneurs**

– *Ports de Transit* : GPMM

– *Bilan 2011*

945 000 EVP (1 % de croissance en moins imputable à la crise économique et à la réforme)

– *Prévisions 2012 : Doublement de la capacité de traitement déjà réalisé*

Transfert des portiques ex-GPMM sur le terminal Seayard en février 2012
Première escale sur le terminal de Seayard le 15 février 2012
Mise en service progressive du terminal de Méditerranée (PortSynergy) depuis le 2ème semestre 2011
Mise en place d'un pôle froid à Fos

- **Les remorques (rouliers)**

– *Ports de Transit* : GPMM, Toulon, Nice

– *Bilan 2011*

187 185 remorques sur le GPMM (+ 2 % de croissance qui s'explique par le dynamisme du trafic vers la Corse). Nice et Toulon ont également vu le trafic vers la Corse augmenter.
Toulon : la compagnie turque UN RORO a ouvert un service roulier de cabotage maritime sur Pendik (côte Est du Bosphore) avec un potentiel de 20 000 remorques par an (200 remorques/ navire et 2 navires/semaine)

– *Prévisions 2012*

GPMM : 4 millions € d'investissements destinés à développer les capacités nautiques des navires rouliers

La multi-modalité : un enjeu essentiel pour le transport maritime et les ports de la région

1- Le transport intermodal ou transport combiné

Le transport combiné se définit comme l'ensemble des solutions techniques qui permettent d'acheminer des marchandises en empruntant au moins deux modes de transport sans changer de véhicule ou d'unité de chargement (remorque ou conteneur).
Plus concrètement, il s'agit de solutions de transport alternatives au « tout routier » : fret ferroviaire, transport fluvial et maritime.

Le rééquilibrage intermodal est un enjeu de la politique de transport de marchandises, aux niveaux national mais aussi européen. Le but n'est pas de se substituer totalement à la route qui assure 80 % du transport de marchandises, mais qui aussi cause des problèmes de pollution, de congestion et de sécurité sur le réseau routier européen. Cette dégradation du trafic pourrait avoir un impact négatif sur la productivité et la compétitivité des entreprises européennes. Il convient donc de trouver des solutions pour faire progresser harmonieusement nos capacités de transport avec l'accroissement de nos besoins.

Les solutions intermodales (ferroviaire, fluvial et maritime) participent au développement durable du territoire car elles sont moins impactantes en termes de pollutions émises et contribuent également à l'amélioration de la sécurité du trafic et à la réduction des coûts induits en réduisant la congestion routière.

2- Provence-Alpes-Côte d'Azur : une région à vocation multimodale

Notre région dispose d'une situation géographique favorable, en Méditerranée, mais aussi au débouché de la vallée du Rhône avec des compétences et un potentiel de développement affirmé. On y compte de multiples infrastructures logistiques couvrant l'ensemble des modes de transports.

En effet on dénombre déjà 5 plateformes multimodales d'envergure :
- 2 pour le transport combiné maritime : terminal de Fos-Graveleau embranché fer sur Fos 2XL et Marseille – Canet – Mourepianne
- 3 pour le transport combiné continental : Marseille-Canet, Avignon-Champfleury, Clésud à Grans-Miramas + Bréguières
- S'ajoutent à ces plateformes 54 gares de fret ainsi que 116 installations terminales embranchées.

L'Accord cadre Etat-ADEME-Région du dispositif FREE (annexé au CPER 2007-2013) prévoit, sous condition d'éligibilité, le concours d'un soutien financier pour le développement de l'inter-modalité et la concrétisation d'opérations exemplaires de transfert modal de marchandises en région.

- **Le GPMM**

- Il dispose de deux opérateurs ferroviaires et de deux opérateurs fluviaux proposant des navettes hebdomadaires pour rejoindre les ports de la vallée du Rhône, Chalon et Pagny. Le GPMM possède des parts dans les ports de Lyon-Terminal et Pagny-Terminal.

- En 2011 :

le trafic fluvial a permis le transport de 3 millions de tonnes de marchandises, dont 67 000 conteneurs. On estime la croissance de l'ordre de + 13 %. A savoir que 10 % du trafic conteneur de Fos emprunte le fleuve. Le mode de transport ferroviaire a autorisé l'acheminement de 1,5 millions de tonnes de vrac solides (+ 33 %) et 80 000 EVP (+ 0,4 %). 3 nouveaux services ont été mis en place : Chalon Aproport, Dunkerque et Rennes. Les services vers l'Allemagne ont été améliorés avec désormais une rotation/semaine.

- Perspectives 2012 : le Terminal de Transport Combiné de Mourepianne

L'objectif est de développer les pré et post acheminements ferroviaires massifiés en synergie avec Med Europe Terminal tout en permettant de libérer le chantier de transport combiné du Canet qui sera lui dédié à des usages urbains (dans le cadre d'Euromed).

- **Les autoroutes de la mer**

– Le RTE-T définit les « autoroutes de la mer » comme un réseau qui vise à concentrer les flux de fret sur des itinéraires maritimes afin de réduire la congestion routière et/ou améliorer la desserte des régions et Etats périphériques et insulaires. Le réseau se compose des équipements et infrastructures concernant au moins deux ports situés dans deux Etats membres différents. Elles ne doivent pas exclure le transport combiné de voyageurs et de marchandises à condition que le fret soit prédominant.

– L'échec de la ligne Toulon – Rome (Civitavecchia) : 1ère autoroute de la mer lancée en avril 2005 par Grimaldi et Louis Dreyfus Lines. Son ambition était de concurrencer le trajet routier qui contraint les camions à emprunter le tunnel du Fréjus ou du Mont Blanc (5 000 poids lourds/jours).

Le taux de remplissage était satisfaisant (60 %) mais pas suffisant selon l'opérateur. Soutenue par les collectivités territoriales, elle fut cependant suspendue en février 2009 pour diverses raisons (variation du prix du pétrole, réticences culturelles des transporteurs, absence de rotation quotidienne, manque d'aménagement adapté des équipements du port de Brégaillon et de ses accès, perte du fonds de cale). Cet échec conduit à la réalisation du rapport RICHEMONT par le Sénat en 2009 qui préconise que les autoroutes de la mer doivent être appréhendées comme des Services d'Intérêt Economique Général (SIEG). En substance, celles-ci doivent être considérées comme des infrastructures à part entière et doivent donc recevoir le plein soutien des fonds publics car le marché ne suffit pas à les maintenir.

- Les autoroutes de la mer existantes : Deux autoroutes de la mer sont exploitées depuis 2010 entre la France et l'Espagne (St Nazaire-Gijon / Nantes et le Havre-Vigo), l'objectif étant d'assurer le report modal de 100 000 poids lourds/an. Ces lignes perçoivent 30 millions € de subventions sur 5 ans, partagées entre les deux pays. Fin 2011, une ligne Toulon-Pendik (Turquie) est ouverte. L'exploitant est la société turque UN RORO. En 2011, 18 017 remorques ont été transportées (remarque : la définition de cette ligne en tant qu'autoroute de la mer n'est pas partagée par tous).

- Les projets d'autoroutes de la mer pour la région : Le projet WEST MED CORRIDORS (France, Italie, Espagne, Malte) : une étude vise à élaborer un plan directeur pour la définition et la mise en œuvre d'autoroutes de la mer dans la zone Ouest de la Méditerranée. Une Ecotaxe pour les poids lourds au péage de l'A8 (Alpes-Maritimes) pour favoriser leur lancement est en projet également. Avec comme objectif de réduire d'1/3 les 600 000 poids lourds transitant chaque année par le département et ainsi désenclaver le port de Gênes qui envisage pour 2013 de nouvelles lignes vers Barcelone, Tanger et Tunis. En 2009, une étude conduite par le COe identifie une autoroute de la mer pertinente entre Tanger (ou Tunis) et Marseille.

- **Le transport de passagers**

Le transport de passagers recouvre plusieurs activités :
- Le transport en commun par voie maritime ou tramways côtiers écologiques
- Les ferries (continuité territoriale avec la Corse et transport international vers le Maghreb)
- La croisière

Nombre de passagers transitant dans les ports régionaux

Ports / Activités-destinations	Ferries Corse	Ferries International	Croisières	Total
GPMM 2011	986 000	539 000	809 000	2 334 000
Toulon 2010	1 408 633	0	268 460	1 677 093
Nice 2010	916 088	0	467 900	1 383 988
Total estimation	2 312 721	539 000	1 545 360	5 395 071

- **Le transport en commun par voie maritime ou tramways côtiers écologiques**

Le littoral de la région qui compte trois métropoles et bénéficie d'une très forte attractivité touristique est fortement urbanisé. Cette densité démographique n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes liés en particulier à la gestion des flux urbains. Le développement des transports collectifs alternatifs est donc une nécessité pour le développement durable de notre territoire. Or l'espace maritime présente un potentiel encore très peu utilisé. Le Livre bleu du Grenelle de la Mer propose ce concept de « tramways côtiers écologiques ».

- **Les conditions nécessaires à l'établissement de lignes maritimes potentielles**

- Un vrai réseau de cabotage susceptible de générer plusieurs types d'utilisation
- Une diversité de clientèles pour assurer la rentabilité (les déplacements pendulaires domicile-travail ne représentant que 15 à 20 % des trajets journaliers)
- Un accès simple à la ligne
- Une vitesse moyenne acceptable
- Un bassin pas trop fréquenté
- Des navires adaptés au transport de passagers

En tant que transport collectif alternatif, la question de l'établissement d'une ligne maritime doit être débattue dans le cadre du volet maritime du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Il en est ainsi pour les SCOT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez, Toulon Provence Méditerranée (TPM) et sa rade) et Marseille Provence Méditerranée (MPM).

- **La réalité du transport en commun par voie maritime**

Le réseau Mistral sur l'aire de Toulon Provence Méditerranée
Le transport s'effectue sur la petite rade et les trois îles d'Or. Près de 2,5 millions de voyages par an sont assurés dont 1,6 millions pour la petite rade et 800 000 vers les îles (DSP).

L'expérience pilote à Marseille
De mars à septembre 2012, une ligne a été expérimentée entre le Vieux port et la Pointe Rouge, quartier fortement congestionné et non desservi (ni par le métro ni par le tramway). Cette expérience devrait être renouvelée et une nouvelle ligne pourrait être à l'essai entre l'Estaque et le Vieux Port. Sans oublier les îles du Frioul, quartier à part entière de Marseille, et dont la desserte est assurée par un service de navettes maritimes, dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP).

- **Les ferries et « ropax » (navires mixtes)**

L'activité de transport de passagers par ferry s'exerce sur le GPMM, les ports de Toulon et de Nice. Pour l'essentiel, le trafic dessert la Corse. Le port de Marseille dessert également le Maghreb (Algérie, Tunisie). En 2012 la SNCM devrait ouvrir une ligne saisonnière vers la Tunisie à partir de Toulon.

- **La Corse : une destination attractive et un marché en plein essor**

Avec + 2,3 millions de passagers supplémentaires ayant transité dans les ports de la région à destination de la Corse, ce marché est en plein essor. Il est partagé entre les compagnies suivantes : la SNCM (départ de Marseille et Nice, et bientôt Toulon), Corsica Ferries (départ de Toulon et Nice), la CMN (départ de Marseille).

- **La desserte de la Corse : un service public à fort enjeux**

L'article premier de la Constitution française de 1958 dispose que la république est « une et indivisible ». De ce principe intangible découle l'obligation du service public de continuité territoriale qui se donne pour objectif de renforcer la cohésion entre différents territoires d'un même Etat, en compensant les handicaps liés à leur éloignement, un enclavement ou un accès difficile. Ce service public se décline logiquement au bénéfice de la Corse et de ses habitants suivant deux types de procédures.

- **La Délégation de Service Public (DSP) au départ de Marseille**

La DSP est uniquement prévue au départ de Marseille. Elle est attribuée par le Conseil Territorial de Corse, après appel d'offres. Elle prévoit, pour les titulaires, des obligations de fréquence de desserte et de tarifs. A la fin de l'année l'Office des Transports de Corse paie le déficit engendré par les contraintes liées au service public (par exemple en 2010 : 17 272 M€).

La DSP a été attribuée en 2007 à la SNCM et à la CMN. Celle-ci a été confirmée par le Conseil d'Etat le 13 juillet 2012 qui, en annulant la décision de la Cour administrative d'appel de Marseille du 7 novembre 2011, a déterminé d'une part qu'elle était compatible avec le droit de l'UE applicable aux contrats de desserte maritime et d'autre part que la clause prévoyant les financements additionnels ne pouvait s'apparenter à une aide d'Etat, dans la mesure où ceux-ci étaient limités aux montants strictement nécessaires pour compenser les coûts liés à l'exécution d'obligations de service public (OSP). Le nouveau marché de service public du transport maritime devrait être débattu et voté par le Conseil Territorial Corse en septembre 2012. Avec des implications importantes pour l'avenir de ces sociétés, la SNCM prévoyant pour la période 2015-2018 des investissements à hauteur de 850 millions € (également pour les aménagements portuaires à Toulon et Marseille où d'importants projets sont prévus).

La collectivité territoriale de Corse réfléchit à un nouveau système à mettre en place pour assurer ce principe de continuité territoriale. L'autorité de la concurrence, saisie par la CCI 83, préconise la suppression de la DSP et la généralisation des OSP à tous les ports.

- **L'aide sociale**

Système mis en place en 2001 pour les ports n'entrant pas dans le cadre de la DSP, en l'occurrence Toulon et Nice. Il s'agit d'une participation publique au transport de certaines catégories de passagers (jeunes, familles, personnes âgées, personnes handicapées, résidants corses). Cette aide représente en 2011 16 millions € (14 millions € ont été versés à Corsica Ferries).

- **Le secteur de la croisière : un marché dynamique en forte croissance**

  - **Dans le monde**

Le marché de la croisière représentait en 201 environ 16 millions de passagers (soit une augmentation de 6 % sur un an).
Les passagers européens sont près de 6 millions (+ 12 % en 2010).
La durée moyenne d'une croisière est de 7,2 jours.

  - **En France**

3,13 millions de visiteurs dans les ports français
Près de 400 000 croisiéristes français en 2011 (+ 12 % sur un an)
15 000 emplois liés à l'industrie de la croisière
Dépenses moyennes par passagers : 100 €/jour (90 € pour les passagers en transit / 150 € pour « les passagers-tête de ligne »)

  - **En Provence-Alpes-Côte d'Azur**

La croisière est une activité à forts enjeux pour notre région. Elle est devenue un pan majeur du secteur touristique et participe au développement de l'économie locale. Mais si aujourd'hui de nombreuses communes ambitionnent d'accueillir des croisiéristes, il convient de réaménager le littoral pour encadrer cette activité et lui permettre de grandir sans impacter l'environnement. Elle monte en puissance dans notre région aussi bien en mer que sur le Rhône où une croisière de type « luxe » est proposée et bénéficie aux villes d'Arles et d'Avignon en particulier. Dans ce chapitre, seule la croisière maritime sera étudiée.

  - **Le dynamisme des structures régionales**

Les ports régionaux ont tous vu leur trafic de passagers-croisières augmenter. Aujourd'hui, les ports de Marseille, Toulon et Nice totalisent près de 1,5 millions de passagers et les prévisions pour 2012 sont des plus optimistes : le GPMM vise le million de passagers, Nice au-delà des 600 000, et Toulon 300 000.

- <u>Les clubs de croisières</u>

Chacun des ports de la région a vu se créé un club croisière (Club de la croisière Marseille Provence, Var Provence Cruise Club et French Riviera Cruise Club).
Ces clubs ont une double vocation :
Dynamiser l'activité en fédérant tous les professionnels concernés par la croisière, en étant un interlocuteur privilégié pour les compagnies de croisières et leurs clients et en proposant des produits innovants et de qualité en matière d'excursions et de découverte des pays.
Sensibiliser les décideurs locaux à l'intérêt économique de la croisière.

- Une multiplicité d'escales en région

Les retombées économiques de la croisière suscitent l'intérêt de nombreuses communes du littoral qui souhaitent bénéficier de cette manne en se présentant comme port d'escale. Ainsi en dehors des ports de Marseille, Toulon et Nice, des villes-ports se positionnent sur ce segment (dans le Var : Saint Cyr sur mer, Bandol, Sanary sur mer, Hyères, le Lavandou, Ramatuelle, St-Raphaël / dans les Alpes-Maritimes : Cannes, Antibes, Vallauris Golfe Juan, Villefranche).

Si l'intérêt économique pour ces communes est évident (100 € de dépenses/ escale/passager), ce positionnement implique la mise en place d'infrastructures permettant l'accueil de ces touristes dans le respect du développement durable du territoire et de l'espace maritime.

Paquebot en approche en rade de Marseille

- **L'aménagement du littoral : une condition indispensable au développement de l'activité croisière**

La croissance du marché des croisiéristes français s'explique en partie par l'évolution des terminaux de croisières dans les ports français. Toutefois, accueillir davantage de croisiéristes signifie disposer des infrastructures et des services portuaires adaptés (notamment la nécessité de réfléchir au pré et post acheminement des croisiéristes dont les exigences et contraintes sont tout à fait différentes des autres passagers). L'ensemble de ces questions est pour l'essentiel débattu dans le cadre des SCOT.

- L'accueil des navires

Les navires de croisières sont de plus en plus grands, leur taille parfois gigantesque permet l'accueil de plusieurs milliers de touristes et membres d'équipages. Cela implique donc de pouvoir compter sur des infrastructures suffisantes pour assurer l'amarrage (mise en sécurité, avitaillement) ou le mouillage de ces navires. Ainsi il est indispensable de disposer des longueurs de quais et des tirants d'eau exigés pour la réception de ces navires. Mais il est aussi important de s'interroger sur les modalités pour garantir un mouillage sécurisé et sans risque pour l'environnement (risque d'atteinte à l'herbier de posidonie ou dispersion de la *Caulerpa taxifolia*).

- L'accueil des touristes

Concernant plus particulièrement les ports de commerce il s'agit de prévoir des investissements pour la modernisation des gares maritimes dans le but d'améliorer la qualité des prestations. Pour les ports de plaisance, il s'agit de prévoir une zone de débarcadère adaptée à l'accostage des bateaux de servitude, mais aussi toute une gamme de services de confort et de prestations touristiques attractives favorisant le déploiement équilibré de milliers de touristes sur le territoire. L'accueil des touristes implique également un redoublement des efforts en matière de formation des personnels. Une réflexion est en cours actuellement entre la Région, l'Union des Ports de Plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur (UPACA) et les AGEFOS pour travailler sur la formation des personnels portuaires en matière de qualité d'accueil.

- Les équipements environnementaux

L'afflux important de touristes sur le territoire conditionne un certain nombre d'aménagements qui permettent le développement durable de cette activité.
La question des déchets doit être étudiée et être en adéquation avec les exigences de volume, de tri et de valorisation. Il en est de même pour la question des émissions de CO2 à quai. A terre, il est aussi crucial d'étudier précisément la question des moyens de transport et leur source d'énergie pour garantir le déplacement des touristes.

Synthèse sur les ports de commerce et le transport maritime

Atouts	Faiblesses
• Position géographique stratégique sur le bassin méditerranéen • Infrastructures portuaires civiles et militaires importantes, • Potentiel de développement du cabotage • Hinterland important • Infrastructures fluviales et ferroviaires	• Un retard dans l'augmentation de la capacité de traitement conteneur du port de Marseille-Fos • Une instabilité sociale sur le GPMM qui dessert la compétitivité • Le manque de collaboration entre les ports méditerranéens français • Insuffisance de l'inter-modalité avec le fluvial, le ferroviaire et le maritime • Manque de liaison entre le GPMM et son hinterland
Opportunités	**Menaces**
• La croissance du secteur de la croisière • Développement de l'Eolien off-shore • Reconquête des parts de marché au profit du range Nord	• Concurrence des ports espagnols (surtout Barcelone), italiens et ceux du range Nord • La résistance du lobby routier à la mise en place du cabotage • Réduction de la capacité de raffinage en France

Enjeux

- **Faire de PACA une porte d'entrée maritime de l'Europe (Rhin-Rhône)**
- **Développer transport maritime Interurbain pour limiter le trafic automobile**
- **Positionner la Région dans la mise en cohérence des activités portuaires régionales**
- **Développer le lien « port-cité », Euromed…**
- **Améliorer la gestion environnementale des ports de commerce**
- **Diversifier les activités (Eolien, offshore, déconstruction, croisières …)**
- **Clarifier la place respective des ports de la région et leur organisation en termes de desserte et services**

Synthèse sur la croisière

Atouts	Faiblesses
• Une structuration en cours des acteurs de la croisière autour de certains ports • Manne financière pour les territoires	• La concurrence entre ports de la région
Opportunités	**Menaces**
• Un marché de la croisière en croissance en Europe • Un engouement croissant des français pour la croisière	• Une mauvaise image de la croisière auprès de la clientèle française • Difficulté d'ajustement des équipements et services aux navires de croisières dans les ports en raison de la rapidité de la croissance, mauvaise qualité de service • Manque de standardisation des services et équipements entre ports

Enjeux

- **Etre en mesure de faire rapidement face dans les ports en termes d'équipement et de service aux besoins des compagnies de croisières et leurs clients**

4-3 La réparation navale

La construction et la réparation navale sont des activités économiques historiques en Provence – Alpes – Côte d'Azur. Jusqu'au milieu des années 80 des navires étaient construits en région (Chantiers navals de Port de Bouc, La Ciotat, La Seyne-sur-Mer-sur-Mer) et la réparation navale était une activité phare du port de Marseille, une vitrine du savoir-faire de la cité phocéenne. L'Arsenal de Toulon lui trouve son origine dès le début du 17ème siècle et est encore aujourd'hui le 1er port militaire de France.

Depuis les années 2000, au prix de profonds changements structurels et d'une forte implication de tous les acteurs, la réparation navale qu'elle soit industrielle ou de plaisance retrouve une place importante dans l'économie régionale.

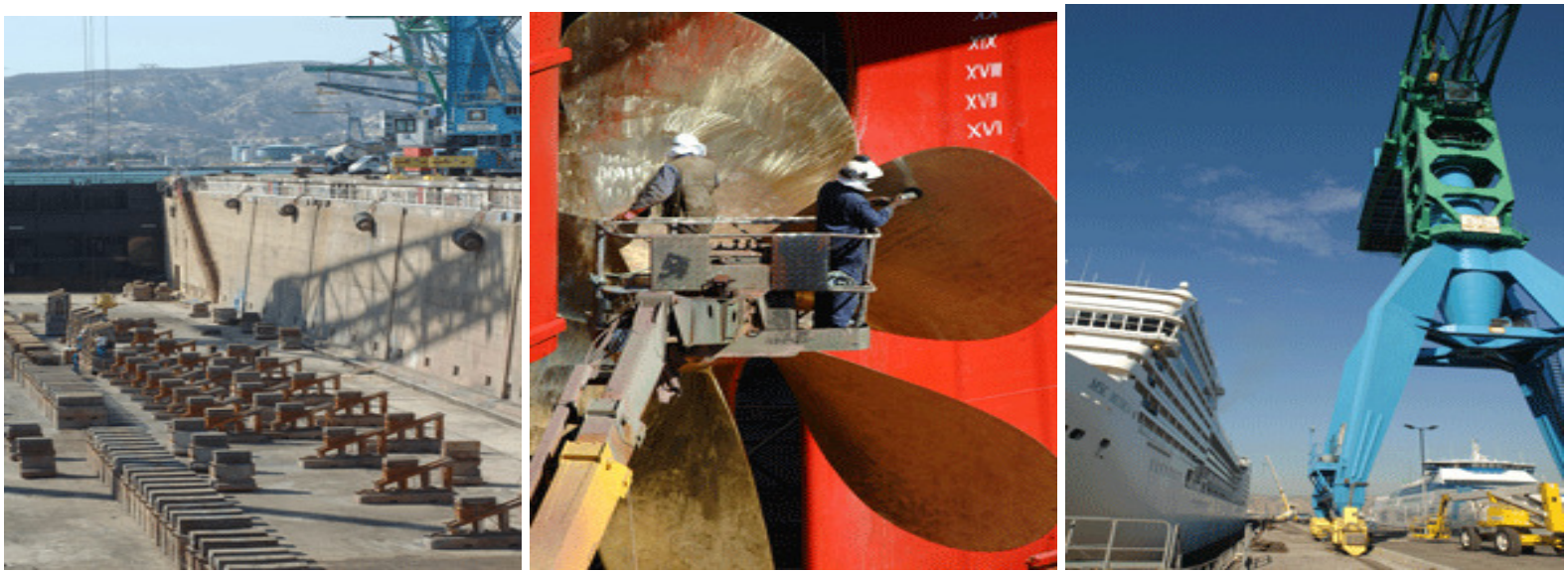
- **La réparation navale industrielle**

La réparation navale sur le GPMM – Chantier Naval de Marseille

Le CNM est une société du groupe italien San Giorgio del Porto, venu investir à Marseille pour la qualité et la taille de ces installations. Le GPMM lui a concédé l'exploitation des formes 8 et 9. En 2011, 14 navires ont été traités en particulier des navires de croisières à forte valeur ajoutée.

La sous-traitance est indispensable dans un secteur ou l'activité est très cyclique. Le CNM est spécialisé en chaudronnerie, mécanique, sécurité et tuyauterie. Pour les activités de spécialité : peinture, travaux électriques... le CNM achète des prestations à des sociétés extérieures.

Le groupe italien Mariotti, installé sur Marseille, récupère le marché des paquebots de Costa Croisières au détriment de Palerme.



La réparation navale à Marseille, formes de Radoub

Concession de la forme 10

La forme 10 est une forme de radoub de 465 m de long pour 85 m de large. Cette installation, la plus grande cale sèche de Méditerranée, autorise l'entretien et la réparation des plus grosses unités exploitées dans le monde, supérieures à 330 m (paquebots croisières, porte-conteneurs, plateforme offshore, méthanier).
Le GPMM est en négociation exclusive avec un groupement aux références internationales (CNM, filiale du groupe San Giorgio del Porto et STX France). La qualité du groupement permet la création d'un pôle de réparation navale industrielle unique en Méditerranée.
La convention d'exploitation a été signée le 27 juin 2012. La mise en service est prévue en 2014, début 2015 (au préalable des travaux sur un bateau- porte sont prévus).

La construction navale à La Ciotat- le chantier H2X

Le chantier H2X, spécialiste de construction de grandes coques sous infusion, a reçu la commande du bateau de recherche du Département pour la Recherche Subaquatique et Sous-Marine (DRASSM) l' « André MALRAUX ». Ce navire, d'une valeur de 8 millions€, dispose d'une coque en composite verre résiné et est un concentré des technologies les plus avancées. Le port d'attache sera Marseille et il sera positionné à l'Estaque.

L'Arsenal de Toulon

La base navale de Toulon est le 1er port militaire de France. C'est le port d'attache du porte – avions « Charles de Gaulle » et abrite d'autres bâtiments de guerre d'importance et une partie des sous-marins nucléaires. Avec 11 bassins de radoub c'est un centre de réparation et d'entretien des navires, majeurs. C'est notamment le site retenu pour les Indisponibilités Périodiques pour Entretien et Réparation (IPER), interventions d'une durée supérieure à un an.
L'Arsenal est exploité par la société DCNS, leader mondial du naval de défense. 1 700 personnes sont employées sur le site de Toulon. La Marine Nationale reste le principal client mais 30% du Chiffre d'Affaires provient d'une quarantaine de marines étrangères.

La réparation navale sur le Rhône (Arles)

La cale de halage d'Arles, avec + 10 000 m² de superficie est l'outil le plus important de France dans ce domaine. Il est géré par la Société Anonyme de la Cale de Halage d'Arles (SACHA) dont l'activité principale consiste au tirage à sec et à la mise à l'eau des navires. Son Chiffre d'Affaires se situe entre 400 et 450 000 € / an pour 50 à 60 unités traitées (croisière, commerce, autres, pontons etc…).
Les travaux réalisés sur le site exigent une sous-traitance importante (chaudronnerie, mécanique, électricité, électronique, peinture)
L'activité est en progression en particulier sur la taille des unités traitées en lien avec l'évolution des trafics et des matériels.
Aujourd'hui le site accueille des unités allant jusqu'à 120 m et 1 750 tonnes.
Deux projets sont en cours (réalisation prévues 2014) :

- Création de deux voies supplémentaires pour accroitre les capacités d'accueil pour accepter les 135 m et 2000 tonnes
- Classement du site en ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

La démolition navale

C'est l'épisode de la démolition du porte-avion « le Clémenceau » (26000 tonnes de ferraille et d'amiante) qui a mobilisé l'opinion publique en 2006 contre le démantèlement des navires en Inde et au Bangladesh, pays, qui sous couvert de besoins important en ferraille achètent à un prix très intéressant la tonne mais n'offrent pas les conditions essentielles pour la protection de la santé des travailleurs et de l'environnement.

Le positionnement géostratégique de la région, la forte présence militaire et l'existence d'infrastructures adaptées sur notre territoire nous permettent-ils d'envisager la mise en place d'une filière de démantèlement en région ?

L'industrie navale : un des secteurs majeur des activités du pôle Mer.

Le pôle Mer vise à positionner l'industrie navale régionale au plus haut niveau en termes d'innovation technologique, de développement économique et d'offre de services. Le pôle Mer veut valoriser les compétences existantes en région autour de la maîtrise des technologies (matériaux de structure et peintures, assemblages, systèmes électroniques et intelligences embarquées etc…

L'objectif est d'accroitre l'offre de services industriels navals PACA sur des métiers nouveaux comme par exemple la maintenance préventive et curative.

Tourné vers des enjeux d'avenir, le pôle soutient le développement d'activités économiques innovantes de sûreté et de développement durable : réduction des consommations, écoconception ou écotechnologie.

La région dispose sur sa frange littorale d'un tissu industriel combinant entreprises leader de leur marché, PME spécialisées et bon nombre de centres de recherche et de formation de renom.

Le projet « Navire du futur »

Chacune des cinq Marines tend à réduire ses impacts environnementaux, tout en maintenant sa compétitivité avec des coûts de construction et d'exploitation maîtrisés, sans faillir aux règles de sécurité et de sûreté maritimes.

Les enjeux couvrent : la maîtrise de la production et de l'utilisation de l'énergie à bord, la réduction de l'impact environnemental sur l'ensemble du cycle de vie du navire, la compétitivité des filières de construction et de maintenance navales, le renforcement de la sécurité et sûreté des navires, des biens et des personnes.

L'industrie navale en France et en Europe doit nécessairement faire le choix d'une stratégie basée sur l'innovation et la haute technologie dont les orientations pourraient être : des navires performants sur le plan écologique (un engagement politique fort dans le domaine des normes environnementales pourrait accompagner ce développement industriel),l'utilisation des composites sur les grands navires et privilégier certains secteurs tels que le cabotage et les navires spécialisés pour les travaux offshore.

<u>Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités navales (CORICAN)</u>

Le CORICAN, créé en mai 2012, regroupe l'ensemble des représentants de la filière navale française : acteurs publics (Etat, collectivités locales), ONG, syndicats, entreprises. Il se fixe comme objectif de contribuer sur le plan de la recherche, du développement et de l'innovation, à la définition et à la promotion du navire du futur, « navire propre, économe, sûr et intelligent ».

L'Etat a décidé, suite au Grenelle de la Mer, de consacrer 100 millions € aux « Navires du Futur » au titre des Investissements d'Avenir. Le CORICAN est en charge de sélectionner les projets éligibles dans chacun des secteurs concernés (plaisance, Marine marchande, pêche…) et proposer une stratégie globale et cohérente pour la filière navale.

Les travaux de recherche et d'innovation relevant de la stratégie portée par le CORICAN doivent contribuer au développement de l'activité industrielle donc de l'emploi sur le sol français. Ils tiennent compte des initiatives nationales, ainsi que des programmes portés par l'Union Européenne.

OCEANS 21

Ce projet porté par le GICAN* vise à fédérer les entreprises de la filière autour d'une vision stratégique partagée. Océans 21 s'adresse aux PME/ETI de la filière navale, afin de leur fournir les éléments pertinents sur l'environnement international, les attentes des grands acteurs, les grandes tendances du marché qui leur permettront de se positionner dans la filière et d'identifier les actions structurantes et prioritaires à engager au niveau de chaque entreprise individuelle.

Avec l'implication de plus d'un millier de PME/ETI réparties sur cinq bassins d'emploi (Brest, Cherbourg, Ile de France, Lorient, Toulon et Saint-Nazaire) et le soutien des collectivités territoriales concernées, Océans 21 développera le travail collaboratif entre les clusters régionaux, les pôles de compétitivité et les têtes de filière (DCNS, STX). La démarche proposée vise à donner une cohérence d'ensemble aux initiatives régionales, à renforcer les synergies et à faire naître des projets collaboratifs à la hauteur des enjeux nationaux.

A partir de la maîtrise technique et technologique développée sur les navires « haut de gamme », le projet OCEANS 21 accompagnera la filière navale dans les débouchés connexes des installations offshore et des Energies Marines Renouvelables. Le projet vise aussi à stabiliser l'emploi sur les métiers traditionnels, à élargir l'offre produit, à mieux intégrer les solutions innovantes issues de la recherche amont et à développer les débouchés de nos productions à l'international. Le projet vise à terme la création de 10 000 emplois sur le territoire national.

Groupement des Industries de Construction et Activités Navales (GICAN)*

L'industrie de la construction et réparation navale Française se situe au 6ème rang mondial et au 2ème rang européen du marché global civil et militaire. Le GICAN réunit 164 membres, qui représentent 6 milliards € de Chiffres d'affaires, 40 000 emplois et près de 30% de part à l'exportation. Il rassemble toutes ces compétences et agit pour leur promotion en France et à l'étranger, leur positionnement stratégique au sein de l'Europe et la reconnaissance de la haute technologie qui caractérise cette industrie. Il défend les intérêts de la profession et représente le secteur naval auprès des instances nationales françaises (Parlement, Ministères, CIDEF, UIMM), européennes (ASD, EMEC, CESA, Commission européenne, Parlement européen, AED) et internationales (OTAN). Le GICAN est aussi l'organisateur de l'exposition Euronaval, l'exposition internationale des professionnels du monde naval et maritime, qui se tient tous les deux ans au Parc des Expositions de Paris-Le Bourget.

- **La réparation navale pour la grande plaisance (Sources : Riviera Yachting Network)**

60% de la flotte mondiale de yachts (+24m) naviguent sur le littoral de notre région, pendant la période estivale (environ 3 000 navires). Cette attractivité s'explique, par la qualité des équipements, l'image et les prestations offertes par certaines communes et les festivités organisées à partir du mois de mai (Grand prix de Monaco, Festival de Cannes, St Tropez, etc…). La zone de navigation se situe essentiellement sur l'est varois et les Alpes-Maritimes.

Cette grande plaisance a bien évidemment des retombées économiques intéressantes sur le plan des prestations touristiques, mais elle présente aussi un intérêt majeur pour le secteur des industries nautiques en région qui est leader mondial en matière de réparation et de maintenance.

La taille des bateaux est telle qu'elle exige des infrastructures d'importance et des services adaptés que l'on trouve principalement dans les ports de commerce en région. Néanmoins de très nombreuses entreprises d'artisanat interviennent sur les navires à flots, dans les ports de plaisance; le Golfe de St Tropez ou la ville d'Antibes, avec le port Vauban, étant les meilleurs exemples.

Plateforme d'exploitation du Chantier Monaco Marine à la Ciotat

Le secteur de la grande plaisance en Provence – Alpes – Côte d'Azur

- Un yacht de 45m au port équivaut à 1 million € de retombées économiques directes et indirectes
- La réparation et l'entretien d'un yacht représentent 5% de sa valeur d'achat voire 10% pour les unités de plus de 50m.
- Le secteur dans sa globalité c'est près de 600 entreprises pour un Chiffre d'Affaires de +700 millions € et près de 3 500 emplois
- Les métiers sont à la fois :
  -les métiers de services (les courtiers d'assurances, les experts maritimes, les « brokers » pratiquant l'achat, la vente, la location, l'affrètement de gros yachts, la location et le gardiennage, etc…)
  - les métiers de la réparation et de la maintenance (artisanat et haute technologies : mécanique, menuiserie, peinture, sellerie, etc…)
- Un PRIDES Grande plaisance : Riviera Yachting Network qui constitue un réseau d'entreprises avec l'objectif de décloisonner et faciliter la coopération inter-entreprises (développement technique et commercial, formation, partage de compétences, communication etc…)

Pour la réparation et la maintenance :

- Des infrastructures de qualité et surdimensionnées (12 chantiers en capacité d'accueillir des bateaux de +170m)
- 300 entreprises liées à la réparation et à la maintenance pour 2 500 emplois environ

En moyenne, 600 navires sont traités par an sur les chantiers de la région pour un Chiffre d'affaires se situant entre 200 et 250 millions €

La zone d'activité de Marseille

Les formes 1 et 2 sont concédées à l'opérateur SUD MOTEURS. En 2011, avec 47 navires traités pour 821 jours d'occupation les résultats sont satisfaisants.
Les formes 3 à 6 sont concédées à l'opérateur ITM qui accuse pour 2011 une baisse de 30% de son activité. Il emploi à lui seul près de 350 personnes et présente un Chiffre d'Affaires de 23 millions €.

Le site de La Ciotat

« Les chantiers navals de La Ciotat » sont gérés par la SEMIDEP, qui a changé de statut en 2011 pour passer d'une Société d'Economie Mixte à une Société Publique Locale. Celle-ci réunit la Région, le Département, la CU Marseille Provence Métropole et la ville de La Ciotat. Ce site, anciennement consacré à la construction de grands cargos, est aujourd'hui dédié à la grande plaisance. Cette reconversion est une réussite.

Des équipements surdimensionnés

- La plateforme de La Ciotat a hérité des infrastructures et des équipements des anciens chantiers navals (10 grues de 3 à 250t, 2 portiques de 550 et 600t, 1500m de quais et une cale sèche de 360m de long pour 60m de large)
- Une plateforme dédiée au bateau de moins de 45m (élévateur, 24 places, halle à peinture)
- Un ascenseur à bateaux de 2000t, 17 postes de travail, halle à peinture de 100m, 3 bers

Une dynamique d'entreprises

- Une plateforme de 27 entreprises qui proposent quasiment toutes les compétences réunies autour de trois gros chantiers : Monaco Marine (+50 salariés) Composite Works (70 salariés) H2X (60 salariés)
- 600 personnes employées
- 500 bateaux en réparation /an
- Volonté de faire converger les compétences et les carnets d'adresses pour renforcer l'attractivité du site
- Plan d'investissements de 43 millions €

Le site de la rade de Toulon

Le site de la rade de Toulon occupe une place stratégique au cœur de la zone de navigation des yachts et méga yachts. Toulon est port d'escale en Méditerranée occidentale de la société DOCKWISE qui transborde des yachts et grands voiliers.

<u>Reconversion de la Base Aéronavale de St Mandrier - Parc d'activités Marines</u>

Projet intégré au Grand Projet de Rade
Les entreprises Couach et IMS se sont positionnées pour exploiter une zone d'activités vouées à l'entretien des voiliers et yachts jusqu'à 50m
Ce projet implique des investissements lourds (fosse de halage, plateforme de démâtage, brise clapots) qui seront conduits par Toulon Provence Méditerranée

Projet de port d'accueil pour la grande plaisance sur les anciens terrains de la DGA/DCN, sous la responsabilité de Ports Toulon Provence (PTP)

La Seyne-sur-Mer-sur-Mer sur mer – zone d'activité de Brégaillon

La société FOS ELEV est installée sur cette zone. Elle dispose d'un plan d'eau abrité avec 300 m de quais, un dock flottant de 1 700t et 2 500 m2 d'ateliers.

La Seyne-sur-Mer-sur-Mer sur mer – bassins grande plaisance

La commune met à disposition de la grande plaisance les bassins situés dans le centre- ville qui offrent des linéaires de quais et des terres plein intéressants pour l'hivernage de ces unités et la réalisation de travaux de maintenance à flot. Cette zone a fait l'objet d'une étude « Ports Propres » et est équipée des aménagements indispensables au développement durable de cette activité (équipements pour le traitement des déchets, des eaux usées, etc..). A noter que cette zone est voisine de l'Institut pour la Promotion et la Formation aux Métiers de la Mer (IPFM) et de la chambre des métiers et de l'artisanat.

La Seyne-sur-Mer-sur-Mer sur mer – Bois sacré

La société Monaco Marine serait susceptible de s'installer en lieu et place de hangars situés entre les zones de Bois sacré et espace Grimaud.
Le projet consisterait à la mise en place d'une plateforme technique complémentaire du site de La Ciotat en créant une unité pour l'entretien des catamarans.
Le projet prévoit plus de 10 millions € d'investissements et la création de 200 emplois.
Pour le moment ce projet est suspendu aux décisions de PTP et TPM qui gèrent respectivement les sites de Bois sacré et espace Grimaud.

Le yachting professionnel dans les Alpes-Maritimes

Les Alpes-Maritimes est le département le plus important pour le yachting professionnel. On y compte 778 postes d'amarrage recensés dans 18 ports. Cannes est la première destination pour les yachts.
Le Yachting professionnel représente pour le Département 300 entreprises pour environ 1 600 emplois et 572 millions € de Chiffre d'Affaires. (Sources : étude sur le yachting professionnel 2009 CCI Nice Côte d'Azur)

Le n° 1 mondial du yachting, le Groupe RODRIGUEZ est installé dans le département. Ses activités, grâce à ses filiales, couvrent l'ensemble du secteur, de la construction (Espagne, Italie), à la vente, la location et les services annexes. Le Chiffre d'affaires de la société est de 87.2 millions €. Elle emploie 208 personnes (dont près 1/3 dans le 06). Parmi ces activités un chantier de réparation et maintenance est situé sur le port Camille RAYON à Vallauris. Ce dernier emploie 14 personnes.
La plupart des activités en lien avec la grande plaisance s'exercent à flots à partir des ports de plaisance. L'exception étant le bassin de radoub de Villefranche, inscrit à l'inventaire des monuments historiques qui convient à la mise à sec des vieux yachts à moteur et de voiliers de traditions jusqu'à 40m.

- **La problématique de la déconstruction des bateaux hors d'usage**

- **Les Bateaux de Plaisance Hors d'Usage (BPHU)**

A partir de 2004, la saturation des places de ports et la recherche d'une dynamique nouvelle pour le secteur de la plaisance a conduit les professionnels a engagé une réflexion sur les Bateaux de Plaisance Hors d'Usage. C'est ainsi que plusieurs projets soutenaient l'idée selon laquelle, les ports étaient occupés par un certain nombre de « bateaux ventouses » non entretenus, hors d'Etat de naviguer et présentant des risques pour l'environnement.

L'exigence d'un cadre professionnel et adapté.

Jusqu'à présent l'idée de la déconstruction des BPHU était portée par la Fédération des Industries Nautiques via l'association qu'elle a créé l'Association pour une Plaisance EcoResponsable (APER). Celle-ci vise à fédéré un certain nombre d'opérateurs professionnels compétents pour la déconstruction.
Ce secteur suscite également l'intérêt d'associations d'insertion pour public en difficulté ou en situation d'handicap ou des sociétés nouvellement créées pour ce type d'activité.

La dangerosité des matériaux
Les BPHU sont constitués de matériaux dangereux pour la santé et l'environnement (CMR*). Cela exige non seulement que ce travail soit exécuté par des professionnels, exploitant des installations déclarées ICPE (installation classée pour l'environnement) mais aussi des techniques et des outils prenant en compte la dangerosité potentielle de ces produits Il faut donc exclure le fait de prévoir l'intervention de personnes non qualifiées dans ce domaine.

La rentabilité de l'activité liée à la valorisation des matériaux
- les assurés ne sont pas encore prêts à assumer ce coût,
- une écotaxe ne garantira pas la qualité de la déconstruction et de la valorisation,
- la durée d'un bateau est beaucoup plus importante que d'autres produits et subit de nombreuses modifications tout au long de son usage (peintures, résines etc..),
- la récupération des matériaux annexes (ex : voiles, bastingages etc…) ne suffit pas à rentabiliser l'activité.

*CMR : Cancérogènes et/ou Mutagènes et/ou toxiques pour la Reproduction

L'entreprise d'insertion **KROC'CAN** installée sur le site du SITTOMAT à Toulon est spécialisée dans le traitement des déchets.
Elle est à l'initiative d'une étude de faisabilité sur la valorisation des matériaux composites dans le cadre d'une filière de recyclage, soutenue notamment par la Région. Cette étude est en cours et devrait nous apporter des informations en particulier sur la valorisation de la fibre dite « longue » qui paraît aujourd'hui être la solution la plus pertinente sur un plan économique.

Le projet KROC 'BOAT labellisé pôle mer d'une filière régionale pour la déconstruction et la valorisation des BPHU. Ce projet bénéficie de partenariats industriels et de recherche de haute compétences et est soutenu par des fonds publics et privés.

Ainsi, c'est donc une filière très organisée qu'il s'agit de mettre en place. Une filière dotée des équipements adéquats pour contrôler et démanteler les navires, avec des personnes qualifiées et des solutions de valorisation.
Mais pour que cette activité soit professionnelle, efficace et sans danger, il faut qu'elle se base sur des gisements beaucoup plus importants que les BPHU et le nautisme qui se sont avérés être des gisements à rendement faible ne permettant pas le développement d'une activité pérenne.

L'exigence d'une filière basée sur la nature du matériau

Un matériau composite est constitué d'une ossature appelée renfort qui assure la tenue mécanique et d'une protection appelée matrice qui est généralement une matière plastique (résine thermoplastique ou thermodurcissable) qui assure la cohésion de la structure et la retransmission des efforts vers le renfort. Il existe aujourd'hui un grand nombre de matériaux composites. Les composites à matrices organiques (CMO) qui constituent, de loin, les volumes les plus importants sont aujourd'hui utilisés à l'échelle industrielle.

Les industries nautiques utilisent ce type de matériaux pour la construction et la réparation des bateaux ; ils sont aussi utilisés pour les caravanes, mobil-home, dans l'aéronautique ou la construction d'éoliennes.

Ainsi une filière de valorisation ne pourrait-elle pas être envisagée en région où les atouts sont nombreux :

En termes de gisements
- BPHU du sud de la France (près de 200 ports LR+PACA)
- Nautisme léger (bases nautiques)
- Chantiers de réparation nombreux
- Camping caravaning nombreux (Var 1er département français)
- Aéronautique (pôle PEGASE, Eurocopter, proximité avec Midi Pyrénées AIRBUS)
- Armées
- Prévisions pour les Energies Marines Renouvelables et éoliennes

En termes de compétences
- CARMA (Centre d'Animation en Matériaux Avancés)
- Universités
- Etude menée actuellement par KROC BOAT financée par la Région sur la valorisation du matériau apportera sans doute des réponses.

La non-complémentarité des activités de démantèlement des navires avec la déconstruction des BPHU

Si l'on retient l'idée d'une filière par nature de matériaux il serait logique d'exclure les BPHU construits en matériaux composites d'une filière de déconstructions des navires de commerce ou de guerre construits eux essentiellement à partir de métaux.

Le démantèlement des navires exige des installations à la mesure de la taille des bateaux et des compétences spécifiques en fonction des matériaux utilisés et des risques pour la santé et l'environnement. On peut donc supposer qu'il faille avoir à disposition notamment des formes de radoub adéquates, de grues et systèmes de levage importants, d'un circuit logistique efficace pour le transfert des matières.

- **Le démantèlement des navires de commerce ou de guerre**

Le nombre de chantiers de démantèlement de navires dans l'Union européenne a diminué au cours de ces vingt dernières années, et la capacité est désormais insuffisante pour le recyclage des grands navires marchands battant pavillon des Etats membres de l'Union européenne ou détenues par des sociétés de l'UE. De plus, le démantèlement des pétroliers à simple coque accentue le problème du démantèlement des vieux navires car il devrait atteindre son niveau maximal dans les prochaines années du fait de leur retrait progressif (près de 800 de ces pétroliers sont appelés à être retirés de la circulation) et de leur remplacement par des navires plus sûrs à double coque. Or, l'essentiel du secteur du démantèlement des navires est implanté en Asie du Sud, particulièrement en Inde, au Bangladesh et au Pakistan où l'absence de mesures de protection de l'environnement et de sécurité (pratique de l'échouage sur une plage) se solde par un taux d'accident élevé, des risques sanitaires et une pollution de grande ampleur de vastes étendues du littoral.

Le cadre juridique - la Convention de Hong Kong

La Convention de Hong Kong pour un recyclage des navires sûr et respectueux de l'environnement a été adopté le 11 mai 2009. Premier outil international dédié au recyclage cette convention met également en place une véritable protection de l'environnement et des travailleurs.
Celle-ci porte, sur un contrôle total du navire (conception, construction, entretien, démantèlement) et sur les installations de recyclage :

- Réglementation des matières potentiellement dangereuses et inventaire continuellement à jour
- Inspection des navires
- Autorisation des installations de recyclage
- Elaboration d'un plan de recyclage spécifique à chaque navire

Pour autant, tant que cette Convention n'est pas entrée en vigueur, les navires restent soumis à la Convention de Bâle, qui dispose davantage de la circulation et du transfert des déchets entre Etats et pour les pays de l'Union Européenne au règlement n°1013/2006 concernant les transferts de déchets.

Une étude est en cours sur la faisabilité d'une filière de déconstruction des navires en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Celle-ci est commandée par la Région dans le cadre du Schéma Régional de Développement Economique Durable pour l'Emploi (SR2DE).

La société FOS ELEV MARINE installée à La Seyne-sur-Mer-sur-Mer Bregaillon, dispose d'une forme et des équipements adéquats. Elle a pour projet (très avancé) de procéder au démantèlement du navire « la Saône » (ancien avitailleur de la Marine Nationale, désarmé, actuellement utilisé comme brise lame sur l'île du Levant). Pour autant, il semblerait qu'il soit pour le moment exclu de procéder à la déconstruction totale de navires sur le site de Bregaillon (notamment opération de désamiantage).

Synthèse sur l'Etat des lieux de la réparation navale

Atouts	Faiblesses
• Des chantiers navals de haute compétence en conception et construction de navires de croisière innovants • PACA second pôle mondial en matière de réparation et maintenance de yacht de grande plaisance • Une organisation en réseau des entreprises industrielles régionales de la grande plaisance et de la réparation de Yachts • Des entreprises de la construction nautique leader à l'export • Quelques entreprises de niche sur les bateaux du futur	• Un manque de stabilité de l'emploi pour les salariés peu qualifiés de la filière nautique • Un manque d'implication et d'intégration des PME sous-traitantes dans le réseau des entreprises de la grande plaisance
Opportunités	**Menaces**
• Un marché de la croisière en croissance en Europe • Des friches portuaires importantes disponibles pour le déploiement de nouvelles activités liées à la commercialisation du nautisme • L'augmentation des contraintes réglementaires en matière de recyclage des navires de croisière qui favorise les chantiers innovants • Le développement de la croisière hivernale en Méditerranée pour la clientèle régionale	• La concurrence des chantiers grande plaisance italienne, en particulier en aménagement et refit intérieur (sellerie et marqueterie) • La faillite récente de grands groupes équipementier du nautisme

Enjeux

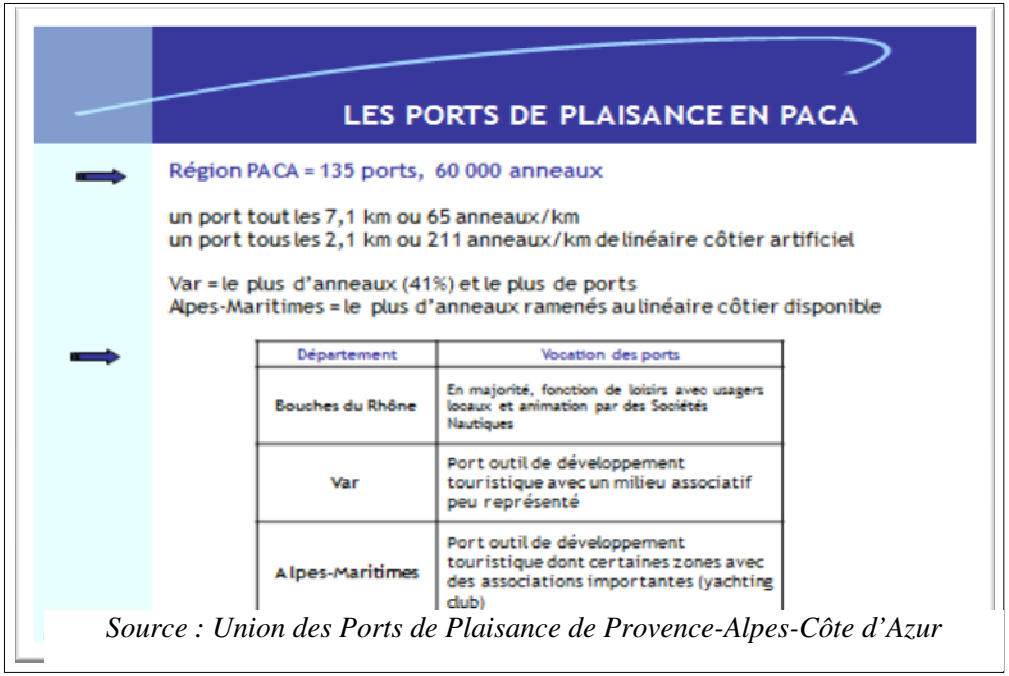
- **Maintenir l'avantage des compétences en conception et construction de navires de croisière innovants face à la concurrence asiatique**
- **Renforcer et diversifier le réseau des entreprises liées à la grande plaisance**

4-4 Les ports de plaisance

Les ports de plaisance jouent un rôle majeur dans l'aménagement et l'animation du territoire et dans l'économie littorale, favorisent la vie socio-culturelle locale et constituent une composante importante du patrimoine maritime.

Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui compte près de 135 ports de plaisance pour 60 000 anneaux environ, est la première région de France sur le plan de la capacité d'accueil. Néanmoins, comme sur l'ensemble du territoire national, la question de la saturation des places de ports est une question essentielle qui illustre l'importance de l'insatisfaction des besoins et est présentée comme un frein au développement économique.

Historiquement, la plaisance en région présente une certaine forme de mixité sociale conjuguant une plaisance populaire et familiale avec la pratique du yachting de classe mondiale. Reflets des territoires et des populations, les ports diffèrent grandement l'un de l'autre de par leur taille, la nature des activités et le type de plaisancier.



Département	Vocation des ports
Bouches du Rhône	En majorité, fonction de loisirs avec usagers locaux et animation par des Sociétés Nautiques
Var	Port outil de développement touristique avec un milieu associatif peu représenté
Alpes-Maritimes	Port outil de développement touristique dont certaines zones avec des associations importantes (yachting club)

Source : Union des Ports de Plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mais du petit port traditionnel, au port dit de haute plaisance, chacune de ces infrastructures agit sur l'environnement. Les ports sont les exutoires des bassins versants et la plaisance a une influence non négligeable sur le milieu marin (emprise sur les petits fonds marins, production de déchets, entretien des bateaux, usages des plaisanciers etc..).

➢ ***Le poids économique des ports de plaisance***

En France, le chiffre d'affaires des ports de plaisance est de 910 M€ répartis comme suit :

- 290 millions € de frais de ports, locations, services aux plaisanciers etc…
- 90 millions € d'investissements réalisés par les ports (moyenne 300 000/ port/ an)
- 530 millions € relatifs aux escales. Il faut noter que 520 000 bateaux ont été enregistrés en escale dans les ports de plaisance français en 2010 ce qui correspond à 3 550 000 nuitées. En moyenne une nuitée équivaut à 150 € par bateau. Provence-Alpes-Côte d'Azur représente 29% des bateaux pour 61 % des escales. Le poids économique des escales est donc considérable. Un travail particulier devra être fait dans ce sens.

2 283 personnes sont employées directement par les ports de plaisance soient 7,6 emplois/port

En région**, 625 emplois sont directement liés aux ports de plaisance.**

Il faut ajouter les **emplois « indirects »** (locations, shipchandlers, restauration etc…). Ceux-ci représentent environ 10 emplois pour 100 anneaux soient 20 310 emplois au niveau national et **6000 emplois** en région.

➢ L'impact indirect des ports de plaisance sur la vie économique locale

- Les ports de plaisance : des pôles d'attractivité touristique majeurs

Les ports de plaisance sont des centres de vies importants qui concentrent de nombreux commerces (ex : Saint Laurent du Var), offrent une qualité de paysage exceptionnelle (ex : Cassis) et recèlent de grandes richesses patrimoniales (ex : Villefranche sur mer). Ces caractéristiques sont autant d'atouts indéniables pour l'animation de la ville, son rayonnement et son attrait touristique.

Si bien qu'au-delà du nombre d'escales relativement important qu'enregistrent les ports de la région, 86 705 bateaux pour **1 272 673 nuitées**, les usagers d'un port sont bien plus que des plaisanciers, ce sont aussi des visiteurs pour lesquels il est devenu indispensable de faire évoluer le rôle des ports de plaisance.

C'est le sens de la démarche ODYSSEA qui vise à faire des **ports de nouveaux promoteurs de la culture, du tourisme et de l'artisanat local** (voir ci-après).

- Les ports de plaisance : des structures vitales pour la filière pêche

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, la pêche est presque exclusivement artisanale. Pour l'essentiel, la flotte de pêche est amarrée dans les ports de plaisance ou les ports mixtes. Les ports offrent donc à la fois un abri indispensable à la préparation du bateau et des engins mais aussi un espace favorable à la vente directe auprès des usagers du port et des restaurateurs.

Les pêcheurs eux-mêmes participent à l'animation du port et au maintien de certaines traditions maritimes.

Aussi les responsables de ports ont tendance à apporter leur soutien à la filière en réalisant des investissements visant notamment le traitement des déchets, le stockage du matériel ou l'aide à la vente (ex : projet du Vieux port de Saint-Raphaël).

➢ Les ports de plaisance : enjeu essentiel pour les industries nautiques

Les industries nautiques représentent, en France, un secteur d'activité très important, au regard des richesses produites, du nombre d'emplois créés mais aussi, grâce à des entreprises leaders au niveau mondial, de sa part dans la balance commerciale (67% de la production à l'export).

La construction est localisée quasi exclusivement sur la côte atlantique.

Selon la Fédération des Industries Nautiques (FIN), dans sa parution « les chiffres clés du nautisme 2009/2010 », la filière nautique française en 2009 comptait 5008 entreprises pour 40 520 emplois et 4.16 milliards€ de Chiffre d'Affaires.

Les entreprises situées en Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent le quart du Chiffre d'Affaires national et des salariés. L'activité essentielle est le négoce (41% des ventes françaises) ainsi que la maintenance et **la réparation qui représente 1/3 de l'activité nationale.** Un Pôle pour la Recherche, l'Innovation, et le Développement de l'Economie Solidaire (PRIDES) Grande Plaisance anime la filière en région. Avec des entreprises et un savoir-faire reconnus, un fort pouvoir d'attractivité et des équipements remarquables (Marseille, La Ciotat, Villefranche), la filière se situe dans les premiers rangs mondiaux.

Le marché intérieur, lui, reste dépendant, en partie, des infrastructures portuaires, de leur modernité, des services afférents, mais surtout du nombre de places disponibles.

La Fédération des Industries Nautiques est donc très sensible sur cette question. Elle est engagée dans le Comité pour le Développement des Capacités Portuaires et milite contre le phénomène de la saturation des places de ports.

- **Les défis futurs des ports de plaisance**

La question de la saturation des places de port.

Le manque de places disponibles dans les ports est donc considéré comme un frein au développement économique que ce soit pour les ports eux-mêmes que pour l'ensemble du secteur des industries nautiques. Une étude récente conduite par la Fédération Française des Ports de Plaisance dénombre **41 775 demandes non satisfaites** (après retranchement).

En France, ces cinq dernières années, 5820 places ont été créées, 12% d'entre elles l'ont été en région. Elles sont le fruit de création de ports (21%), de reconversion (31%), d'extension (36%) ou d'autres types d'opérations comme la réduction des espaces entre pontons (12%).

Les appels à projets nationaux pour des ports exemplaires, soutiennent le développement de l'offre de places de port, en particulier dans le domaine de la recherche et de l'innovation, tout en valorisant la protection de l'environnement. Certains projets innovants comme le « Blue ring » ont été retenu en région (Beaulieu sur mer).

Le rapport Gauthier de 2007, sur le développement des ports de plaisance, identifie les projets potentiels de création de places de ports en France. Il distingue les projets de niveau 1 (sans obstacles majeurs à leur réalisation) et de niveaux 2 (qui soulèvent des problèmes, environnementaux ou financiers, susceptibles de retarder la réalisation. L'auteur remarque « qu'il n'y a quasiment pas de projets de port à sec, du fait de la rareté des terrains disponibles, du coût supplémentaire d'exploitation et du fait que le dispositif concerne essentiellement les petites unités ». En région Provence-Alpes-Côte d'Azur le nombre de places qui seraient créées serait de l'ordre de 1 945 sur un total national estimé de 27 300.

Le problème de la saturation des places de ports est un donc un phénomène bien plus complexe qu'il n'y paraît. Des obstacles majeurs s'y opposent comme la protection de l'environnement, les risques liés à l'artificialisation du littoral, la capacité de charge du milieu, et le manque de disponibilité foncière sur le littoral.

Il est aussi question, chez les industriels, d'un début de remise en question de leur stratégie économique. En effet sur un marché si sensible à la conjoncture économique, il est important de disposer d'une stratégie établie sur le long terme. C'est du moins la pensée de M Thom DAMMRICH, président de la « National Marine Manufacturers Association » (NMMA), qui reconnaît que la recherche de la rentabilité industrielle a conduit à une inflation de la taille des bateaux qui pose des problèmes de logistique portuaire et de pouvoir d'achat; et qu'il convient, aujourd'hui, de « regarder au-delà de la clientèle traditionnelle, en attirant davantage de jeunes vers l'eau. Les enfants d'aujourd'hui seront les adultes qui navigueront demain ».

- **Le nécessaire engagement de la plaisance en faveur de l'environnement**

On estime que la plaisance ne représente qu'1% des pollutions en mer (macro-déchets, métaux lourds, hydrocarbures etc..), toutefois ces pollutions sont localisées sur les eaux côtières et souvent aux abords de zones sensibles et d'aires marines protégées. Les gestionnaires de ports et les décideurs locaux ont donc pris conscience de l'impérieuse nécessité d'agir sur la qualité de la gestion environnementale des ports.

Il en est de même pour la question des mouillages organisés, souvent gérés par les ports, qui peuvent avoir des impacts sur la qualité des eaux de baignades ou sur les milieux fragiles comme les herbiers de posidonies ou le coralligène.

« Ports propres en Provence-Alpes-Côte d'Azur » est une démarche partenariale pilotée par la Région qui rassemble l'Etat (DREAL), l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse, l'ADEME, les Départements littoraux et l'Union des Ports de Plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur (UPACA). Elle vise à l'amélioration de la gestion environnementale des ports de plaisance et de pêche.

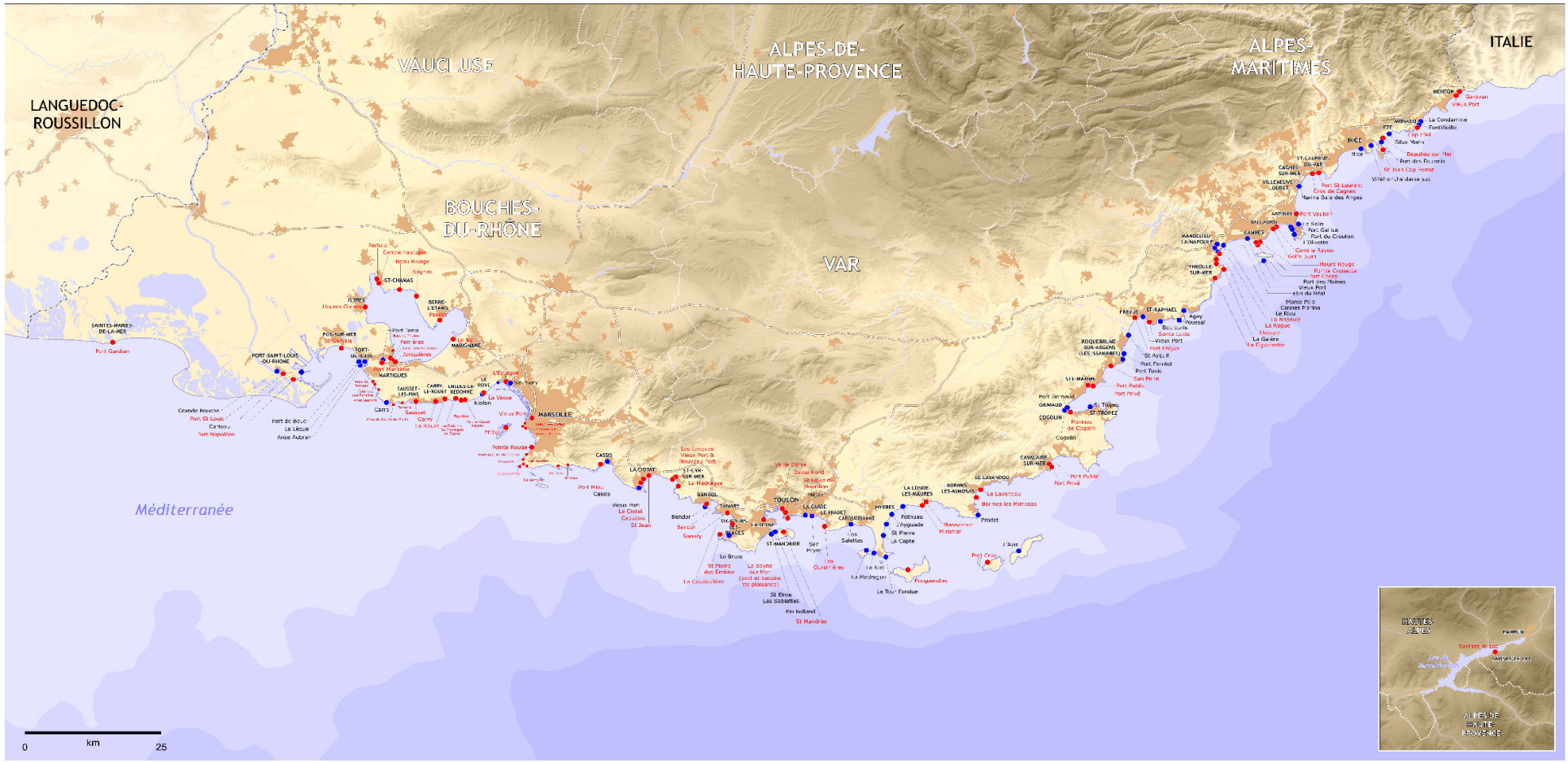
Bilan de la démarche « Ports propres en Provence-Alpes-Côte d'Azur » 2011 :

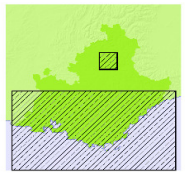
- **95 Ports adhérents**
- **21 millions € investis (dont plus de 4 millions € de la Région)**
- **Plus de 350 personnes formées en région, une formation aujourd'hui élargie au niveau national**
- **Une signalétique et une charte graphique applicable sur le territoire national**
- **Une certification ports propres AFNOR de portée européenne**
- **13 ports certifiés (10 en région)**
- **Coopération en France, et à l'étranger (SILMAS – développement des lacs alpins, certification européenne et projet d'ISO en cours)**

Point propre sur le port Saint Gervais à Fos sur mer

Aire de carénage sur le port de La Londe les Maures

Bilan PORTS PROPRES - Année 2011





Réseau autoroutier
Espace urbanisé
Limite d'Etat
Limite de région
Limite de département

Port engagé dans la démarche PORTS PROPRES
Port non engagé dans la démarche PORTS PROPRES

NB : un port est engagé dans la démarche PORTS PROPRES, lorsqu'il a réalisé une étude diagnostic.

Sources :
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Direction du Développement des Territoires
Service Mer et littoral

Fonds :
Route 500 ® et BD ALTI ®
© IGN PFAR 2000

Réalisation :
Service Analyse Spatiale
04/2011

Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

➢ **Les ports de plaisance acteurs de l'aménagement du territoire**

Le regard sur le rôle des ports de plaisance est en train d'évoluer. Des équipements qui étaient autrefois considérés comme indépendants de l'espace urbain et qui ne suscitaient que peu d'intérêts de la part des responsables locaux sont aujourd'hui intégrés totalement à la ville. Le lien « port-cité » tend à se développer, le port, interface terre- mer, est devenu un espace stratégique pour le développement du territoire.

Le projet **ODYSSEA**, porté par la Fédération Française des Ports de Plaisance, ambitionne de redonner aux ports le sens de leur mission originelle et littérale. Les ports sont des portes qui permettent les échanges vers l'extérieur et l'intérieur des terres. ODYSSEA vise à la fois à créer un véritable itinéraire touristique et culturel entre les ports de Méditerranée et à faire des **ports des lieux pour la promotion du tourisme, du patrimoine et de la culture locale**.

Cette démarche est soutenue par la Région, avec les villes pilotes de Sanary sur mer (83) et Menton (06), car elle favorise le soutien à l'artisanat local, le tourisme vers le moyen pays, la préservation de l'environnement, la création d'emplois et la formation et la valorisation du patrimoine en particulier maritime.

➢ **Les ports de plaisance, une composante essentielle du patrimoine régional**

Les ports sont le berceau de la culture maritime méditerranéenne, ils ont permis son émancipation et son rayonnement universel.
Certains ont une valeur historique (ex : Vieux port de Marseille, rade de Toulon), quand d'autres ont été des thèmes d'expression artistique (ex : l'Estaque par Braque, Saint-Tropez par Signac). Une majorité favorise la pérennité de traditions maritimes (fêtes de la Saint Pierre, joutes provençales etc…), quand d'autres y voient de l'intérêt à accueillir les bateaux traditionnel ou patrimoine navigant.

En 1975, la Charte européenne du patrimoine préfigurait la notion de développement durable en créant le concept de « conservation intégrée » qui devait être un préalable pour les planifications urbaines et régionales.

Depuis, la valorisation du patrimoine s'inscrit donc, dans une perspective de politique intégrée, d'attractivité et de dynamisation des territoires locaux.
La valorisation du patrimoine des ports de plaisance s'inscrit donc comme un véritable projet de territoire de par ses aspects culturels et économiques.

Atouts	Faiblesses
• Une fédération représentative et dynamique • Un positionnement fort de la Région comme pilote de démarches intégrées = opération ports propres ; cales de mise à l'eau, Odyssea… • Des ports engagés dans des démarches environnementales nationales et régionales • Première région française en capacité d'accueil des navires de plaisance	• Faible taux d'utilisation des bateaux • Faible taux d'équipement des bateaux et des ports en moyens de récupération des eaux grises et noires
Opportunités	**Menaces**
• Prise de conscience du rôle des ports dans l'aménagement des territoires	• Risque d'exclusion des professionnels de la mer et de la population locale des ports

Enjeux

- ***Développer l'interface port/cité***
- ***Améliorer la qualité de la gestion environnementale des ports***
- ***Coopérer sur les politiques portuaires avec les autres Régions***
- ***Favoriser la mixité sociale dans les ports***
- ***Inciter au maintien et à la réouverture des cales de mise à l'eau***

4-5 Les nouvelles opportunités des énergies marines renouvelables

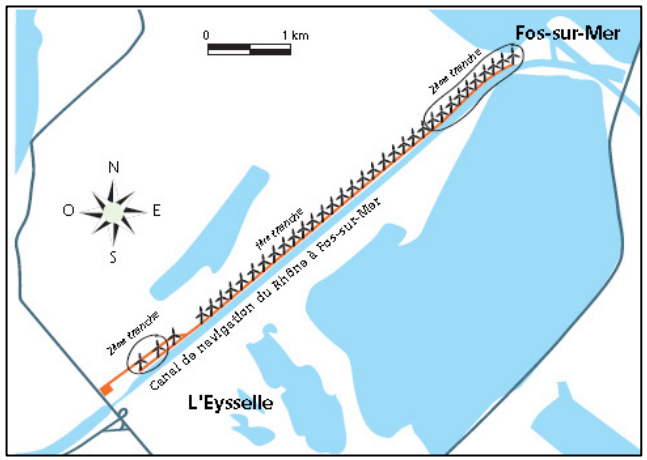
➢ ***Eléments de contexte énergétique régional Provence-Alpes-Côte d'Azur***

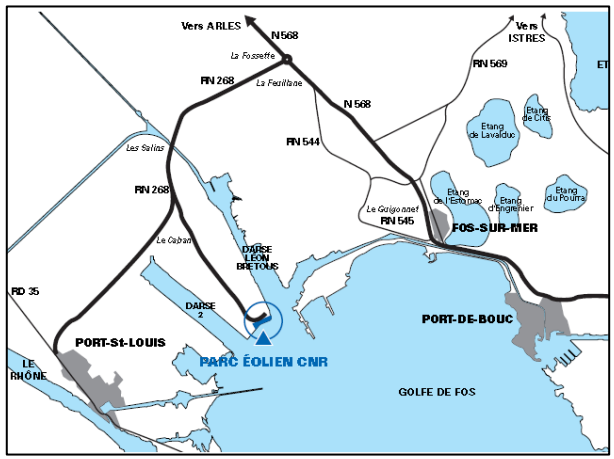
Selon l'étude Sémaphores de 2011 développant les enjeux énergétiques en Provence-Alpes-Côte d'Azur, une baisse du potentiel d'hydro-électricité est attendue du fait de la baisse de la ressource en eau disponible (baisse des précipitations en été, sécheresses plus fréquentes) alors que la demande d'énergie augmenterait (besoin de rafraichissement en été, irrigation), se traduisant en une hausse de la dépendance énergétique de la région.

Outre l'énergie hydraulique, l'exploitation des énergies renouvelables en Provence Alpes Côte d'Azur n'est pas à la hauteur du gisement. Il existe des opportunités de développement, notamment s'agissant de l'énergie solaire, du bois énergie ou de l'énergie éolienne. Cependant, pour le photovoltaïque, le besoin d'espaces d'implantation de fermes n'est pas suffisant pour justifier un investissement massif. Pour l'éolien, notamment en mer, les opportunités pourraient être développées. Cependant, cette production ne pourrait être qu'une production d'appoint dans la mesure où leur mise en œuvre est indépendante de la gestion des besoins.

➢ ***Déjà des réalisations pour l'éolien littoral en Provence Alpes Côte d'Azur***

La Région Provence Côte d'Azur n'a pas été retenue parmi les sites pilotes d'implantations d'éoliennes en mer lors du Grenelle de l'environnement. A ce jour, seules des éoliennes ont été implantées à terre en bord de mer. Le 1er parc éolien littoral (25 éoliennes alignées sur une berge de canal) a été installé à Port-Saint-Louis-du-Rhône en 2005 sur le site du Grand Port Maritime de Marseille avec 21,25 MW installés pour la première tranche qui sera suivie de 12MW supplémentaires (source : ADEME).

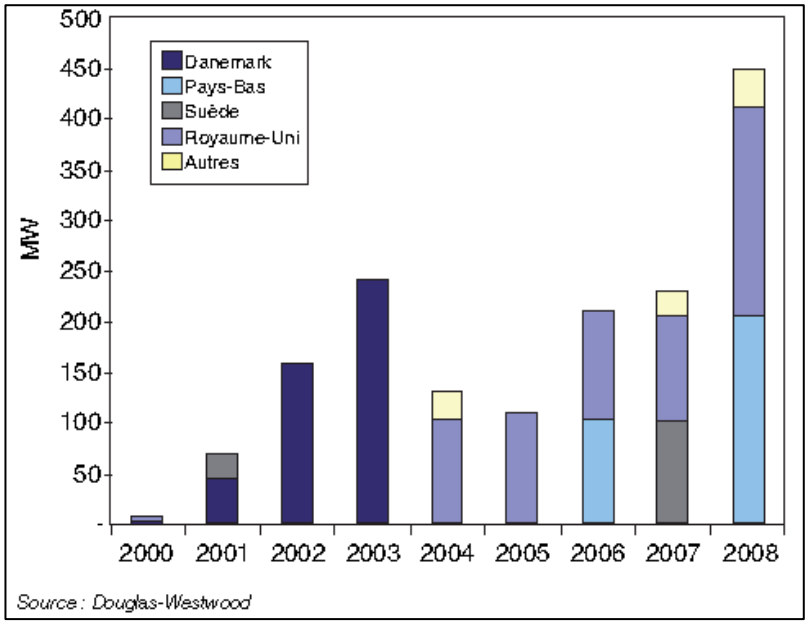




La compagnie nationale du Rhône a installé le 2ième parc éolien littoral à Fos-sur-Mer sur le site de Caban Sud appartenant au Grand Port Maritime de Marseille. Une puissance 10MW pour produire 28 400 MWh/an l'équivalent de la consommation électrique de 8000 foyers (hors chauffage) pour un coût total de construction de 11,3 millions d'euros. Un projet de parc éolien est en cours d'étude par la Compagnie du Vent, filiale de GDF Suez sur le site Tonkin dans le Golfe de Fos.

➢ ***Le marché européen de l'éolien offshore***

En Europe, fin 2009, un peu plus de 2 gigawatts (GW) d'éoliennes offshore sont produits, soit 828 turbines dans 38 fermes, réparties sur 9 pays. Sur les dernières années, le Royaume-Uni a pris la position de leader des installations suite à l'arrêt des subventions qui avaient lancé le marché au Danemark. L'objectif européen de développement de l'énergie en mer est d'atteindre 40 GW, représentant un investissement annuel de 16,5 milliards d'euros. Cette capacité installée d'ici 2020 produirait l'équivalent de 4 % de la consommation européenne d'électricité et serait en mesure de créer près de 160 000 emplois.



En France, l'objectif, issu du Grenelle de l'environnement, est d'installer 6 GW d'ici à 2020, représentant environ 1 200 éoliennes produisant 3,5 % de la consommation française d'électricité.

A la suite de la concertation menée, depuis début 2009, sur chaque façade maritime, le Gouvernement a sélectionné 5 zones en Manche et en Atlantique pour une surface totale de 533 km2, représentant une puissance maximale de 3 GW.

➢ ***Un potentiel de production très limité en Méditerranée française pour l'éolien offshore posé….***

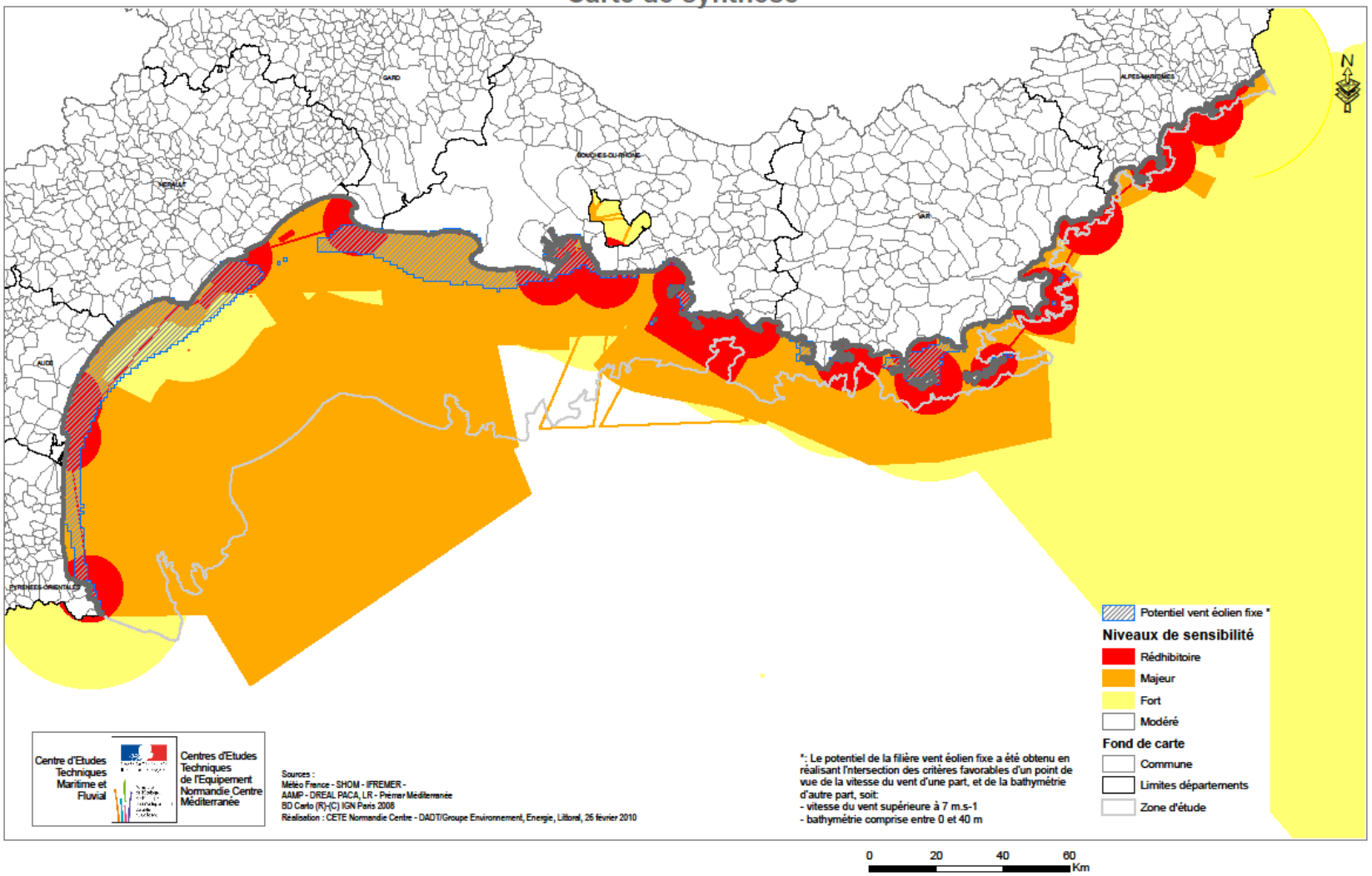
En Méditerranée, le document de planification du développement de l'énergie éolienne en mer produit par la Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur en février 2010, conclu que « le littoral méditerranéen, du fait de son attractivité touristique et des activités maritimes intenses qui s'y pratiquent, est fortement générateur de contraintes. Y prédominent les zones de sensibilité « majeure » sur la majorité des espaces maritimes. Par ailleurs, en de nombreux points du littoral existent, à proximité immédiate des côtes, des zones significatives, rédhibitoires à toute implantation d'éoliennes. Compte tenu de la configuration du littoral, la zone technique de « potentiel éolien » apparaît d'emblée comme bien plus limitée que sur d'autres façades maritimes. En région Provence Alpes Côte d'Azur en particulier, la zone techniquement possible, en considérant l'Etat actuel des techniques, n'existe que de manière très ponctuelle, généralement en fond de baie. La prise en compte croisée de la zone de potentiel technique éolien et des différentes zones de sensibilité ne laisse apparaître aucune zone de sensibilité modérée. L'essentiel de la zone de potentiel éolien se trouve en effet couvert par des zones rédhibitoires ou par des zones de sensibilité majeure. »

La carte de synthèse permet d'établir rapidement ce constat :

Production électrique en mer d'origine renouvelable sur la façade Méditerranéenne *Carte 1*

Sensibilité éolienne posée en mer

Carte de synthèse



…Mais un fort potentiel pour la création d'une filière française de l'éolien flottant en Méditerranée

Dans ce contexte, seule la filière de l'éolien offshore flottant paraît adaptée à la Méditerranée.
Fort de ce constat et pour répondre à la demande de la Région et des industriels concernés, le pôle mer PACA à fait réalisé en 2010 une étude argumentée pour favoriser la création d'une filière de l'éolien flottant en Méditerranée.

« Le marché de l'éolien offshore posé ayant déjà démarré au nord de l'Europe, la France doit se positionner en premier lieu sur la filière des éoliennes offshore flottantes, et plus largement sur les technologies marines à ce jour peu matures, dont seul un effort de développement significatif permettra d'envisager à moyen terme le lancement commercial de ces technologies. Une implication forte et concertée des acteurs économiques en présence, ainsi qu'une forte volonté politique, constituent des conditions nécessaires pour que la France puisse assumer son leadership et préparer l'atteinte de ses objectifs énergétiques de long terme. A ce titre, la démarche IPANEMA, a permis aux différentes parties prenantes d'échanger leur point de vue et de définir ensemble ce que pourrait être le futur cadre de déploiement des énergies marines en France.

Projet d'éolien flottant

La création d'une filière industrielle nationale sur ce type de marchés d'innovation permettra non seulement de valoriser un certain nombre de savoir-faire historiques, et notamment les métiers du maritime, mais aussi de viser la création d'emplois nouveaux, non délocalisables et à forte valeur ajoutée.
Ce dernier point devient particulièrement stratégique dans les zones qui tendent vers une nécessaire reconversion industrielle ; c'est le cas notamment de la construction navale française, dont les perspectives nationales de long terme sont limitées face à la concurrence asiatique. La filière industrielle française des éoliennes offshore flottantes – qui présente une attractivité forte devant les autres énergies marines en phase d'émergence – apparaît donc comme un levier

stratégique de soutien aux emplois en présence, par une restructuration des activités marines, ainsi que comme un levier de création nette de nouveaux métiers issus de la croissance verte. »

« Les pays de la Méditerranée, n'auront pas ou très peu d'opportunités d'investir dans l'éolien posé, les conditions bathymétriques n'étant pas en phase avec les limites technicoéconomiques de ce type de technologies. Ainsi les zones propices pour le développement d'une filière éolienne flottante nationale se situent à court terme dans la Méditerranée, et c'est finalement sur ses côtes sud que la France est la mieux positionnée pour lancer des investissements sur ce marché d'innovation, afin notamment de se positionner sur le lieu de démarrage du marché. »
« L'implantation d'un site d'essais en mer et la définition d'une zone pour un site pilote constitue les premières étapes déterminantes pour initier la construction d'une filière industrielle française issue de l'exploitation des énergies marines…/…Dans cette démarche, la zone de Fos-sur-Mer répond à l'ensemble des critères les plus exigeants.
La situation géographique de la région ainsi que ses moyens terrestres et nautiques disponibles (sites industriels, port de Marseille-Fos, …) sont des atouts incomparables.

Dans un horizon de dix à quinze ans, ce sont plus d'un millier d'emplois qui pourraient être pérennisés sur le site industrialo-portuaire de Fos. A plus long terme, le marché potentiel de l'éolien flottant offre des perspectives importantes à l'échelle mondiale.
Compte tenu des besoins actuels et futurs en énergies renouvelables, il constitue un relai de croissance de premier plan pour répondre aux objectifs de production d'énergies non carbonées. L'ambition des partenaires de la région, outre l'exploitation de la ressource Méditerranéenne, est donc le développement d'une filière industrielle française capable de pénétrer les marchés internationaux les plus stratégiques. »

- ***Des perspectives prometteuses pour d'autres énergies marines : Thalassothermie et culture de micro algues***

  Parmi les différentes filières énergétiques marines, d'autres technologies offrent des perspectives intéressantes en Région.
  La Thalassothermie consiste à valoriser l'énergie thermique de la mer et connaît un début de développement dans plusieurs villes côtières (Monaco, Barcelone, La Seyne-sur-Mer-sur-Mer-sur mer), …Une étude est engagée sur Marseille pour développer cette technologie sur le site d'Euroméditerranée.
  Concernant la valorisation énergétique des micro-algues, un important projet de recherche est développement est envisagé dans le cadre de l'IEED Greenstar, dont la Région est partenaire.

Atouts	Faiblesses
• Une concertation nationale sur l'éolien offshore, par façade maritime pour identifier des sites pilotes • Des entreprises mobilisées pour développer l'éolien flottant en région • Soutien des Pôle Mer/PRIDES Mer et Cap énergie au développement de la filière éolienne offshore flottante régional • Des infrastructures industrialo-portuaires importantes • un climat favorable au développement d'une filière énergétique micro algale	• Une augmentation de la dépendance énergétique de la région • Un nombre limité de sites potentiellement exploitables par l'éolien offshore au large des côtes régionales
Opportunités	**Menaces**
• Une politique européenne et nationale qui a fixé des objectifs de production en énergie éolienne offshore à l'horizon 2020 • la création de deux Institut d'excellence pour les énergies décarbonées (IEED) en cours de finalisation : France Energies marines) comprenant un site secondaire en Région et Greenstar • Une configuration bathymétrique qui favorise le choix pour l'éolien flottant • Un marché méditerranéen en émergence, potentiellement très porteur • Un potentiel important pour le développement des entreprises régionales (construction métallique, technologie offshore) et pour les activités portuaires • développement industriel d'entreprises régionales • Une situation favorable à la thalassothermie et aux productions algales	• Un risque de conflits d'usages limitant le potentiel de développement

Enjeux

- **Créer les conditions favorables à l'émergence d'une filière de l'éolien flottant en région, en organisant l'ensemble des acteurs autour des places portuaires et des sites industriels adaptés**
- **Créer un site d'essai**
- **Structurer la R&D dans le cadre d'un site régional de France Energies Marines**
- **Développer une filière de production énergétique microalgale**
- **Créer les conditions d'un développement économiquement viable pour la thalassothermie**

4.6 La pêche et l'aquaculture : des secteurs d'activité traditionnels sur la voie de l'innovation

- ***Contexte européen et national :***

Avec une zone économique exclusive de près de 7 millions de km², dont 917 000 pour la France, l'Europe dispose d'un formidable potentiel halieutique. Cependant, la situation globale du secteur de la pêche européenne est préoccupante. En effet, la production annuelle diminue constamment ; et ne représente plus que 6 % des captures mondiales, dont moins de 1 % pour la France. Parallèlement, le nombre de bateaux et d'emplois chutent rapidement avec, pour la France une perte de 30 % des navires et de 50 % des emplois, en une trentaine d'années.
On recense encore environ 85 000 navires et 150 000 pêcheurs européens, générant près de 900.000 emplois induits.
La flotte de pêche françaises compte 23 000 marins, parmi lesquels 44 % relèvent de la « petite pêche.
L'Europe importe aujourd'hui 80 % des produits de la mer qu'elle consomme, et le déficit de la balance commerciale est passé, en 30 ans, de 355 à 770 M € en France.

Depuis 1983, la **Politique Communes de la Pêche** (PCP) a pour objectifs de prévenir la surpêche, de garantir aux pêcheurs des moyens d'existence pérennes, d'approvisionner les transformateurs et les consommateurs de manière régulière, en volume et en niveau de prix, d'améliorer la préservation et la gestion des ressources, et d'assurer un développement équilibré des territoires.
Elle a connu depuis deux réformes, en 1992 et en 2002. Le processus de la nouvelle réforme de la Politique Commune de la Pêche a été lancé le 13 juillet 2011 à la suite des propositions de la Commission européenne. Plusieurs textes ont été proposés et doivent entrer en vigueur en janvier 2013.
La future PCP, telle qu'elle est actuellement proposée par la Commission, s'articule autour de six grandes priorités : la durabilité ; l'avenir du secteur de la pêche et de l'aquaculture et de ses emplois ; la satisfaction des besoins et des attentes des consommateurs ; une meilleure gouvernance via la régionalisation ; un financement plus ciblé et plus efficace et enfin la diffusion des principes de la PCP au niveau international.

Si la pertinence de ces objectifs est largement reconnue, le projet de réforme est toutefois très controversé, tant au niveau des professionnels que de certains Etats membres et de nombreuses Régions.
En effet, ces principales dispositions de ce projet :

- atteinte du Rendement maximum durable (RMD) pour toutes les espèces dès 2015,
- interdiction totale des rejets (« zéro rejet ») ;
- mise en place d'un système de concessions de pêche transférables;

apparaissent difficilement compatibles avec la pérennité d'une pêche à la fois, socialement, économiquement et écologiquement durable surtout en ce qui concerne la Méditerranée en raison des spécificités de ses pêcheries.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en s'appuyant sur des instances nationales comme l'Association des Régions de France (ARF) et internationales, avec la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM), s'est fortement mobilisée pour intervenir dans le processus décisionnel de la réforme de la PCP, au niveau de la Commission et du Parlement Européen, ainsi que dans la préparation du cadre financier qui l'accompagne (Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche).

Elle considère notamment que cette réforme est inadaptée aux spécificités de la pêche méditerranéenne, et en particulier à la petite pêche côtière, et trop ciblée sur la gestion des ressources au détriment de la dimension sociale, ne permettant pas de trouver l'équilibre indispensable entre l'activité humaine et la préservation de la ressource, pour le développement d'une pêche et d'une aquaculture durables, dans une véritable démarche de développement durable.

En matière de règlementation et de gestion des ressources halieutiques, les compétences et les responsabilités sont actuellement partagées entre l'Etat et les organisations professionnelles.
Initialement régie par la loi du 2 mai 1991, l'organisation professionnelle de la pêche et l'interprofession de la conchyliculture ont fait l'objet d'une simplification et rationalisation de leur gouvernance dans le cadre de la dernière **loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche** (LMAP - Loi n°2010-874 du 27 juillet 2010). Les objectifs poursuivis par la loi sont de réorganiser la filière de la pêche, et de développer l'aquaculture.

La loi de modernisation prévoit l'institutionnalisation du dialogue entre scientifiques et pêcheurs avec la création d'un conseil d'orientation scientifique des pêches maritimes et de l'aquaculture, la réforme de l'organisation professionnelle, et la clarification des compétences entres comités et organisations de producteurs pour mieux gérer la ressource (renforcement du rôle des OP pour les espèces soumises à TAC et quotas).

Conformément à l'engagement n°61 du Grenelle de la mer, la loi prévoit également de développer une stratégie en faveur d'une aquaculture durable et responsable, pour faire face à l'augmentation de la demande en produits aquatiques, en favorisant l'accès à l'espace littoral des cultures marines.
Dans cet objectif, il est proposé d'élaborer un schéma national de l'aquaculture qui a vocation à s'intégrer dans le cadre de la stratégie nationale de la mer et des océans, et des **schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine** identifiant notamment les sites propices à cette activité qu'il convient de lui réserver.

A ce jour le schéma régional de développement de l'aquaculture marine pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en est dans sa phase de lancement et un premier document de travail présente le répertoire des sites existants ainsi qu'une ébauche de celui des sites propices. Il concerne la pisciculture marine d'une part, la conchyliculture et les autres cultures (algoculture, pénéiculture…) d'autre part. Ce premier document permettra d'engager la consultation officielle des acteurs concernés, avec la volonté de valider ce schéma d'ici la fin de l'année 2012.

Enfin, la loi prévoit qu'une partie de la taxe sur les installations éoliennes en mer (35%) sera affectée au financement de projets concourant à l'exploitable durable des ressources halieutiques proposés par le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins.

L'accompagnement des activités de pêche côtière est une **compétence transférée aux Régions** par les lois de décentralisation de 1983. Il s'agit d'une compétence économique d'accompagnement des investissements pour la pêche et l'aquaculture marine. Cette compétence transférée concerne la pêche côtière limitée aux navires de moins de 18 mètres en Méditerranée, l'Etat demeurant compétent pour le financement de la pêche au large.

La pêche et l'aquaculture sont, depuis quelques années, confrontées à une concurrence accrue pour l'occupation du littoral et l'accès aux sites de production ou d'exploitation. Le développement des activités de loisirs nautiques, l'émergence de nouvelles activités maritimes, comme actuellement les énergies marines, et la forte croissance de la pression de conservation (Natura 2000, aires marines protégées, parcs marins …), constituent un enjeu majeur pour l'avenir de ces activités qui doivent désormais nécessairement s'intégrer dans une approche globale et concertée de la gestion de l'espace littoral, maritime et terrestre.

Les pêcheurs sont, bien évidemment, acteurs de ces démarches de conservation, et en sont parfois à l'initiative, comme c'est le cas pour les cantonnements de pêche. Institués par arrêté du ministre chargé des pêches maritimes, après consultation de l'IFREMER, leur création est fondée sur la connaissance du milieu et

des ressources (zones de frayères, par exemple) et participe à la régulation de l'impact de la pêche sur les stocks. Dans ces cantonnements l'exercice de toute pêche peut être interdit. L'usage de certains engins ou l'accès des navires selon leur taille peuvent être limités. En Méditerranée, les professionnels particulièrement au travers des Prud'homies de pêche ont été à l'origine de la majorité des cantonnements existants.

- ***Etat des lieux de la pêche en région Provence-Alpes-Côte d'Azur : Une activité majoritairement artisanale***

La pêche régionale présente un caractère majoritairement artisanal où le pêcheur embarqué est le plus souvent propriétaire, ou copropriétaire, du navire avec un équipage limité. Les sorties en mer font moins de 24 heures (pas de marées), et le plus souvent moins de dix heures de sortie par bateau par jour, pour environ moins de 200 jours de mer par an, permettant d'assurer la qualité et la fraicheur des débarquements.

La multiplicité des espèces exploitées, l'existence d'un plateau continental réduit, la présence du Rhône, d'étangs et de lagunes à l'intérieur desquels les poissons entrent et sortent en fonction de leur cycle biologique, ont amené les pêcheurs à mettre en œuvre des activités et des techniques de pêches diversifiées, souvent saisonnières.
La pêche régionale est basée sur une polyvalence des activités (filets, casiers, palangres, sennes, …) regroupée sous le vocable de «Petits métiers ».
Les navires de moins de 18 mètres représentent 91 % de la flotte, et sont répartis dans les différents ports, tout le long du littoral. Leur zone de pêche est prioritairement située dans la bande des trois milles nautiques et ils pratiquent principalement une vente directe à quai, dans des circuits courts de commercialisation.

Bateau traditionnel de pêche artisanale

On recense en région :

- 628 navires de pêche dont : 6 thoniers, 15 chalutiers et une majorité de navires (« petits métiers ») de moins de 12 mètres,
- Environ 1100 marins, et 3 000 à 4000 emplois induits dans les secteurs de la réparation, de l'accastillage et l'entretien des navires, la commercialisation, le conditionnement et le transport des produits, la transformation.

- Des évolutions récentes qui se traduisent par une forte diminution de l'activité :
- des navires : division par 2 du nombre de chalutiers en 20 ans, et perte des 45% de la flotte en 20 ans ;
- des mareyeurs : 3 en 2011 contre 22 en 1976
- des structures à terre : en 2010, la dernière criée de la région (Port de Bouc) a fermé et le devenir du marché de Saumaty (7 chalutiers, 3 mareyeurs) reste incertain, en attente d'un positionnement politique de la Ville de Marseille (projet de développement vers la plaisance)
- Une grande diversité, en termes d'engins et d'espèces, qui favorise une grande souplesse d'adaptation face aux conditions d'accès à la ressource (polyvalence des activités de pêche avec un encadrement de ces activités au niveau des Prud'homies de pêche = spécificité de la pêche méditerranéenne)
- Un Comité Régional des pêches maritimes et des élevages marins (CRPMEM) à Marseille (2 personnes employées) et 2 comités départementaux : Var et Alpes-Maritimes. Le Comité Régional couvrira le département des Bouches du Rhône pour lequel la fusion des deux précédents Comité Locaux de Martigues et de Marseille n'a pas souhaitée être faite par les professionnels.
- Les Prud'homies de pêche, organisations professionnelles spécifiques en Méditerranée qui n'ont pas été intégrée dans le cadre de la loi de modernisation de l'agriculture et de la Pêche malgré les nombreuses demandes des professionnelles régionaux, au nombre de 18 et qui jouent un rôle essentiel en matière de concertation entre professionnels (gestion des pêches, tribunal de pêche….) et d'interface avec les institutions.
- Une Organisation de Producteurs à Port-de-Bouc (SACM COPEMART) chargée principalement de la commercialisation de la sardine et de l'anchois, mais qui connait de grandes difficultés liées notamment à une baisse de la ressource que l'on peut observer depuis 2009 qui n'est pas liée pour autant à une surexploitation par la pêche, mais plutôt d'ordre environnementale selon les études d'IFREMER (en 2011, baisse des débarquements de l'ordre de 50% sur la sardine et l'anchois) ainsi qu'à une augmentation des coûts d'exploitations des navires provenant essentiellement de l'augmentation du prix du gasoil.
- Une quarantaine d'entreprises régionales de transformation des produits de la mer propose conserves, salaisons et plats cuisinés.
- Une structure interprofessionnelle « Provence Filière Mer », unique en son genre au niveau national qui soutient les actions de valorisation, de promotion, de communication et d'information engagées par ses membres (secteur de la production, l'aquaculture, le mareyage et la transformation).
- La recherche est représentée par le centre d'Ifremer de Méditerranée, basé à La Seyne-sur-Mer-sur-Mer, et par plusieurs universités (Aix Marseille, Nice ...) qui affichent des compétences liées au domaine maritime ainsi que dans le pôle mer. Plus de 19 centres de formation sont répartis sur le littoral, en particulier dans le département des Bouches du Rhône.

- Des activités réparties sur l'ensemble du littoral régional :

	Bouches du Rhône	**Var**	**Alpes-Maritimes**
Pêche	265 petits métiers, 43 navires CPP/CM 14 chalutiers 6 thoniers 628 marins	222 petits métiers 11 CPP/CM 283 marins	103 petits métiers 7 CPP/CM 180 marins
Organisations professionnelles	4 prud'homies 1 Comité Régional (Marseille)	8 prud'homies 1 Comité Départemental (Toulon)	6 prud'homies 1 Comité Départemental (Antibes)
Aquaculture poissons	2 sites: Saint-Chamas (30T), Marseille (45T)	Toulon (Lazaret); 8aquaculteurs, 150T, St Raphael (250T)	Theoule/Mer (2entreprises: 100 et 250T), Cannes (280T),

			Antibes (écloserie), Antibes (22T+120T)
Conchyliculture	Port St Louis du Rhône:49 mytiliculteurs, 1500 T de moules	Toulon (Lazaret): 7 mytiliculteurs, 150 T	-
Structures de gestion en mer et étangs	PNR de Camargue, GIP Etang de Berre, Parc Marin de la Côte Bleue, Etang de Bolmon, GIP des Calanques	Contrat de Baie de Toulon, Parc National de Port-Cros, Observatoire du Littoral des Maures, Cantonnement de pêche du Cap Roux	3 zones marines protégées: Vallauris-Golfe Juan, Beaulieu/Mer, Roquebrune Cap Martin
ZonesNatura2000	Camargue: 221062 ha, Parc Marin Cote Bleue:18928ha, Iles Marseillaises:50127ha, Baie de La Ciotat:1759ha	Embiez Cap Sicié: 12408ha, Iles d'Hyères: 48014ha Rade d'Hyères: 49978ha Corniche varoise: 29061ha Esterel:15121ha	Cap d'Antibes, île de Lérins:13267ha Cap Ferrat:8978ha Cap Martin:2090ha

- Emblématiques du littoral mais finalement fort méconnues, les activités halieutiques doivent dorénavant revendiquer leur place dans le paysage économique, à ce titre deux exemples de démarches soutenues par la Région vont dans ce sens :

- La création d'un Observatoire socio-économique des activités de la pêche professionnelle et d'aquaculture marine en 2011

La gestion durable et responsable des ressources halieutiques est l'une des préoccupations principales du Comité Régional des Pêches Maritimes et des Elevages Marin de la région Provence-Alpes-Côte d'azur (CRPMEM PACA). Cette approche vise également à mieux faire connaître les métiers de la petite pêche côtière et les modes de gestion des ressources halieutiques par les pêcheurs et les aquaculteurs de la région.
Pour appréhender aux mieux les futures orientations internationales, européennes et locales en matière de gestion des ressources halieutiques, le CRPMEM PACA a donc souhaité mettre en place un Observatoire socio-économique des activités de pêche professionnelle et d'aquaculture marine en région. Il assurera la collecte et le traitement régulier des informations sur les différentes composantes du secteur.
L'Observatoire permettra de fournir des données ciblées pour répondre notamment à certaines des obligations de la réglementation communautaire relative aux mesures de gestion de la pêche en Méditerranée (règlement (CE) n°1967/2006) en participant à l'élaboration des plans de gestion (chalut, senne de plage, lamparo, gangui, drague) ainsi qu'au suivi de la mise en place d'aires marines protégées en Méditerranée. Son cadre géographique est l'ensemble des zones d'activités de la pêche et d'aquaculture de la région. L'Observatoire est destiné à être un outil d'aide à la décision et à la gestion des activités de pêche professionnelle maritime suivies par le CRPMEM PACA. C'est aussi une structure qui se destine à travailler en collaboration avec les multiples acteurs du territoire littoral pour permettre une représentation claire des pêcheurs ; afin de valoriser et promouvoir la pêche et l'aquaculture de la région.

- La diversification des activités de pêche vers le tourisme : le projet pilote « Pescatourisme » dans le Var

Le Pescatourisme, est une activité touristique, proposée par les pêcheurs, de découverte du mode professionnel de la pêche artisanale.
Elle consiste dans l'embarquement de passagers à bord de navire de pêche professionnel pour un moment de découverte, en conditions réelles, de cette activité. Son objectif est de fournir un complément de revenu aux pêcheurs et de valoriser cette profession ancestrale en faisant mieux connaître les techniques utilisées, le milieu marin, la culture et les traditions de la pêche.

Le département du Var a été, durant 3 années, le territoire d'expérimentation française du Pescatourisme. C'est à partir de ce dernier que les premiers embarquements de touristes à bord de navires armés à la pêche ont été effectués. La mise en œuvre du Pescatourisme a été effectuée par l'association « Marco Polo-Echanger Autrement » sous le projet « Pescatourisme 83 » à travers le groupe FEP varois (axe 4 du FEP - Développement durable des zones de pêche). Sur la base de l'expérimentation varoise, d'autres territoires, en France, ont développé cette activité, notamment dans le bassin d'Arcachon.
La conduite d'expérimentations successives durant les mois d'été, ont permis de déterminer les conditions générales d'exercice à la fois sécuritaires, réglementaires et commerciales de cette activité. Cette expérimentation a été reconnue, à la fois au niveau national et européen, comme un exemple en matière d'innovation pour le secteur professionnel de la pêche.

Par ailleurs, le travail accompli ces trois dernières années a ouvert la porte à d'autres opportunités qu'il était difficilement envisageable au préalable. En effet, les touristes, une fois de retour à quai, ont été nombreux à demander à pouvoir de gouter aux produits de la pêche. La dégustation des poissons pêchés permettrait de valoriser les espèces peu prisées, difficiles à vendre, évitant de concentrer l'effort de pêche sur les espèces les plus nobles (rougets, daurades, chapons, merlans, langoustes….). A l'instar de ce qui se pratique en agriculture, l'hébergement des touristes par les pêcheurs, pourrait également se développer comme c'est le cas en Italie dans le cadre de « l'Ittiturismo » que l'on pourrait traduire par « halieutourisme ».

Patron pêcheur engagé dans la démarche « Pesctourisme »

La diversification vers le tourisme offre une opportunité pour valoriser la pêche artisanale méditerranéenne et ses produits. Il serait également intéressant d'étudier dans quelle mesure cette initiative pourrait être étendue au secteur de l'aquaculture. Des partenariats avec les agriculteurs locaux permettraient par ailleurs, de diversifié l'offre touristique et de créer des synergies nouvelles entre ces deux secteurs d'activité. Le développement de l'halieutourisme, en continuité du Pescatourisme, pourrait donner une nouvelle dimension à la pêche professionnelle

Atouts	Faiblesses
• Une bonne image de la petite pêche côtière vis-à-vis du grand public, • Une demande locale en produits de la pêche fraiche (particuliers, restaurateurs), • Des « petits métiers » familiers de la vente directe à quai (circuits courts de commercialisation) • Des organisations professionnelles responsables et dynamiques. • Une ressource globalement en bon Etat et bien gérée localement notamment au travers des Prud'homies de Pêche.	• Vieillissement de la flotte de pêche (âge moyen supérieur à 25 ans) • Vieillissement de la population active • Difficultés pour accéder à la profession (formation des marins, transmission des entreprises), • Une multiplicité des points de débarquement tout le long du littoral qui ne simplifie pas la structuration des équipements pour la vente directe. • Manque de campagnes scientifiques d'évaluation des ressources, et nécessité de développer des approches spécifiques en lien avec les caractéristiques propres aux côtes régionales (fonds marins très accidentés et grandes profondeurs à proximité des côtes) • pas de données statistiques sur les activités et les débarquements des petits métiers, ce qui limite les possibilités d'évaluation indirecte des ressources. • Manque de données de captures par la pêche récréative, (prépondérante en nombre de navires par rapport la pêche professionnelle)
Opportunités	**Menaces**
• La création en 2011 d'un observatoire des pêches maritimes et des élevages marins pour disposer de données socioéconomiques sur le secteur. • Le processus décisionnel engagé dans le cadre de la réforme de la PCP est une occasion forte pour les régions de faire valoir leur position, de mettre en exergue un certain nombre de propositions et demandes (notamment les spécificités méditerranéennes) • Les expérimentations conduites dans le cadre de l'axe 4 du FEP dans le Var (comme par exemple le « Pescatourisme »), favorisant l'intégration de la pêche dans des stratégies de développement territoriales.	• La mise en œuvre d'une nouvelle PCP, pour ces dix prochaines années, inadaptée aux pêcheries méditerranéennes et sans réel volet social. • Des nouveaux usages sur la bande côtière et la nécessité de partager l'espace. • Augmentation des surfaces classées ou faisant l'objet de mesures de gestion environnementales spécifiques.

Enjeux :

- **Maintenir l'activité économique et les emplois existants**
- **Faire reconnaitre la place des filières halieutiques sur le littoral**

Les usagers nombreux et variés de la mer ne connaissent pas toujours les activités dites traditionnelles qui bénéficient pourtant d'une forme de "droits historiques". La population régionale, mais aussi et certains acteurs institutionnels, manquent d'une vision maritime autre que le tourisme balnéaire.

- **Développer une approche territoriale des activités halieutiques** en s'appuyant d'avantage sur les structures professionnelles comme les Prud'homies de pêche pour les aider à élaborer des stratégies de développement local (type projets FEP, axe 4)

➢ ***L'aquaculture en Provence-Alpes-Côte d'Azur : une production de qualité mais encore mal connue par les consommateurs***

Au niveau national, la France se place au second rang de l'Union européenne pour l'ensemble des cultures marines, derrière l'Espagne et devant l'Italie, avec une production moyenne de 200 000 tonnes de coquillages pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 806 millions d'euros.

Au niveau régional, 15 sites sont exploités pour l'élevage de poissons, avec 150 emplois et une production annuelle de 1500 tonnes de loups et daurades qui fait de Provence-Alpes-Côte d'Azur la première région française pour la pisciculture marine de pleine mer
A titre plus expérimental d'autres espèces sont élevées, et notamment le maigre qui présente un potentiel de croissance et des caractéristiques culinaires Intéressantes, mais qui est encore insuffisamment connu des consommateurs.
Le nombre de fermes d'élevage est stable depuis plusieurs années en raison d'une part de la forte concurrence existante sur ces espèces avec les principaux pays producteurs (Grèce et Turquie) et d'autre part, en raison de la difficulté d'accéder à de nouveaux sites d'élevage, liés à la forte pression existante pour l'occupation de l'espace littoral (site en mer, place dans les ports, foncier en bord de quai) et aux risques de conflits d'usage. Si la qualité de la production régionale est largement reconnue par les consommateurs, l'implantation de nouvelles unités de production se heurte en particulier à un problème d'acceptabilité sociale de cette activité.

Le développement de la pisciculture en mer repose à la fois sur une volonté politique d'aménagement et de gestion de l'espace littoral et sur la diversification des techniques d'élevage permettant à cette activité de se développer sur d'autres espaces, à terre ou plus au large
Conformément à la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche l'Etat a engagé un schéma régional de développement de l'aquaculture marine, qui a débuté fin 2011 par le recensement des sites aquacoles existants ou potentiellement exploitables.
L'objectif de ce schéma est de faciliter l'installation de nouvelles entreprises.

Par ailleurs, l'internationalisation des marchés et le développement rapide des activités aquacoles en Méditerranée nécessitent, de la part des producteurs régionaux, de développer des programmes d'identification et de certification de la qualité de leurs produits pour se démarquer de cette concurrence.
C'est ainsi que les premiers labels « agriculture biologique » et « label rouge » pour le loup et la daurade, sont nés en Région.
La mytiliculture se répartit sur 2 sites de production, au large de Port St Louis du Rhône (anse de Carteau) qui compte 40 producteurs pour une production de 3 000 tonnes de moules et dans la rade de Toulon (Baie du Lazaret) avec une production de 150 tonnes.

Ferme aquacole du Frioul

La mytiliculture sur l'anse de Carteau à Port Saint Louis

Atouts	Faiblesses
• 1ère région française pour la pisciculture en mer avec 1500 tonnes de loups et de daurades et 150 emplois directs • Des démarches "qualité" engagées pour valoriser les produits : "agriculture biologique" et "label rouge" • Un bon niveau technologique et qualitatif permettant de rester compétitif face à la concurrence des autres pays méditerranéens. • existence de 2 sites où les conditions naturelles sont favorables à la mytiliculture • des professionnels équipés d'ateliers de traitement et de conditionnement des coquillages performants	• Peu de sites propices à un développement aquacole • Accès difficile aux sites (côtiers et offshore), • Création et transmission d'entreprises : manque de capitaux et d'investisseurs, • Faible acceptabilité sociale de l'activité par les nouveaux habitants sur le littoral, • Difficultés techniques dans l'algoculture • Difficultés à fédérer les professionnels pour mener des actions collectives notamment en ce qui concerne la communication
Opportunités	**Menaces**
• Capacités de diversification vers d'autres espèces : huîtres, macro algues (salinelles), les microalgues (cosmétique, biocarburants, alimentation), poissons (maigre, ombrine), …. • Reprise et transmission d'exploitation relativement aisées compte tenu de l'arrivée de jeunes professionnels attirés par les potentialités du secteur • Potentiel de recherche	• Forte concurrence de la production aquacole d'autres pays méditerranéens où les sites de production sont plus faciles d'accès et les coûts de production plus faibles • Forte sensibilité des élevages de coquillages à qualité des eaux • Difficulté à se prémunir contre le vol et le vandalisme dans les élevages en mer • Sensibilité des élevages aux évènements météorologiques extrêmes. •

Enjeux

- **Diversifier les espèces aquacoles (poissons, coquillages, algues …) :**
- **Développer la création de nouvelles techniques permettant de s'affranchir de la pression foncière sur le littoral**
- **Valoriser la qualité de la production locale, qualité des produits et qualités des conditions d'élevage)**
- **Faire face à la concurrence des pays méditerranéens par l'innovation**

4.7 Le tourisme : moteur de l'économie littorale

➢ L'importance du Tourisme en Méditerranée

Le Tourisme en Méditerranée, première destination mondiale, est un enjeu prioritaire, en termes de développement durable, compte tenu de son importance économique et sociale et de ces impacts environnementaux.
En 2010, les régions côtières méditerranéennes ont accueilli plus de 301 millions de touristes. A l'horizon 2025 la fréquentation touristique pourrait atteindre les 312 millions de personnes (Source : Organisation Mondiale du Tourisme 2011)
Le Nord de la Méditerranée représentait 68.5 % des arrivées internationales dans le bassin méditerranéen en 2010 mais les destinations de l'Est, du Sud et des Balkans ont toutefois sensiblement progressées ces dernières années. (Source : Mediterranean travel association, 2010).
Ces équilibres seront pourtant probablement bouleversés, tout au moins temporairement, à la suite des événements du « printemps arabe » de 2011.
La France est au premier rang mondial pour le nombre de touristes accueillis, et le tourisme littoral représente une part importante de cette activité touristique.

➢ Le tourisme : un enjeu stratégique en Provence-Alpes-Côte d'Azur

La part du tourisme littoral dans la vie économique et sociale de la région

Le littoral : un pôle d'attractivité touristique majeur

La région accueille près de 34 millions de touristes par an, parmi lesquels 27 millions de français (1ère région française) et 7 millions d'étrangers (2ème région française).
2/3 d'entre eux séjournent dans un des trois départements littoraux et représentent 52% des séjours (18 millions) et 51% des nuitées (116 millions).
Toutefois en Provence-Alpes-Côte d'Azur, le contexte révèle une forme de fragilité du tourisme régional, avec globalement, un recul de la fréquentation de 7,2% et une perte de 17 millions de nuitées entre 2000 et 2009, avec des périodes de baisse et de reprise selon la conjoncture.

Le tourisme : moteur de la vie économique et social de la région.

Les activités liées au tourisme représentent 9% de l'emploi total régional, et 12.6% de l'emploi non salarié, soit 148 000 emplois (163 000 en période estivale), dont 120 000 salariés et 28 000 non- salariés. 83 % de ces postes sont concentrés sur le littoral, avec une situation encore plus contrastée dans les villes côtières, l'emploi touristique représente, par exemple, plus de 60% de l'emploi total aux Saintes Maries de la Mer, 48% à Saint Tropez ou 20% à Cannes.
La part de l'emploi lié au tourisme augmente plus vite que la moyenne régionale (36% de 1995 à 2008 contre +24% pour l'ensemble de la région)

Le tourisme contribue à hauteur de 9,6% au PIB régional, soit 14 milliards €. C'est un secteur excédentaire (les dépenses des étrangers entrent dans la balance commerciale) +8 milliards €.

Une fréquentation littorale très saisonnière :

Les deux mois de juillet et août représentent 56 % de la fréquentation touristique annuelle dans le Var, 47 % dans les Alpes-Maritimes et 40 % dans les Bouches-du-Rhône, ces deux départements bénéficiant d'un important tourisme d'affaires à l'année.

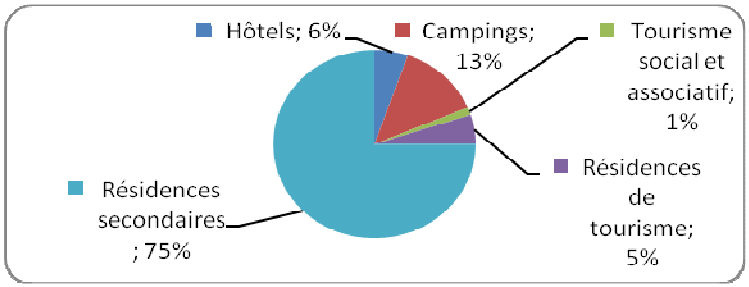
Les villes en bord de mer : des concentrés de tourisme (étude BVA 2012 : les clientèles touristiques de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur)
La zone littorale représente 55% des nuitées et 54% des séjours. Plus précisément le littoral urbain représente à lui seul 46% des séjours et le littoral rural 8% des séjours.

Les déplacements touristiques : progression de la route aux dépens du fer et de la mer (étude BVA 2012 : les clientèles touristiques de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur)

Voies de transport	2003	2010
Air	12%	14%
Fer	18%	15%
Mer	3%	1%
Route	67%	70%

Une dominance de l'hébergement non marchand

L'hébergement non marchand domine avec plus de la moitié des touristes (56%) en résidences secondaires, dans la famille ou chez des amis ; une part importante des hôtels, résidences hôtelières et de la location. Le tourisme à vocation sociale et associatif qui permet l'accès à tous est peu représenté. A ce titre la Région apporte son aide au tourisme social et associatif sur le littoral, dans le cadre du PRIDES Carac'terres notamment.



L'objet de ce PRIDES est de fédérer les partenaires publics et privés de la filière du tourisme solidaire des territoires PACA (tourisme social, de loisirs, sportif, familial, culturel et durable) autour d'une démarche marketing commune dans le respect de valeurs sociales et environnementales propres au tourisme de Territoire afin d'apporter une véritable valeur ajoutée aux professionnels du secteur (source http://www.cresspaca.org/services-prides.html). .

Toutefois, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la première en offre de villages de vacances à caractère social. Avec les centres de vacances ils représentent ensemble près des 2/3 des équipements dans la région. Le camping ne compte que pour 2% de l'offre par comparaison aux hôtels (environ 8%) et gîtes (10%) et maisons familiales de vacances (9,5%) (source: étude SOMIVAL). Le public est en majorité des groupes et des familles pour des séjours d'une semaine en général. La clientèle est équilibrée en termes de provenance locale et nationale. Ce sont les villages de vacances, les hôtels/résidence et les équipements pédagogiques qui ont le meilleur taux d'occupation annuel. Le caractère saisonnier de l'occupation est très marqué pour les campings et les gîtes. En 2006, l'ensemble des structures de tourisme social représentaient 3600 emplois équivalents temps plein permanent et environ 5400 emplois équivalents temps plein saisonniers.

L'offre en tourisme social est inégalement répartie sur le territoire et les hébergements sont plutôt anciens avec une année moyenne de construction de 1966. Un enjeu majeur est l'amélioration du confort et la rénovation ainsi que la recherche de nouvelles clientèles. Mais il s'agit également de se positionner par rapport à la concurrence face à l'hôtellerie économique, séjours à bas prix dans certaines destinations telles que le Maghreb. L'adaptation de l'offre au regard de l'évolution des attentes et pratiques touristiques (tous publics, y compris les publics à besoins spécifiques) est un challenge majeur également.

- **Les effets de la sur-fréquentation du littoral**

(Source : étude TNS SOFFRES pour le compte du CRT PACA 2006)
La concentration spatiotemporelle de l'activité touristique peut avoir des effets indésirables :

<u>- pour le tourisme lui même</u>
La sur-fréquentation a des effets négatifs sur la satisfaction des touristes. L'étude précitée a montré une moindre satisfaction des touristes séjournant dans les départements littoraux, jugés très peuplés et peu accessibles. Plusieurs aspects sont sources d'insatisfaction :

- Les problèmes de stationnement
- Le manque de fluidité de la circulation
- La densité des personnes sur place
- La propreté et l'entretien

Cela contrarie la fidélisation de certains vacanciers et entraîne également la diffusion d'une image négative.

<u>- pour la population locale</u>
L'arrivée en masse des touristes, en saison estivale, est une source de rejet de l'activité touristique par la population locale. Les habitants de la région sont soumis aux mêmes contraintes que les visiteurs en terme de circulation, de stationnement, de densité humaine, etc.

<u>- des équipements surdimensionnés</u>
La concentration des flux en été, a conduit à la création d'équipements surdimensionnés par rapport aux besoins moyens sur l'année, et provoqué le dysfonctionnement des services, des commerces et des activités. Les équipements d'alimentation en eau potable, d'assainissement, de traitement des déchets… doivent être aménagés pour pouvoir satisfaire aux pics de fréquentation estivale (près de 2,5 millions de touristes présents en région le 15 août, dont une part importante sur littoral).

<u>- un environnement naturel menacé</u>
Des flux touristiques trop importants et trop concentrés risques de dégrader progressivement les espaces naturels, les écosystèmes, les ressources et les milieux, sur le littoral. La qualité du patrimoine naturel est pourtant un facteur important dans l'attractivité d'une destination.

- **Le développement durable : une norme qui s'impose à toutes les formes de tourisme**

Les questions liées à l'environnement et plus largement au développement durable s'imposent aujourd'hui à tous les secteurs de l'économie y compris le tourisme.
L'environnement est désormais une donnée incontournable. Aussi pour corriger le retard pris face aux pays émergents qui ont un temps d'avance en matière d'hébergement différencié, de gestion raisonnée de la fréquentation, ou de développement économique et social pérenne, il convient de mettre au cœur de la stratégie touristique le réchauffement climatique et la prise de conscience environnementale des consommateurs ainsi que le tourisme social.

La région est d'ores et déjà bien positionnée

La précédente version du Schéma Régional pour le Développement touristique prévoyait déjà deux axes forts :

- Faire de la région une destination pour tous
- Faire de la région une référence en matière de tourisme durable
- Des résultats importants ont été atteints parmi lesquels :

<u>En matière environnementale</u> :

Des espaces labellisés
Provence-Alpes-Côte d'Azur arrive en tête des régions françaises pour la labellisation de ses espaces naturels protégés. Elle compte cinq Parcs naturels régionaux (Luberon, Camargue, Verdon, Queyras et Alpilles), trois parcs nationaux, douze sentiers sous-marins et de nombreuses réserves naturelles (marais du Vigueirat) où l'on visite les digues en calèche, Domaine du Rayol, où se pratiquent des excursions sous-marines ou des visites guidées, réserve de biosphère du mont Ventoux, …,

Des hébergements certifiés
Les hébergements touristiques de la région les plus exemplaires pour la prise en compte de l'environnement dans leur gestion quotidienne de l'accueil touristique ont obtenu de nombreux labels environnementaux éco-touristiques.

Il en est ainsi des chambres d'hôtes et gîtes ruraux labellisés « Panda », situés près des espaces naturels protégés, des écogites, où règnent esthétique et intégration paysagère, environnement rural, calme et naturel, des campings, hôtels et gîtes estampillés « Clef verte » , des villages vacances « Chouette nature », qui agissent pour protéger l'environnement, mais aussi des « hôtels au naturel », où l'accueil est personnalisé et la cuisine issue du terroir, ou encore « Green globe », un label international pour le tourisme et les voyages durables et responsables.

Une carte de l'éco-tourisme

En collaboration avec le Comité régional de tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur (CRT PACA), la Région a impulsé un recensement de l'offre écotouristique sur le territoire régional.

Ce travail a débouché sur la publication, d'une carte de valorisation de l'offre éco-touristique réalisée par le CRT PACA, en partenariat avec les Parcs naturels régionaux, le CRT Riviera Côte d'Azur et les comités départementaux de tourisme

L'accès au tourisme pour tous

Tourisme et handicap

L'Association Tourisme et Handicaps a vu le jour en 2001. Elle a pour mission l'animation du label national « Tourisme et Handicap » qui est décerné selon des critères stricts afin de garantir aux personnes handicapées un accu eil approprié dans la plus grande autonomie possible (ATH :www.tourisme-handicaps.org). Depuis plusieurs années, la Région s'emploie à faire de l'accès aux vacances des personnes à besoins spécifiques un axe important de son action en matière de droit aux vacances pour tous. La démarche nationale de labellisation est alors apparue comme le seul outil fiable en matière de qualification de l'offre destinée aux personnes handicapées.

Dans ce cadre, le Programme Opérationnel du Schéma Régional de Développement Touristique propose un « Contrat de développement tourisme et handicap » qui accompagne l'ensemble des phases nécessaires à la structuration d'une offre réellement adaptée, de la sensibilisation à la promotion en passant par les aides aux investissements.

Aujourd'hui, une nouvelle étape est franchie, avec la création d'un site internet dédié, réalisé par le Comité Régional du Tourisme PACA en partenariat étroit avec la Région.

Atouts	Faiblesses
• Une offre touristique très riche • Marché local important • Un environnement attractif et une bonne qualité des eaux de baignade	• Forte saisonnalité et conséquences économiques, sociales et environnementales
Opportunités	**Menaces**
• Développement des croisières, avec plus d'1 million de croisiéristes accueillis / an, • Evolution des compétences liées à la réforme des collectivités territoriales • Un renouveau d'intérêt pour la fréquentation du littoral au printemps	• Saturation du littoral : progression de l'urbanisation, difficultés de circulation et de stationnement en saison estivale, • Augmentation des disparités sociales ; risque d'exclusion des populations locales du littoral • Une forte pression qui menace le tourisme social

Enjeux

- **Créer les conditions du maintien de la diversité de l'offre touristique pour le plus grand nombre.**
- **Pérenniser les emplois saisonniers**
- **Faciliter l'accès au littoral par des moyens de transports collectifs**
- **Diversifier l'offre touristique**
- **Promouvoir un tourisme durable**

4.8 Le nautisme : facteur de développement économique et d'intégration sociale

Provence-Alpes-Côte d'Azur est la première région de France et l'une des plus importantes du bassin méditerranéen en ce qui concerne les activités nautiques, sportives ou de loisir. Sur près de 900 km de côtes, ce sont plus de 450 écoles, clubs de voile, de plongée ou d'autres sports nautiques qui contribuent à la formation sportive des jeunes, à la découverte du milieu marin, à l'animation des plans d'eau et à la valorisation du patrimoine culturel maritime.
Berceau historique de la plongée sous-marine dans le monde, Provence-Alpes-Côte d'Azur est reconnue pour la qualité de ses structures et la richesse de ses sites.
Ces multiples activités, qui contribuent au bien être de la population et à la vie socioculturelle sur le littoral ; sont considérées comme des vecteurs efficaces en matière d'intégration sociale de publics soit socialement défavorisés, soit rendus vulnérables par le handicap. Elles contribuent également à l'éducation à l'environnement en familiarisant les jeunes pratiquants avec le milieu dans lequel ils exercent leurs activités nautiques.
Elles représentent aussi un secteur économiquement intéressant pour les industries nautiques et le tourisme.
Les sports et loisirs nautiques, sont un secteur d'activités stratégique pour la région et sa population, et ont des implications fortes sur la gestion et l'aménagement des zones côtières.
Pourtant, le droit pour l'accès à la mer est de plus en plus remis en cause.

4-8-1 Les sports et loisirs nautiques : un secteur stratégique pour l'aménagement et le développement du territoire

➢ **Les sports et loisirs nautiques : des activités de pleine nature diverses et attractives**

Les sports et loisirs nautiques se définissent par l'ensemble des activités qui se pratiquent en milieu aquatique. Pour la plupart, elles peuvent donc de pratiquer en mer comme sur des plans d'eaux intérieur.

<u>La diversité des sports et loisirs nautiques</u>

- Les loisirs nautiques : activités de loisirs, elles se définissent plus comme des plaisirs individuels ou familiaux. Leur pratique est libre, et se révèle être fréquemment une activité touristique et commerciale (location). Néanmoins, une surveillance est souvent assurée sur les espaces nautiques pour des questions de sécurité des personnes et de préservation de l'environnement. Exemple : …

Ces activités de loisirs, très diversifiées : natation, plongée libre, pédalos, engins tractés, kayak, etc , concernent une majorité de pratiquants en région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la meilleure illustration en est la densité du tissu associatif nautique local.

- Les sports nautiques : activités organisées et placées sous l'égide de fédérations sportives. Même si leur pratique n'est pas obligatoirement encadrée, ces activités sont le plus souvent exercées en club, sous licences fédérales.

La région compte un grand nombre de centres de formation et d'entraînement reconnus pour leur qualité, elle accueille également de nombreuses compétitions internationales de très haut niveau dans des domaines aussi variés que la voile, la plongée, le kite surf, la planche à voile, l'apnée…

Ce contexte favorise l'existence en région de nombreux clubs multisports qui considèrent que la possibilité de pratiquer plusieurs sports différents au sein d'une même structure contribue au développement de ces pratiques, et donc à un meilleur accès à ces activités.

Fédérations	Sports nautiques
Fédération Française de Surf	Surf, body board, bodysurf, longboard, skim board, surf tandem, stand up paddle
Fédération Française de Vols Libre	Kite surf
Fédération Française de Voile	Voile légère (Windsurf, catamaran, quillard de sport, dériveur, vrc) Habitables (inter séries, monotypie, match racing)
Fédération Française d'Etudes et Sports Sous-Marins	plongée en scaphandres, plongée libre, nage avec palmes, pêche sous-marine
Fédération Française des Sociétés d'Aviron	Aviron de mer, aviron
Fédération Française de Canoë Kayak	Wave ski, Va'a, kayak de mer, ocean racing
Fédération Française de Joutes et Sauvetages Nautiques	Joutes, barques de sauvetages, rames traditionnelles
Fédération Française des Pêcheurs en Mer	Pêche bord, en bateau, au gros, lancer des poids de mer, casting léger, à la palangrotte,
Fédération Française de Ski Nautique et Wake board	Ski nautique, wake board
Fédération Française Motonautique	Plaisance, in shore, offshore, jets, aéroglisseurs, raid rallyes, modélisme

- **Les sports et loisirs nautiques : des activités accessibles qui ont le vent en poupe**

Ces activités (plaisance mise à part) n'impliquent pas de disposer d'infrastructures portuaires lourdes pour accéder au plan d'eau, la plupart d'entre elles se pratiquent à partir de la plage ou grâce à des équipements publics, associatifs ou commerciaux (cales de mise à l'eau, clubs nautiques, sociétés).

De plus si certaines activités nécessitent des moyens financiers relativement important (motonautisme), la majorité n'exige pas un budget conséquent (surf, body board, kayak, planche à voile etc…).

Enfin ces activités véhiculent une image dynamique, sportive, proche de la nature qui répond sensiblement aux attentes de la population.

Globalement, les sports et loisirs nautiques sont des activités très attractives et accessibles en termes de pouvoir d'achat.
Les sports et loisirs nautiques sont donc pratiqués par une large partie de la population. Une étude menée par TNS Sofres (2008-2009) constate que 33% des français déclarent pratiquer au moins une fois par an des activités ou sports nautiques soit près de 20 millions de pratiquants. Parmi elles, 2,5 millions pratiquent le jet ski, 250 000 choisissent le kite surf, 1 million le surf et body board…….

Tableau 1 : Nombre de licenciés par fédérations françaises agréées (sports nautiques) recensés en 2009

	Alpes-de-Haute-Provence	Hautes-Alpes	Alpes-Maritimes	Bouches-du-Rhône	Var	Vaucluse	Total PACA	Total France	part PACA/France
FF de canoë-kayak	31	270	671	609	713	225	2 519	35 598	7 %
FF de natation	921	1 019	8 216	8 901	3 250	1 398	23 705	286 392	8 %
FF de voile	925	1 087	12 030	13 016	19 028	106	46 192	265 688	17 %
FF d'études et sports sous-marins	270	304	3 769	6 467	3 555	1 295	15 660	146 589	11 %
FF de motonautique	0	0	1	17	23	64	105	2 759	4 %
F de paddle	0	0	0	0	0	0	0	2 826	0 %
FF de pêche sportive au coup	43	1	9	38	34	54	179	7 239	2 %
FF des pêcheurs en mer	0	0	1 384	2 028	1 132	0	4 544	8 948	51 %
FF de sauvetage et secourisme	22	61	1 292	1 676	1 916	405	5 372	49 122	11 %
FF de ski nautique	0	93	286	57	278	0	714	18 403	4 %
FF de surf	0	0	0	0	0	0	0	8 400	0 %
	2 212	2 835	27 658	32 809	29 929	3 547	98 990	831 964	12 %
Ensemble des licenciés tous sports confondus en France	47 945	45 134	254 633	432 130	234 966	129 541	1 156 326	15 548 001	7%

Source : Mission Statistique du ministère des Sports - Traitement ORM (étude sur les métiers des sports et loisirs nautiques)

Commentaires : les sports nautiques attirent un grand nombre de licenciés en région. 12% des licenciés en sports nautiques sont en Provence-Alpes-Côte d'Azur, alors que la part des licenciés tous sports confondus ne représentent que 7 % des licenciés en France. Il y a donc une concentration de licenciés sportifs en région, très visible pour la pêche en mer, la voile, la plongée (FF d'études et sports sous-marins) et le sauvetage en mer.

4-8-2 Le poids économique des sports et loisirs nautiques

➢ **La part des sports et loisirs nautiques pour les industries nautiques** ***(Sources : FIN 2009-2010)***

- L'industrie nautique française est n° 1 mondiale pour la voile, le pneumatique et la glisse ; et n°4 mondial du bateau à moteur.

- 5 000 entreprises pour 40 500 salariés, et un chiffre d'affaires de 4.16 milliards €
- les entreprises de glisse et de pleine nature (canoës kayaks, embarcations légères) représentent près de 250 entreprises pour 95 millions€ de CA
- 2100 véhicules nautiques à moteurs vendus (scooters, jets)

- Poids total du réseau France stations nautiques en Provence-Alpes-Côte d'Azur 2010

Activités

	Organisateurs d'activités nautiques	Excursions	Locations	Total
Personnes accueillies	99 769	136 439	19 563	255 771
Chiffres d'affaires	8 003 964€	1 709 244€	9 135 713€	18 848 921€

Emplois

	Organisateurs d'activités nautiques	Excursions	Locations	Total
Contrat total	330	84	98	512
Equivalent temps plein	151	42	36	230

- **Les emplois liés à la pratique des sports et loisirs nautiques (Etude ORM les métiers liés aux sports et loisirs nautiques)**

Selon l'étude de l'Office Régional des Métiers (ORM), 2 069 professionnels détiennent une ou plusieurs cartes professionnelles qui permettent d'encadrer une activité nautique.

Répartition des cartes professionnelles détenues par les encadrants en sports nautiques

	PACA
Aviron	17
Activités nautiques motorisées	200
Canoë-kayak et disciplines associées	552
Natation	190
Brevet de sauvetage aquatique et en mer	206
Plongée	396
Pêche (uniquement des diplômes fédéraux)	70
Ski nautique	80
Voile	750
Surf	1
Total cartes	2462

Source : Ministère des Sports – Fichier des cartes professionnelles 2008 – Traitement ORM.

Répartition géographique des cartes professionnelles détenues par les encadrants sportifs

04	05	06	13	83	84	PACA
13%	18%	22%	18%	23%	5%	100%

Source : Ministère des Sports – Fichier des cartes professionnelles 2008 – Traitement ORM.

Dans les Hautes-Alpes les professionnels détiennent très majoritairement une carte professionnelle pour encadrer le canoë-kayak et disciplines associées.

Répartition géographique et par disciplines des cartes professionnelles détenues par les encadrants sportifs

	04	05	06	13	83	84	PACA
Aviron	0	1	6	5	4	1	17
Activités nautiques motorisées	4	2	99	16	74	5	200
Canoë-kayak et disciplines associées	170	246	46	32	33	25	552
Natation	23	24	34	44	44	21	190
Brevet de sauvetage aquatique et en mer	36	14	25	43	60	28	206
Plongée	59	38	59	87	104	49	396
Pêche (uniquement des diplômes fédéraux)	4	1	27	28	10	0	70
Ski nautique	0	11	51	4	13	1	80
Voile	32	98	196	195	224	5	750
Surf				1			1
Total cartes professionnelles	328	435	543	454	566	135	2462

Source : Ministère des Sports – Fichier des cartes professionnelles 2008 – Traitement ORM.

- Les sports et loisirs nautiques : atouts majeurs de l'attractivité touristique du littoral

Les conditions que propose la région pour la pratique des sports et loisirs nautiques participent grandement à l'attractivité touristique du littoral. Les bains de mer et autres activités de loisirs pratiquées à partir de la plage en sont les principaux atouts et constituent à eux seuls un pan économique important.

Il en est de même pour les sports nautiques qui, pour certains, sont liés avec l'histoire de la région, en constituent son patrimoine et définissent son identité. Tel est le cas de la plongée sous-marine ou plongée autonome inventée par le commandant Cousteau et ses Mousquemers au milieu du 20ème siècle entre les calanques de Marseille et l'ouest varois. Aujourd'hui plusieurs centaines de milliers de plongées sont pratiquées chaque année sur les fonds de la région qui restent une référence dans le monde.

4-8-3 L'animation des plans d'eaux et de la vie socio-culturelle locale par les sports et loisirs nautiques

Les sports et loisirs nautiques sont les principaux animateurs des plans d'eaux de la région. Ils sont pratiqués sur l'ensemble du littoral de manière régulière et offrent parfois, grâce aux clubs et associations, des moments de convivialité et des spectacles qui profitent à l'ensemble de la vie locale (exemple des régates de bateaux traditionnels). Certaines de ces activités voient leur image associée à un territoire spécifique qui leur propose des conditions optimales sur le plan environnemental, culturel ou structurel. Ils renvoient alors une image positive pour ces territoires qui en bénéficient pour communiquer vers l'extérieur.
Le kite surf en Camargue, le wind surf sur la côte bleue, les joutes à Martigues, la voile légère et l'aviron sur l'Etang de Berre, les compétitions de Match Race à Marseille, la virée de Saint Nazaire à Sanary sur mer, le Va'a à Toulon (régate de pirogues polynésiennes), la plongée sur les îles d'or, les voiles d'Antibes ou de Saint-Tropez, le raid 13 en kayak, la Cassis race à l'aviron de mer ou la chasse au trésor sous-marine naturaliste d'Objectif Atlantide Méditerranée pour la plongée, sont devenus les reflets de leur territoire.

4-8-4 Les sports et loisirs nautiques : des vecteurs socio-éducatifs intéressants

Ces activités se pratiquent essentiellement en période estivale et véhiculent, parfois, une image touristique ou de loisir, cependant, elles jouent également un rôle social important, tout au long de l'année.
Elles constituent en effet, un support d'éducation, pour tous les publics, et peuvent souvent jouer un rôle important d'insertion et de dialogue inter générationnel. Ces activités contribuent aussi au développement de la culture maritime régionale. Parmi les objectifs du Grenelle de la mer il est prévu de mettre en place une stratégie de sensibilisation et de communication à destination du grand public qui passe notamment par la promotion des pratiques sportives et des

évènements nautiques comme autant de vecteurs pour sensibiliser et éduquer les différents publics aux valeurs et aux comportements adéquats aux espaces littoraux et marins.

4-8-5 L'engagement de la Région pour la défense du droit d'accès à la mer pour tous

- **Les sports et loisirs nautiques accessibles aux personnes en situation d'handicap**

La définition du handicap par l'Organisation Mondiale de la Santé est la suivante : « le handicap n'est pas une déficience individuelle mais il résulte des difficultés rencontrées par un individu face à un environnement inadapté ».
L'accès aux sports des personnes handicapées est réglementé par la loi du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives, modifiée le 6 juillet 2000 (loi n° 2000-627). Elle définit d'une part que : *« les activités physiques et sportives constituent un élément important de l'éducation, de la culture, de l'intégration et de la vie sociale »*. Elle insiste sur le fait que *«les programmes de l'éducation physique et sportive dans les établissements d'enseignement* [spécialisés ou non] *tiennent compte des spécificités liées aux différentes formes du handicap. »* (Article 6 modifié).

En région, 20 personnes détiennent une carte professionnelle (en plus du sport nautique) pour encadrer un public handicapé. La moitié issue des promotions de BEES handicapés physiques et sensoriels. L'autre moitié est issue des étudiants STAPS mention activités physiques adaptées.
De plus en plus de clubs offrent des prestations adaptées aux personnes handicapées (accompagnement possible grâce à l'achat de matériel spécifique, souvent sur mesure). Ils se forment souvent sur le tas car il n'y a pas de formation BEES sports adaptés en région PACA (il y en avait il y a quelques années).
Il existe un pôle national *sport et handicap* qui peut accompagner les clubs dans la mise en place et l'encadrement d'activités pour les personnes handicapées

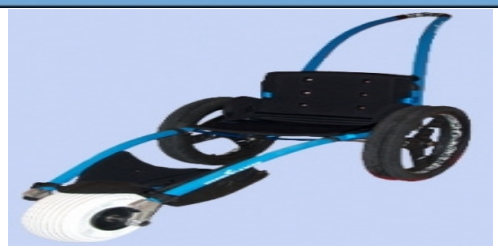
La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est engagée en faveur de l'accès au milieu ordinaire pour les personnes en situation de handicap et propose un certain nombre d'aides qui favorisent notamment la pratique des sports et loisirs nautiques :

- Ainsi, un soutien financier est apporté à des associations qui agissent dans ce domaine, en particulier pour l'accès à la voile et la plongée. En effet, ces deux activités représentent des vecteurs intéressants en matière d'intégration des publics porteurs d'un handicap physique ou mental et sont celles qui sont le plus facilement adaptables.
  Il s'agit principalement de soutenir l'acquisition d'équipements spécifiques, pour qu'ils puissent s'adapter à des déficiences physiques , à titre d'exemple : la mise en place d'un treuil sur un bateau de plongée afin de permettre à des personnes à mobilité réduite d'accéder aux zones de plongée ou bien encore l'équipement d'un trimaran classique pour permettre à des personnes en fauteuil roulant de laisser leur fauteuil à quai et de se déplacer à bord du bateau par un système de harnais.

- La Région favorise également l'intégration des personnes en situation de handicap mental en leur permettant par exemple de participer à des régates ou à des sorties en mer.
  Elle accompagne les structures dans leur démarche de communication en faveur des familles notamment par l'organisation de journées Portes Ouvertes qui permettent à ces personnes de porter un autre regard sur les activités sportives potentiellement praticables.
  Ces démarches favorisent également l'acceptation du handicap par le reste de la société puisque ces personnes apparaissent finalement capables de pratiquer des activités physiques.

- Elle est également partenaire des clubs nautiques pour les équipements et travaux permettant un accès aux locaux et aux activités pour tous. C'est notamment le cas lors de mise en place d'ascenseurs pour personnes à mobilité réduite.

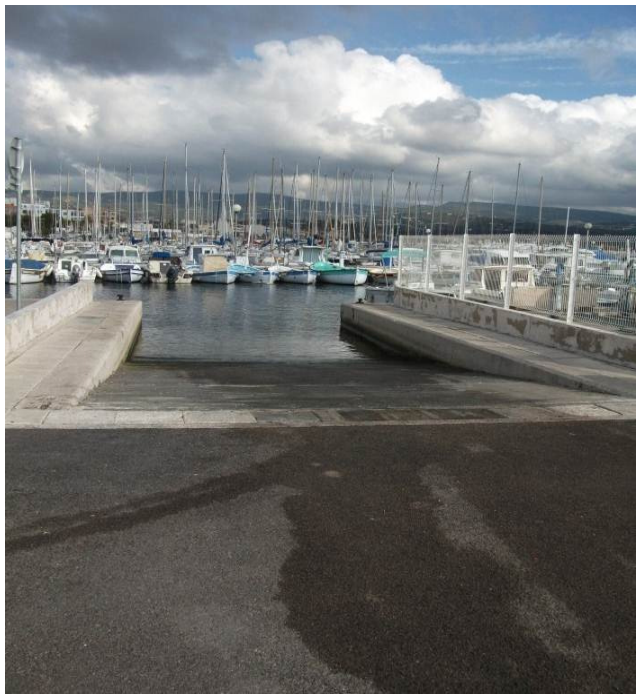
- Enfin, durant la période 2005-2007, la Région a mis en place un programme spécifique pour faciliter l'accès aux plages aux personnes à mobilité réduite. Il s'agissait d'un appel à projets pour permettre aux communes de s'équiper de fauteuils amphibies. Cette action a reçu un écho important auprès des communes littorales qui pour l'essentiel ont adhéré à cette action.
  Désormais cette opération n'a plus cours mais la Région continue de soutenir ce type d'actions sous la forme de subventions en investissement. Aujourd'hui 76 plages sont équipées de fauteuils amphibies qui permettent aux personnes en situation d'handicap d'accéder aux plans d'eaux.



- **favoriser l'accès à la mer pour tous**

    - La prise en compte de la problématique des cales de mise à l'eau

La demande d'accès à la mer des adeptes d'une plaisance familiale pratiquée sur des bateaux transportables de moins de 8 mètres, augmente, alors que le nombre de cales de mise à l'eau en service recule, sous la pression des autres usages. Les besoins de la population régionale pratiquant la plaisance la moins impactante sur les milieux, en raison de la petite taille des bateaux et de leur présence temporaire sur les bassins de navigation, sont donc insatisfaits.



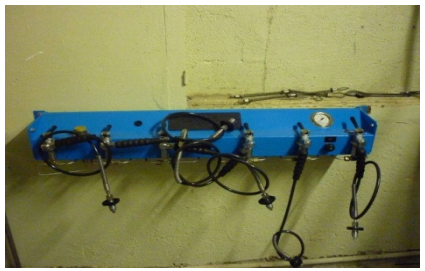
La problématique des cales de mise à l'eau en région	Les critères en faveur du développement de ces équipements
• Réduction importante des accès à la mer pour tous • Fermeture progressive des cales de mise à l'eau • 2 cales sur 3 ouvertes au public en moyenne (100 cales) • Remise en cause du service public et égalité de droit d'accès à la mer • +80 000 immatriculations en région susceptibles d'utiliser ces cales • 150 000 sorties annuelles sont garanties par les équipements actuels • Congestion des voies de circulation • Nombreux conflits d'usages	• Equipements peu impactant sur l'environnement • En terme de pratique de loisirs chaque cale équivaut à un petit ou moyen port (1 cale= 107 postes à flot) • Des industries nautiques favorables à ce développement (France dans les premiers rangs pour la construction de transportables) • De 8 à 20 emplois créés par cale (directs et indirects / temps plein ou saisonnier) • Equipements participant à l'aménagement du territoire

Source : étude des dispositifs de mise à l'eau de navires transportés ou tractés – Région PACA 2011

Consciente de ce phénomène, la Région a pris la décision de s'y intéresser en organisant un colloque le 30 juin 2009, en commandant la réalisation de la première étude jamais conduite sur le sujet en France (rendu janvier 2011) et en adoptant la mise en place d'un dispositif financier pour le maintien et le développement de ces équipements (délibération du 24 juin 2011).
L'étude commandée par la Région préconise une démarche de progrès en trois axes : amélioration de 20% des débits des cales en service, réouverture d'une cale fermée sur trois, création de quelques pôles régionaux exemplaires d'accès à la mer. L'objectif visé étant de doubler les flux gérés soit 300 000 sorties annuelles.

- Le développement des centres nautiques et des clubs

Plus de 450 écoles et clubs de voile, de plongée, ou d'autres sports nautiques contribuent à la formation sportive des jeunes, à la découverte du milieu marin, à l'animation des plans d'eau tout au long de l'année et à la valorisation du patrimoine maritime.
Ces structures nautiques proposent une grande diversité d'activités : pratique, apprentissage et initiation à de multiples sports, classes de mer (à la journée pour les communes littorales ou en internat pour les communes du moyen pays), accès aux personnes handicapées, sports de haut niveau, organisation de compétitions.
Elles offrent un moyen, privilégié pour permettre aux plus grands nombre d'accéder à la mer et aux activités nautiques.



4-8-5 La sécurité en mer

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur offre près de 900 km de côtes à la pratique des loisirs nautiques. La gestion de cet espace de loisirs implique une politique volontariste en matière de sécurité des biens et des personnes. Il s'agit d'informer le public, de favoriser l'acquisition de matériels de sécurité par les clubs sportifs et les structures associatives et de soutenir l'action de la Société Nationale de Sauvetage en Mer.
La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) est une association, reconnu e d'utilité publique, dont la mission première est le sauvetage des biens et des personnes.
En Provence-Alpes-Côte d'Azur, 21 stations de sauvetage sont réparties sur le littoral et 485 bénévoles en assurent le fonctionnement.
En 2011, près de 900 interventions de sauvetage ont été réalisées en région. Quelques 600 navires ont été impliqués dans ces opérations avec plus de 1 200 personnes secourues.
La Région accompagne la politique d'investissement de la SNSM et en finance à hauteur de 25% tous les bateaux de sauvetage acquis par les stations du littoral régional. Ces navires sont de trois types : canots tous temps, vedettes de 1ère, deuxième ou troisième classe et bateaux pneumatiques-vedettes légères.

Atouts	Faiblesses
• Multiplicité de l'offre (activités et structures) • Une des 1ères régions françaises pour la pratique des loisirs nautiques • Patrimoine naturel remarquable	• Difficultés d'accès à la pratique des activités nautiques : tarifs, accessibilité, saisonnalité • Nombreux pratiquants non fédérés • Manque de prise en compte des problématiques environnementales dans la formation des éducateurs sportifs • Concentration des activités sur un nombre limité de sites • Manque d'adéquation entre les capacités d'hébergement et le potentiel de développement des activités nautiques
Opportunités	**Menaces**
• Un engouement croissant des français pour les sports nautiques • Une demande pour la découverte du milieu marin par les sports nautiques • Le développement de nouvelles activités • Développement de la pratique scolaire des sports nautiques	• Conflits d'usages (saturation spatio temporelle) • Accidentologie importante • Manque de moyens de police en mer • Manque de connaissance de la capacité de charge des milieux

Enjeux

- **Favoriser l'accès aux sports et loisirs nautiques pour le plus grand nombre**
- **Encourager la mise en place des structures nautiques permanentes**
- **Associer plus systématiquement la découverte de sports nautiques à la préservation des milieux**
- **Favoriser une meilleure représentativité du monde sportif dans les instances de gestion des territoires littoraux et marins**

V. Un environnement facteur d'attractivité à ménager pour favoriser un développement exemplaire

5.1 Des risques importants de pollutions

La pollution des eaux côtières a pour origine principale l'activité domestique, avec un bord de mer fortement urbanisé et la présence des trois plus grandes agglomérations régionales. Néanmoins, les activités touristiques, industrielles ou agricoles sont aussi à l'origine d'une part importantes de cette pollution.

Les travaux réalisés dans le cadre de l'élaboration du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et de la mise en œuvre de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) ont permis d'affiner ce diagnostic en identifiant plus précisément les principales pressions s'exerçant sur les masses d'eaux côtières. Les pollutions liées aux agglomérations ont été recensées dans 25% des masses d'eaux de la façade méditerranéenne française. Viennent ensuite, en terme de nombre de masses d'eau concernées, les pressions liées aux espèces invasives, aux mouillages forains, aux pôles industrialo-portuaires et aux agglomérations. Les pressions liées aux apports du Rhône ou des cours d'eau, et aux rejets des stations d'épuration, représentent une source importante de pollution mais ne concernent que 15% des masses d'eau.

Si l'on regroupe les pressions par famille, on met en évidence pour le district Rhône-Méditerranée-Corse l'importance des usages maritimes et des atteintes à l'hydromorphologie avec plus de 40% des masses d'eau concernées. Les apports polluants arrivent en second avec 25% et les compétitions biologiques ensuite avec près de 22%.

A l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, deux secteurs peuvent être identifiés sur le littoral et présentent des types de pressions distincts :

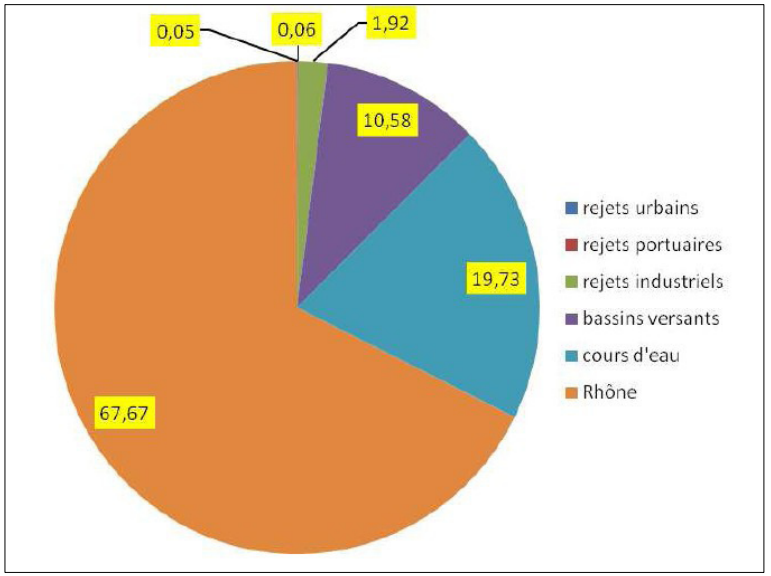
- le territoire du Golfe de Fos à la Rade de Toulon, nommé « Zone d'Activités de Marseille » dans le SDAGE où les pressions les plus importantes portent sur les pôles industrialo-portuaires, les agglomérations. Viennent ensuite les autres pressions (apports du Rhône, rejets de stations d'épuration, mouillages forains et activités nautiques.

- le territoire du Tombolo de Giens à la frontière italienne, nommé « Zone Côtiers Est et Littoral », où les pressions les plus importantes portent sur les agglomérations, les usages en mer avec les mouillages forains et les activités subaquatiques et enfin les apports par les cours d'eau côtiers.

Plus récemment, le diagnostic réalisé dans le cadre du Plan d'action pour le milieu marin « Méditerranée occidentale » issu de la mise en œuvre de la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin caractérise les sources de pressions chimiques et hiérarchise leur importance. Le graphique ci-dessous présente les résultats obtenus. Les fleuves et cours d'eau côtiers représentent près de 88% de l'ensemble des apports à la sous-région marine.
Une part non chiffrée de la pollution atmosphérique aboutit en mer. Pour les nutriments (*dont l'azote*), cette forme d'apport est estimée à près de 80% des apports en azote du fleuve Rhône.

En ce qui concerne les rejets directs, les secteurs marins présentant une altération de la qualité chimique des eaux sont les grandes métropoles (Marseille, Toulon, Nice, …), les secteurs industriels (Golfe de Fos, Cassidaigne) et les zones sous l'influence des cours d'eau côtiers (Rhône, Var, …).

Les informations sur le devenir des polluants dans la chaîne trophique ou la caractérisation de l'écotoxicité, sont insuffisantes pour établir un bilan en sous-région marine, excepté pour le cas des PCB, où l'étude de la chair des merlus du golfe du Lion montre une contamination importante.



➢ ***La qualité des masses d'eaux côtières suivie de près***

Les résultats issus des réseaux de surveillance RINBIO (utilisation d'un organisme bio intégrateur, la moule, pour évaluer les niveaux de contamination chimique et radiologique des eaux) et RNO (évaluation des niveaux de polluants et paramètres généraux de la qualité du milieu marin) permettent d'échantillonner l'ensemble des masses d'eau de la façade méditerranéenne française.

A l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les résultats obtenus sont les suivants :

- Les pesticides : les grandes agglomérations sont concernées par des niveaux moyen à fort de pesticides ;
- les métaux lourds : près de la moitié des masses d'eau de la région présentent des contaminations supérieures au niveau général. Les niveaux les plus élevés concernent les grandes agglomérations. Dans les agglomérations de moindre importance, comme Saint-Tropez, Cannes ou Fos-sur-Mer, les niveaux restent moyens. Il faut noter l'absence de cette pollution dans les secteurs faiblement urbanisés ;
- Autres polluants organiques : certaines masses d'eau côtières sont concernées par ce type de pollution. Il s'agit du Golfe de Fos, de l'agglomération marseillaise, de la rade de Toulon, du littoral d'Antibes à Nice et du secteur du cap d'Ail à Menton. La présence de ces polluants est compréhensible dans la zone industrialo-portuaire de Fos et pour les grandes agglomérations.

➢ ***Des pollutions sans frontières***

Les rejets en mer d'hydrocarbures par les navires : Les **accidents maritimes** provoquant des dégâts écologiques sont peu nombreux contrairement aux **rejets illicites** (*dégazages*) importants au large de la côte d'Azur et sur l'Est de la Corse. C'est en Méditerranée qu'est recensé le plus grand nombre de rejets en mer à partir de navires (les 2/3 des observations nationales sur la période 2004 -2008 selon le CEDRE). Ces rejets sont localisés sur les principaux axes de transport maritime : entre Gênes et le détroit de Messine sur la côte Est de la Corse, entre les principaux ports méditerranéens comme Marseille, Valence, Barcelone et Gênes. Le plus souvent ces rejets sont d'origine non identifiée. Quand ils le sont, il s'agit le plus souvent d'hydrocarbures rejetés volontairement en mer (« dégazage »). De nombreuses pollutions de faible à moyenne ampleur touchent les côtes de la Région. La préparation à la lutte contre ces pollutions à terre et la mise en place de chaînes d'alerte sont indispensables pour garantir une réparation des dommages la plus réactive possible.
La Région a engagé un partenariat depuis plusieurs années avec le CEDRE pour permettre la formation des agents à la mise en place de plans de lutte pour les collectivités.

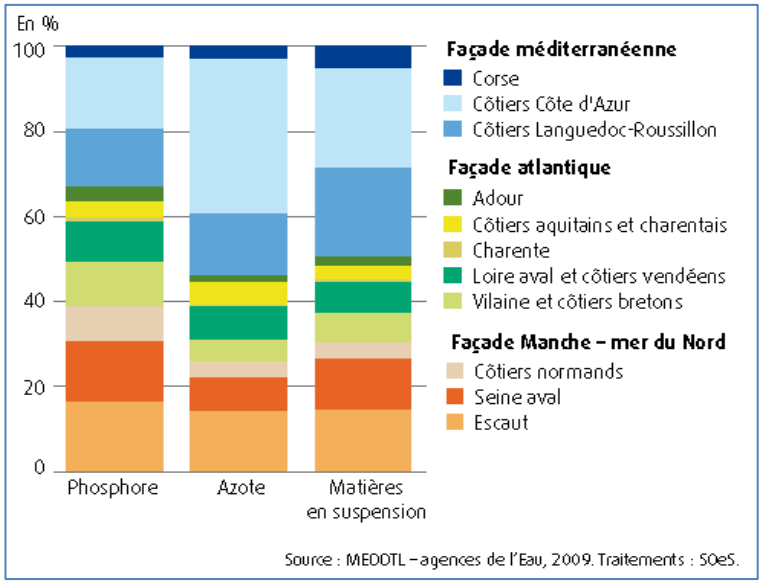
La lutte contre les macro-déchets : Environ 70 à 80% des macro-déchets observés en mer proviennent de la terre (bande côtière et fleuves). Selon l'IFREMER, on estime que plus de 540 millions de tonnes de déchets plastiques encombrent les fonds marins européens. La mer Méditerranée étant de loin la mer la plus

polluée avec plus de 300 millions de tonnes de déchets. À titre d'exemple, les déchets plastiques - pour ne citer que cette catégorie de déchets - représentent entre 60 et 95 % des macro-déchets, avec une biodégradabilité polluante située entre 100 et 500 ans.
Suite au Grenelle de la mer, un plan de réduction et de gestion des macro-déchets a été adopté. Les macro-déchets flottants arrivent également pour partie par les courants marins, en particulier par le courant Ligure en provenance d'Italie.

➢ ***Une concentration de certains polluants liée aux cours d'eau proches du littoral***

Au niveau national, les principaux métaux lourds déversés dans les eaux proches du littoral sont le cadmium, le cuivre, le plomb, le mercure, le nickel, et le zinc.

Les zones littorales regroupent plus des trois quarts des rejets métropolitains de plomb (78 %), 59 % des rejets de zinc et 48 % des rejets de cadmium. Cela traduit l'importance de l'industrie en bord de mer en particulier le raffinage, la pétrochimie et la métallurgie. Toutefois à l'échelle de la région, la faible part de l'industrie lourde dans une économie essentiellement touristique-tertiaire et sa concentration géographique sur certaines zones du territoire, notamment sur le littoral, circonscrit le champ des pollutions lourdes (source : profil environnemental régional, en cours).



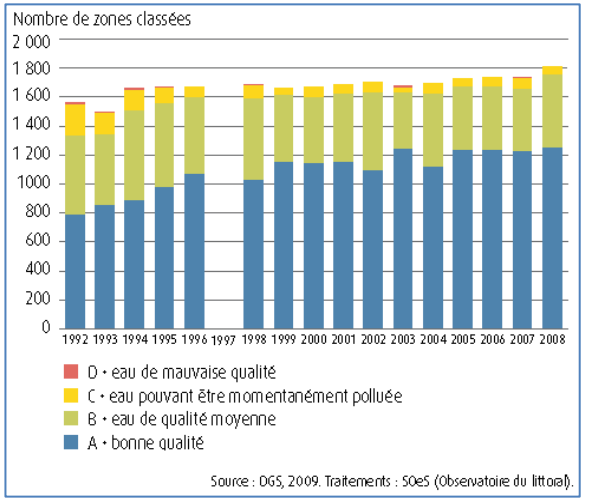
Les rejets en phosphore, azote et matière en suspension des stations d'épuration des 11 zones côtières de Méditerranée française représentent environ 40 % des rejets de l'ensemble des stations d'épuration alors que ces zones représentent le tiers de la surface hexagonale. En rapportant ces rejets à la surface des sous-unités, la pression de rejet est plutôt forte en Méditerranée.

➢ ***Des eaux de baignade de meilleure qualité***

La directive européenne 76/160/CEE du 8 décembre 1975, relative à la qualité des eaux de baignade, transposée en droit français par le décret du 7 avril 1981 (modifié par le décret du 20 septembre 1991) a été abrogée par la directive 2006/7/CE du 15 février 2006.

Le décret n° 2008-990 du 18 septembre 2008 complété des arrêtés des 22 et 23 septembre 2008 relatifs aux modalités de surveillance des eaux de baignade ont transposé cette directive de 2006 en droit français, avec des délais d'application allant de 2010 à 2013 ainsi que prévu par cette directive.

La nouvelle réglementation « baignade » entre donc en vigueur de façon progressive, l'année 2010 ayant étét l'une des années charnières au cours desquelles cohabitaient les dispositions issues de l'ancienne directive de 1975 et les dispositions issues de la nouvelle directive de 2006. Une partie des dispositions réglementaires appliquées en 2010 étaient donc transitoires.



L'application de la nouvelle directive va notamment entrainer un **renforcement de l'information du public** et apporter des modifications dans les **modalités de classement qui porteront sur quatre années de surveillance**. L'accent est ainsi mis sur la prévention par une **gestion plus prédictive** des ouvertures et fermetures des plages lorsque les eaux de baignade sont soumises à des risques de pollution. Pour atteindre cet objectif, des études de fond, dites **« profil » des eaux de baignade,** sont imposées aux gestionnaires des plages, les maires. Ces profils correspondent à une identification de toutes les sources de pollutions susceptibles d'affecter la qualité des eaux de baignade et de présenter un risque pour la santé des baigneurs. Cette meilleure connaissance permettra d'une part, de programmer les travaux nécessaires à la mise à l'abri des plages vis à vis des pollutions, et aussi de gérer de manière préventive la fermeture temporaire des plages.

Chaque année, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 391 sites de baignade en mer et 82 sites en eau douce font l'objet de prélèvements dans le cadre du contrôle sanitaire des eaux de baignade. La répartition des classements des sites de baignade en eau de mer en Provence-Alpes-Côte d'Azur est la suivante : 85% sont classés en A, 14% en B et 1% en C selon le rapport remis par l'Agence Régionale de la Santé en 2011.

A partir de la saison 2013, des nouvelles modalités de calculs statistiques vont être mises en œuvre et aboutir à un nouveau classement sanitaire des sites de baignade. Ce nouveau classement, qui découle de la directive de 2006, introduit les principales modifications suivantes :

- prise en compte des résultats d'analyses de quatre saisons balnéaires pour aboutir à un classement plus fiable à moyen terme ;
- création de quatre nouvelles catégories de qualité : « excellente/bonne/suffisante » qui seront conformes pour la pratique de la baignade et une catégorie « insuffisante » qui sera non conforme pour la baignade.

Ce classement est plus sensible au « bruit de fond » dû aux pollutions chroniques. Il sera donc plus pénalisant pour les sites touchés par ce type de pollution alors qu'il sera plus souple vis à vis des épisodes de pollutions accidentelles. Une simulation de classement suivant les critères de cette nouvelle directive a été réalisée à titre informatif sur les résultats obtenus en 2010 : 82% des sites considérés comme excellents, 12% bons, 4% suffisants et 2% insuffisants.

➢ *Des risques sanitaires liés à la toxicité de contaminants naturels*

La qualité sanitaire de l'eau de mer, en lien avec la consommation de coquillages est une compétence de l'Etat, et son suivi est mis en œuvre par l'IFREMER dans le cadre de ses réseaux de surveillance. Elle n'entre pas en conséquence dans le champ de la stratégie régionale de la mer et du littoral.

Cependant, parmi les contaminations marines d'origine naturelle, on peut citer les risques sanitaires liés **à la présence de la microalgue toxique *Ostreopsis ovata*** dans les eaux de baignade en Méditerranée.

En effet, ces dernières années, les conditions climatiques ont été favorables au développement de cette micro algue tropicale toxique, sous nos latitudes en mer Méditerranée. La présence de cette algue a été signalée à plusieurs reprises et notamment à Gênes (Italie), en juillet 2005 et juillet-août 2006, et à Barcelone, en août 2004, causant à chaque fois l'intoxication et l'admission aux urgences de près de 200 personnes (dont une vingtaine d'hospitalisations), par inhalation de gouttelettes contaminées transportées par le vent. Début août 2006, plusieurs personnes fréquentant la calanque du Morgiret (îles du Frioul au large de Marseille) ont présenté des symptômes irritatifs ORL, muqueux et digestifs, avec ou sans fièvre. A la suite de cet épisode, la Direction générale de la santé (DGS) a mis en œuvre un dispositif associant une surveillance épidémiologique et une surveillance environnementale, ainsi qu'une gestion préventive du risque lié à la présence de cette algue. Ce dispositif, couvrant les 9 départements du littoral méditerranéen (Pyrénées Orientales (66), Aude (11), Hérault (34), Gard (30), Bouches du Rhône (13), Var (83), Alpes-Maritimes (06), Haute Corse (2B) et Corse du Sud (2A)) a été mis en œuvre lors des saisons balnéaires 2007,

2008 et 2009. Ce dispositif définissait notamment un seuil de pré-alerte (4 000 cellules d'*Ostreopsis* par litre d'eau en 2007 et 2008 et 30 000 cellules par litre en 2009) et un seuil d'alerte (30 000 cellules par litre en 2007 et 2008 et 100 000 cellules par litre en 2009), déclenchant la mise en place d'une cellule d'aide à la décision pilotée par la CIRE.
Il convient donc de rester en alerte et de contribuer à une meilleure connaissance du phénomène *Ostreopsis ovata* avec l'ensemble des acteurs concernés.

Atouts	Faiblesses
• Bonne qualité des eaux de baignade suite aux efforts engagées depuis des années. • Sensibilité politique à la nécessité du maintien d'une bonne qualité des milieux et des eaux	• Des secteurs où des efforts sont encore à faire sur la qualité des eaux de baignade notamment dans la rade de Marseille. • Manque de solidarité aux échelles telles que le bassin versant.
Opportunités	**Menaces**
.	• Pollutions volontaires et accidentelles • Apports par les courants notamment Ligure • Nouveau risque sanitaire lié à la micro algue toxique *Ostreopsis ovata*

Enjeux

- **Maintenir un haut niveau de gestion de la qualité des eaux.**
- **Prendre en compte les problèmes liés aux eaux pluviales.**
- **Veiller à l'évolution du risque *Ostreopsis ovata* et contribuer à l'amélioration des connaissances.**

5.2 Une biodiversité marine et littorale riche mais sous pression

La biodiversité, c'est l'Homme et la Nature réunis, c'est le tissu vivant de la planète. Nous respirons, mangeons, buvons créons et innovons grâce à elle. Elle est le garant de notre capacité à vivre aujourd'hui et demain. Sur notre territoire, elle est constitutive de l'essence même de notre société provençale et alpine dans ses dimensions relationnelles, culturelles et paysagères. Les intérêts que nous avons à sa préservation sont vitaux. La biodiversité engendre un emploi sur six en France ; 40% des activités économiques en dépendent directement selon le Groupe d'études sur l'économie des écosystèmes et de la biodiversité (TEEB).
Des métiers nouveaux émergent : génie écologique, reconversion des friches industrielles par exemple. Un nouveau regard sur la biodiversité multiplie les opportunités d'innovation, qui peuvent mobiliser les acteurs publics, la recherche, les entreprises et l'ensemble des acteurs du territoire.

La région abrite une flore très variée : 4 000 espèces dont 511 protégées (4 900 espèces au total en France) et 86 espèces endémiques à la région. Elle regroupe également 245 espèces d'oiseaux nicheurs (312 en France), 23 espèces de reptiles (37 en France), 16 espèces d'amphibiens (35 en France), 114 espèces de mammifères (134 en France). Ce capital naturel exceptionnel donne aux acteurs du territoire, la responsabilité de le préserver pour assurer une meilleure qualité de vie de ses habitants. Ainsi, **la région Provence-Alpes-Côte d'Azur possède la plus grande biodiversité** de toutes les régions métropolitaines françaises. Aux milieux exceptionnels, s'ajoutent aussi des milieux dits « de **nature ordinaire** » notamment en milieu urbain, périurbain et cultivés, qui contribuent aux connexions entre espaces et permettent aux espèces de bénéficier de corridors écologiques adaptés à leurs besoins alimentaires ou de reproduction.

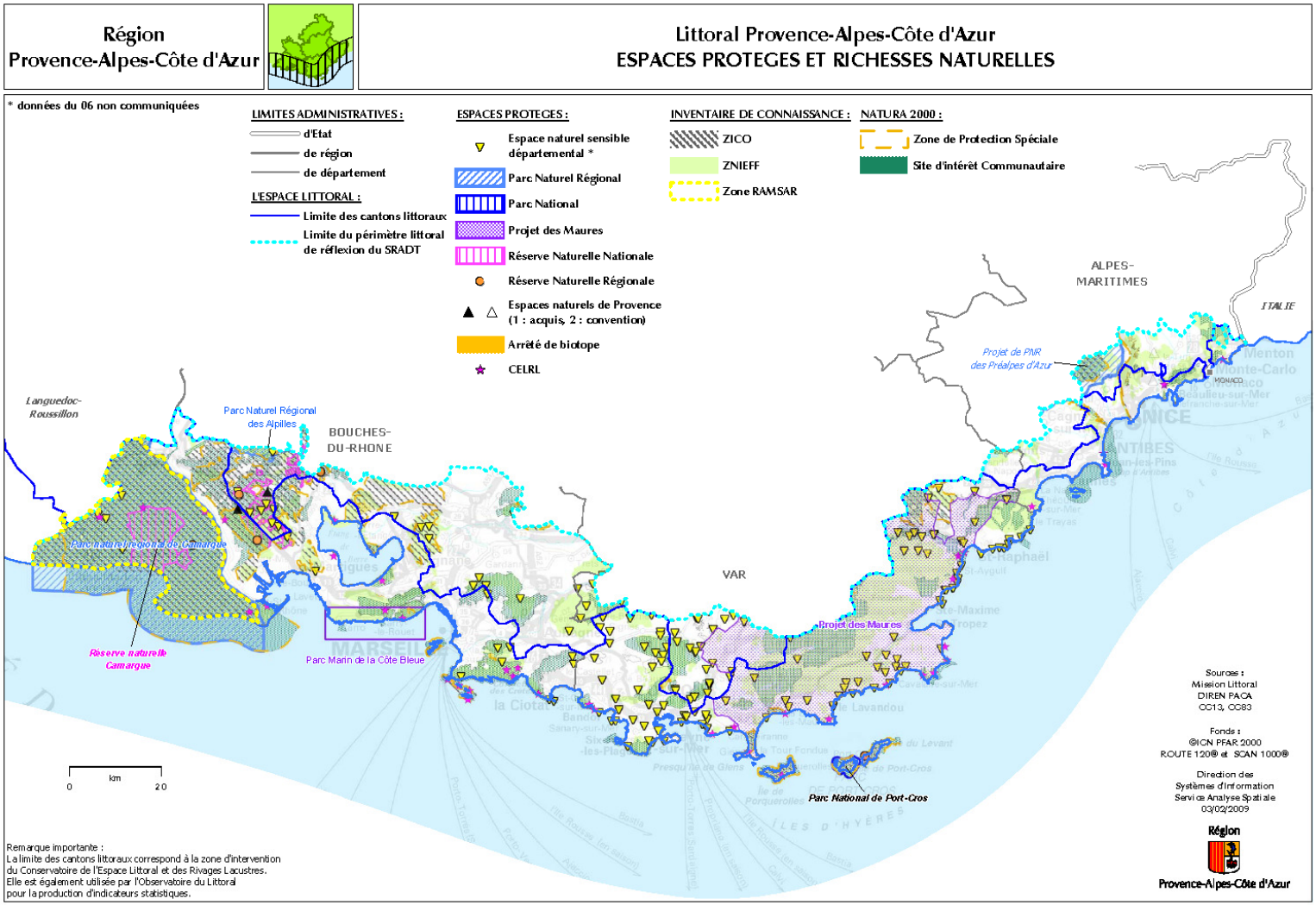
Elément clef de la qualité et du cadre de vie, **la biodiversité est un atout pour le développement économique et social de cette région**, mais menacée par l'attractivité qu'elle génère, notamment par une pression anthropique sans cesse croissante et un contexte d'aléas naturels, souvent violents en Méditerranée.
Ces enjeux nécessitent une gestion intégrée afin de concilier aménagement, développement économique, valorisation du cadre de vie et préservation de la diversité des ressources. Ainsi, consciente de ses responsabilités envers les générations présentes et futures, et forte de ses compétences, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a souhaité mettre en œuvre une Stratégie régionale globale en faveur de la biodiversité, avec une mobilisation de tous les acteurs.

Parallèlement, la Stratégie nationale pour la biodiversité 2011-2020, comme le Grenelle de l'Environnement et de la Mer, marque la volonté de l'Etat français d'investir dans la préservation de la biodiversité.

Mérou au cœur d'un herbier de posidonie

L'importance des espaces naturels dans les communes littorales

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est connue pour la grande diversité de ses paysages et pour être une des régions dotée des surfaces les plus étendues en milieux naturels préservés. Ce qui peut sembler paradoxal avec l'extrême concentration des hommes sur la bande littorale.



Les littoraux de Provence-Alpes-Côte d'Azur sont marqués par la présence importante de milieux ouverts, hors prairies, aux côtés de zones humides maritimes (Camargue, étang de Berre).

- ***Le milieu marin littoral est le plus riche en termes de biodiversité***

Le milieu marin est partagé en deux ensembles majeurs où des chaînes spécifiques de nutrition sont établies. Il faut ainsi distinguer le milieu pélagique et le milieu benthique.

Le milieu pélagique concerne la pleine mer. La chaîne de nutrition est basée sur le plancton végétal (cellules végétales microscopiques utilisées par le plancton animal et ce dernier par les poissons pélagiques comme les anchois et les sardines, eux-mêmes nourrissant les grands prédateurs : thons, dauphins …). Ce milieu s'étend sur toute la surface des mers et océans et il concerne la zone superficielle bien éclairée (en majeure partie la zone située entre 0 et -100 m).

Le milieu benthique concerne les fonds marins. Font parties de ce milieu les espèces fixées sur le fond des mers ou enfouies dans les substrats marins et celles qui ont besoin de vivre à proximité des fonds pour leur développement ou pour assurer une partie du cycle de leur vie. Ce système de vie est beaucoup plus diversifié que le précédent. Ainsi un groupe d'experts internationaux (Joint group of Experts on the scientific aspects of marine environmental protection, 1997 UNESCO – UNEP) a souligné ce fait en établissant cet axiome : **« La biodiversité marine est plus élevée dans le système benthique que dans le pélagique ».**

Le milieu benthique littoral est très diversifié dans sa partie superficielle : les petits fonds bien éclairés (essentiellement entre 0 et -20 m) sont couverts d'une végétation de macrophytes (algues et plantes à fleurs). Cette végétation sous-marine sert de nourriture ou abrite une faune spécifique. A l'inverse, les fonds où l'obscurité est totale (<100 m) ne sont colonisés que par une faune peu diversifiée et éparse (ne se nourrissant que des détritus organiques tombant de la surface). Ainsi le même groupe d'experts internationaux a proposé ce second axiome : **« Les systèmes côtiers sont les plus riches grâce à la diversité des habitats littoraux. »**

L'herbier de posidonies, écosystème pivot en Méditerranée

La posidonie est une plante marine qui couvre de grands espaces, de la surface à 40 m de profondeur environ. L'espèce, *Posidonia oceanica* est endémique de Méditerranée où elle forme des prairies de posidonies qui constituent un support, un abri, une frayère et une nurserie pour plus de 400 espèces. Comme toutes les plantes, elle produit de l'oxygène, fait des fleurs et des fruits. Les herbiers stabilisent les fonds, piègent les sédiments et permettent d'atténuer les effets de la houle sur les côtes. En automne, les feuilles mortes de posidonies rejetées sur les plages, forment des « banquettes » qui protègent les plages de l'érosion et maintiennent le sable lors des tempêtes. Autant d'intérêts qui font que la valeur économique de l'herbier par hectare et par an a été estimée à 3 fois celle des récifs coralliens, 10 fois celle de la forêt tropicale et 100 fois celle d'une prairie terrestre… Ces herbiers ont directement soufferts des aménagements littoraux dans les années 70 qui les ont recouverts et détruits irrémédiablement. Pour préserver cet habitat exceptionnel, cette espèce est protégée depuis 1988.

➢ ***Des zones humides interdépendantes des zones côtières***

Les zones humides sont des milieux fermés présentant souvent des atteintes à l'hydro-morphologie et une altération significative de la qualité chimique de l'eau avec, pour certains secteurs des concentrations élevées en nutriments, métaux lourds, pesticides et autres polluants organiques. La mauvaise qualité du macrophytobenthos et du phytoplancton est aussi à souligner. Le faible renouvellement de l'eau de ces milieux rend par ailleurs plus difficile l'amélioration de la qualité de ces milieux. La problématique des apports pour les zones humides porte sur la gestion hydraulique qui s'exprime soit en termes de modifications des échanges hydrauliques (artificialisation des échanges avec la mer), soit en termes de modifications du bilan hydrique et de la salinité (stratification des eaux, fortes variations de salinité…) du fait d'apports conséquents en eau douce liés à des aménagements structurants en hydroélectricité.

➢ ***La biodiversité marine et littorale soumise à de nombreuses pressions***

Les principales atteintes prises en considération pour le domaine maritime concernent davantage celles liées à la préservation de la santé et de l'économie. Ainsi, les gestionnaires du milieu marin gèrent plus particulièrement les pollutions bactériennes ou chimiques affectant les productions halieutiques et la qualité des eaux de baignade. Par ailleurs, des efforts considérables sont engagés pour la prévention et le traitement des pollutions affectant l'aspect naturel des côtes comme les marées noires ou l'accumulation de détritus solides sur les plages, qui sont toujours très dommageables pour l'économie touristique. Enfin, des efforts communautaires sont menés pour réguler la surpêche et préserver l'économie de la pêche par une meilleure gestion des ressources halieutiques. Toutes ces mesures contribuent bien évidemment à préserver la biodiversité. Néanmoins, il est important de comprendre que **toutes ces pollutions sont réversibles et les effets les plus délétères sur les milieux et espèces sont le plus souvent très localisés.**

Or, quand on sait que **la destruction de l'habitat est au sommet de la hiérarchie des atteintes à la biodiversité** planétaire avant même les impacts des invasions d'espèces allogènes, des pollutions chimiques ou bactériologiques et des surexploitations des ressources vivantes naturelles, on peut penser que les enjeux pour préserver la biodiversité sont ailleurs.

En effet, les travaux réalisés dans le cadre de l'élaboration du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux et de la mise en œuvre de la Directive Cadre sur l'Eau, ont montré que 64% des masses d'eau de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se caractérisent par un Etat des biocénoses satisfaisant. Néanmoins, certains secteurs présentent une altération significative des biocénoses marines : la zone industrialo-portuaire de Fos, les agglomérations de Marseille, Toulon, Saint-Tropez, Sainte Maxime, Saint-Raphaël, d'Antibes à Nice et de Villefranche-sur mer. **Ce sont des secteurs où les aménagements du littoral sont notables. Les terrains gagnés sur la mer ont contribué à détruire les petits fonds, et donc les habitats.**

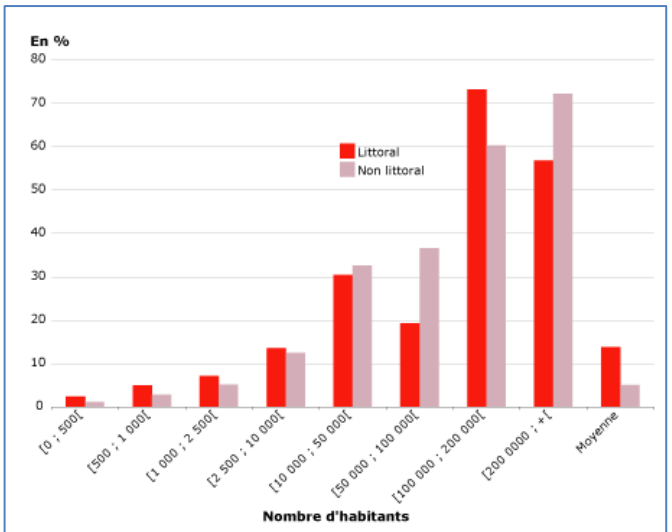


Figure 5 : Part des territoires artificialisés dans l'occupation du sol des communes métropolitaines

➢ ***Une tendance générale à l'artificialisation accentuée sur les communes littorales***

Selon l'observatoire du littoral, les territoires des communes littorales sont plus artificialisés que la moyenne en métropole. Cette tendance est d'autant plus affirmée que la commune est peuplée.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'évolution de l'occupation du sol montre un grignotage constant des espaces agricoles et naturels à la périphérie des grandes agglomérations, au détriment de la qualité des paysages et des milieux du Moyen pays.

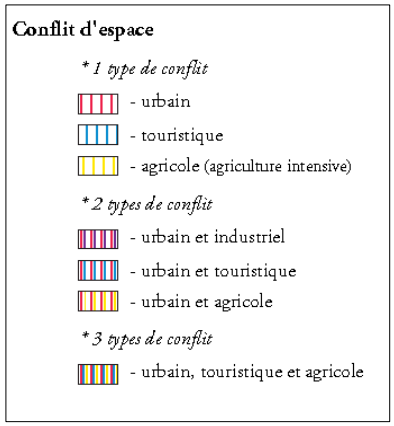
Les écosystèmes benthiques littoraux les plus riches ne s'étendent que sur des surfaces exiguës du plateau continental. Dans certaines régions, comme devant les côtes rocheuses de Provence-Côte d'Azur et devant la côte occidentale de la Corse, le plateau continental est très exigu. L'isobathe -20 m se rencontre le plus souvent à moins de 500 mètres du littoral. La zone la plus riche en termes de biodiversité est dans ce cas réduite à une bande linéaire étroite en bordure des côtes. **C'est sur cet « oasis » linéaire de vie marine que les aménagements du littoral sont construits.**

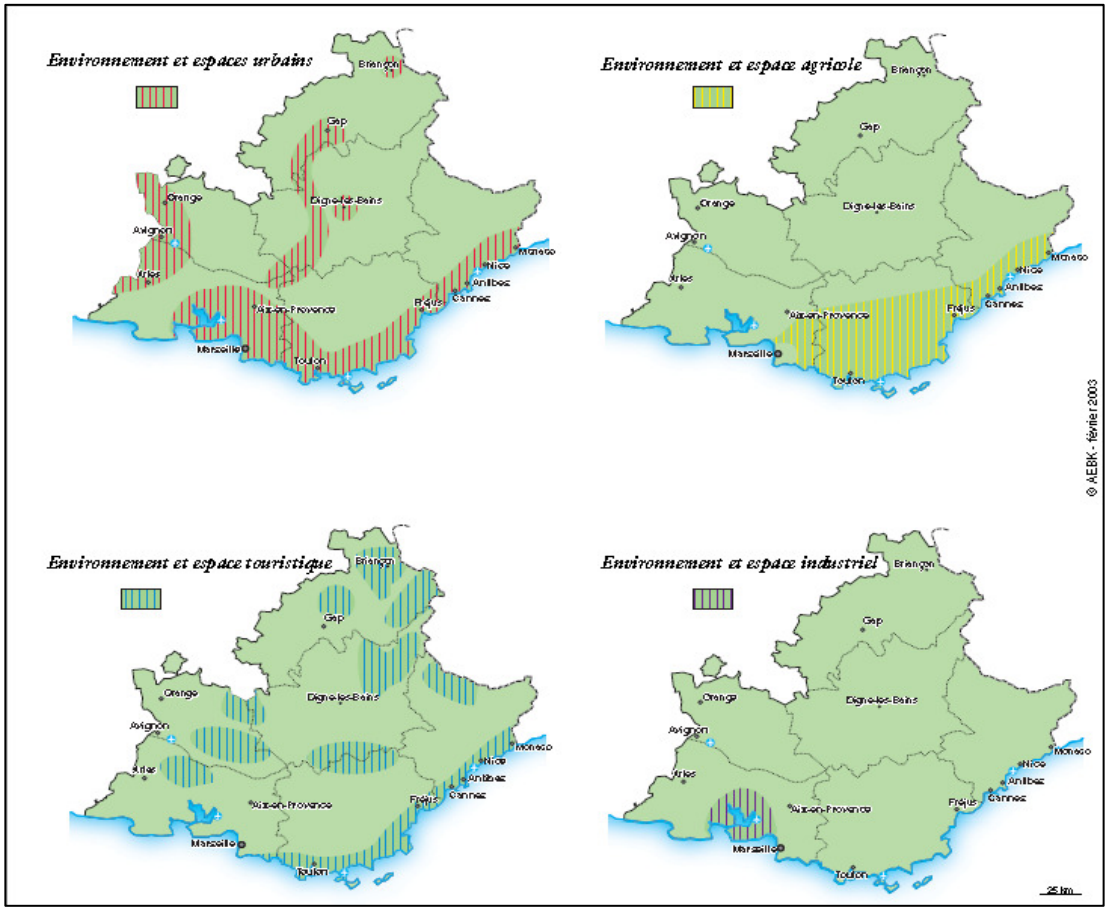
L'évaluation des effets négatifs des constructions sur la mer sur les écosystèmes marins est souvent perçue comme une démarche hostile au développement. De ce fait peu d'études traitent de ce thème conflictuel et politiquement sensible, peu d'engagements financiers et humains sont consacrés à ce sujet. Ainsi la prise en compte des impacts causés par les aménagements gagnés sur la mer est négligée.

Les ouvrages gagnés sur la mer détruisent les habitats sous-marins de façon irréversible. Les destructions sont cumulables (c'est l'addition de l'ensemble des ouvrages construits sur la mer qu'il convient de considérer pour évaluer leur impact global). Les destructions sont irréversibles, contrairement à toutes les autres atteintes au milieu marin, les destructions par recouvrement ou par enclavement sont définitives. Autant les collectivités peuvent réduire les polluants à la source (stations d'épurations, limitation des rejets toxiques…) autant il est utopique d'envisager la destruction d'un ouvrage portuaire pour recréer l'habitat sous-marin détruit. Surface et linéaire aménageables ne sont pas extensibles. Au contraire, ils se réduisent après chaque aménagement gagné sur la mer. Au fur et à mesure, les espaces naturels se réduisent irréversiblement et les conflits d'usages deviennent plus fréquents. Dans ces conditions, le développement des activités humaines sur la mer n'est pas durable.

Chaque ouvrage présente des particularités d'impacts extérieurs comme : la dilution des eaux polluées provenant d'un plan d'eau portuaire, la perturbation courantologique induite par l'ouvrage sur la côte, l'ancrage des bateaux dans les rares zones de mouillages naturels, qui augmente après chaque nouvelle construction de port. Les rochers immergés constituant les endigages représentent une ceinture étroite de substrat rocheux de moins de vingt mètres de large en général. Le plus souvent édifiés sur des substrats meubles, ces enrochements qui délimitent des abris sont colonisés ou fréquentés par une flore et faune de substrat rocheux. Bien que cela soit considéré comme un effet indirect positif des aménagements gagnés sur la mer, l'ampleur quantitative (surface) de cet apport de support solide est loin de compenser les surfaces détruites par l'ouvrage protégé. Dans certains cas, on observe même un recul des herbiers de posidonies par rapport aux derniers rochers immergés qui protègent un ouvrage.

L'aménagement du littoral fait partie du développement de l'économie. Les conflits d'espaces entre les différentes composantes du territoire (l'urbain, le tourisme, l'industrie et l'agriculture) sont importants. Ces zones de forte pression ont conduit par le passé à une détérioration des milieux. Il semble maintenant indispensable pour un développement durable, de **trouver un équilibre entre développement économique et préservation des milieux naturels**.





La fréquentation du littoral, pour les zones côtières comme pour les zones humides et l'augmentation des loisirs nautiques sont des facteurs forts expliquant le risque de non atteinte du bon Etat écologique tel que définit et attendu par la Directive Cadre sur l'Eau en 2015 et donc indirectement un risque de perte de biodiversité. La diversité et l'augmentation attendue de ces activités de loisirs posent clairement la question de leur régulation que ce soit en termes d'impacts sur le milieu ou bien en termes de conflits d'usages. Plus généralement, la question de la gestion du Domaine Public (et non Public) Maritime reste posée tout comme celle concernant la préservation des zones humides périphériques.

➢ ***Autre menace pour la biodiversité : les espèces invasives***

La prolifération d'algues envahissantes introduites en Méditerranée, telles que *Caulerpa taxifolia* et *Caulerpa racemosa,* est susceptible de provoquer d'importants impacts sur les écosystèmes sous-marins littoraux et de représenter une menace pour la biodiversité.

L'algue verte *Caulerpa taxifolia*, originaire du sud-ouest de l'Australie, a été observée pour la première fois en Méditerranée en 1984. Le genre *Caulerpa* comporte près d'une centaine d'espèces et de variétés, répandues dans les mers tempérées et surtout les mers chaudes. En Méditerranée, une seule espèce de caulerpe est commune, avec une large répartition : *Caulerpa prolifera*. Dans les années 1990, l'apparition en Méditerranée de l'algue verte *Caulerpa taxifolia* a connu un grand retentissement médiatique.

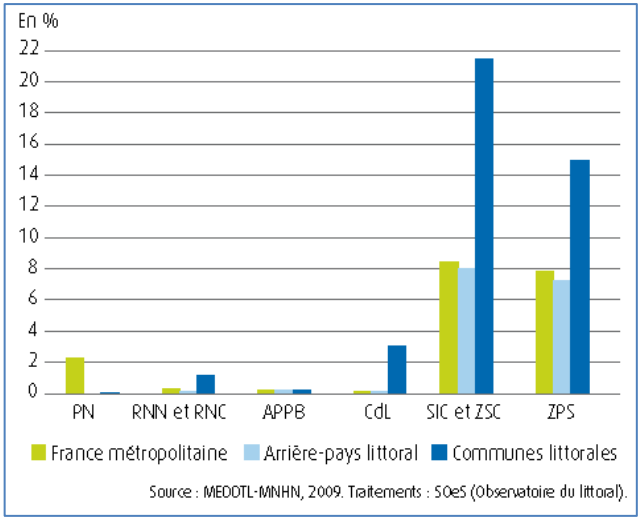
De l'unique mètre carré couvert en 1984, on est passé à plus de 13 000 ha fin 2001. Si la plus grande partie des surfaces atteintes se situe 200 km de part et d'autres de Monaco, plusieurs colonies lointaines ont été inventoriées en Espagne, Italie, Croatie et Tunisie. Mais depuis l'automne 2007, de nombreuses observations de régression, voire même de disparition locale ont été signalées. Les derniers hivers longs et froids ont considérablement réduit la densité des espaces couverts par cette algue.

Ces informations ont pu être obtenues grâce à la mise en œuvre de réseaux d'observation des caulerpes envahissantes co-financés par l'Etat, l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée et Corse, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Office de l'Environnement Corse. La collaboration des plongeurs, pêcheurs, plaisanciers et de tous les observateurs du monde sous-marin a été nécessaire pour surveiller l'ensemble des côtes et déceler de nouvelles implantations dans un 1er temps, et des tendances à la régression actuellement.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a adopté en 2003 une stratégie régionale pour lutter contre l'expansion de *Caulerpa taxifolia.* Cette stratégie qui se veut sur du long terme est toujours mise en œuvre par le Parc national de Port Cros, l'Observatoire marin du littoral des Maures et la Commune du Pradet.

Quant à *Caulerpa racemosa*, sa progression se poursuit depuis 1997. Des systèmes de reproduction très efficaces, absents chez *Caulerpa taxifolia* (qui ne se reproduit que par bouturage) et une meilleure résistance aux eaux froides font que cette algue s'est propagée très vite sur l'ensemble du pourtour de la Méditerranée. Contrairement à *Caulerpa taxifolia*, sa reproduction sexuée ne permet pas de stratégie de contrôle de son expansion. Par contre, les réseaux d'observation des caulerpes pilotés par le Laboratoire ECOMERS de l'Université de Nice Sophia Antipolis permettent de suivre sa progression.

Ces deux espèces de caulerpes, en faisant irruption sur nos côtes, ont attiré l'attention du public sur les espèces introduites en Méditerranée et les compétitions biologiques. Selon le Centre d'Océanologie de Marseille, on dénombre environ 450 espèces introduites dont une centaine de végétaux. Ces espèces arrivent de partout, fixées sur les coques des navires, flottant dans les eaux de ballast dont les pétroliers et les cargos se chargent lors d'un retour à vide, avec les jeunes huîtres importées du japon, par l'intermédiaire de l'aquariophilie ou grâce au Canal de Suez. C'est une réelle menace pour la biodiversité car sans prise de conscience, à une latitude donnée, toutes les mers du monde hébergeront les mêmes espèces, les mêmes paysages.



La faune et la flore de Méditerranée sont en train de changer. Le réchauffement des eaux explique aussi des modifications de répartition, avec des espèces à affinité d'eaux chaudes plus abondantes sur la rive nord de la Méditerranée. C'est ainsi que de nouveaux poissons apparaissent de plus en plus fréquemment sur nos côtes. Les scientifiques dénombrent actuellement environ une soixantaine de poissons originaires de l'Indopacifique en Méditerranée orientale.

➢ ***Une volonté de l'Etat d'augmenter de façon significative le nombre d'aires marines protégées***

Le Grenelle de la mer, initié en 2009, par l'Etat, a fixé un objectif clair et ambitieux pour la gestion et la protection de l'espace marin : convertir 20% des zones sous juridiction française en aires marines protégées d'ici à 2020. En France, il existe six catégories d'aires marines protégées : Parc naturel marin, Site Natura 2000 (Zones de Protection Spéciales, ZPS et Zones Spéciales de Conservation, ZSC), Réserve naturelle, Parc national, Domaine public maritime du Conservatoire du littoral, Arrêté de protection de biotope. De nombreuses protections concernent uniquement le bord de mer.

Pour atteindre cet objectif, l'Agence des aires marines protégées, établissement public à caractère administratif, placé sous la tutelle du Ministère en charge du Développement durable, a été créée par la loi du 14 avril 2006. Cet organisme a pour missions principales :

- l'appui aux politiques publiques pour la création et la gestion d'aires marines protégées ;
- l'animation du réseau des gestionnaires d'aires marines protégées ;
- la gestion des moyens humains, techniques et financiers mis à disposition des parcs naturels marins, ou d'autres aires marines protégées qui lui seraient confiées ;
- l'appui technique aux conventions de mers régionales (Caraïbes, Atlantique nord-est, Méditerranée, océan Indien, Pacifique sud et Antarctique).

➢ ***Un espace littoral et maritime largement couvert par le Réseau Natura 2000***

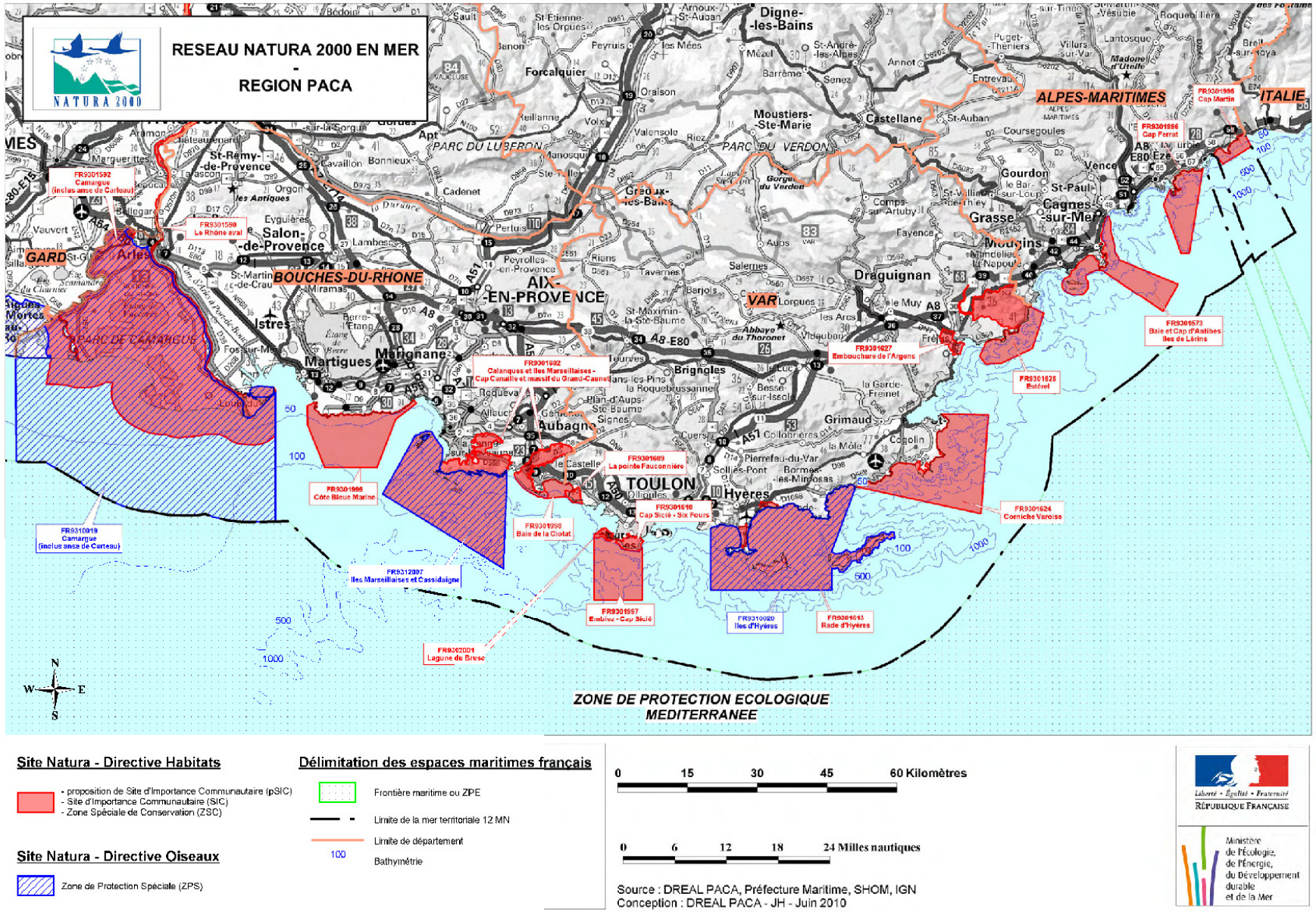
En 1992, au « sommet de la Terre » de Rio de Janeiro, en réponse aux inquiétudes croissantes concernant la diminution de notre patrimoine naturel, l'Union européenne s'est engagée à enrayer la perte de la biodiversité sur ses territoires en créant un réseau de sites écologiques nommé Natura 2000. Avec près de 25 000 sites terrestres et marins, il s'agit du plus vaste maillage de sites protégés au monde.

Ce réseau mis en place en application de la Directive « Oiseaux » de 1979 et de la Directive « Habitats Faune Flore » de 1992, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent. La nouveauté de la directive « Habitats Faune Flore » réside dans le fait de prendre en compte, au sein des zones délimitées selon des critères scientifiques, les activités humaines, dans une perspective de développement durable. Autrement dit de concilier les dimensions scientifiques avec les réalités culturelles, économiques et sociales des territoires.

Le réseau européen Natura 2000 comprend deux types de sites :

- des Zones de Protection Spéciales (ZPS), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive "Oiseaux" ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats".

Chaque Etat membre est tenu d'identifier des sites importants pour la conservation de certaines espèces rares et en danger ainsi que des types d'habitats communautaires, présents sur son territoire, en vue de leur intégration dans le réseau Natura 2000.
Une fois désignés, ces sites doivent être gérés de façon à garantir la survie à long terme des espèces et des habitats en faveur desquels ils ont été désignés. En France, le réseau Natura 2000 comprend 1753 sites.
207 sites en mer (59 sites entièrement marins et 148 sites mixtes, mer et littoral). En Méditerranée, 88 sites en mer sont désignés dont 14 en Provence-Alpes-Côte d'Azur.
La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est la 1ère région de France pour le nombre de sites Natura 2000 : 39,73% de son territoire est une zone protégée.


RESEAU NATURA 2000 EN MER
-
REGION PACA
NATURA 2000
ZONE DE PROTECTION ECOLOGIQUE
MEDITERRANEE
PARC DE CAMARGUE
PARC DU LUBERON
PARC DU VERDON
GARD
BOUCHES-DU-RHONE
VAR
ALPES-MARITIMES
ITALIE
AIX-EN-PROVENCE
TOULON
Site Natura - Directive Habitats
- proposition de Site d'Importance Communautaire (pSIC)
- Site d'Importance Communautaire (SIC)
- Zone Spéciale de Conservation (ZSC)
Site Natura - Directive Oiseaux
Zone de Protection Spéciale (ZPS)
Délimitation des espaces maritimes français
Frontière maritime ou ZPE
Limite de la mer territoriale 12 MN
Limite de département
Bathymétrie
0 15 30 45 60 Kilomètres
0 6 12 18 24 Milles nautiques
Source : DREAL PACA, Préfecture Maritime, SHOM, IGN
Conception : DREAL PACA - JH - Juin 2010
Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

➢ ***Une volonté de restaurer les habitats dégradés***

L'implantation de récifs artificiels sur la façade méditerranéenne continentale a été progressive et s'est échelonnée sur plus de 40 ans, de 1968 à 2009. Les récifs se répartissent sur l'ensemble des départements côtiers. Les premières immersions se sont déroulées en 1968, dans le département de l'Hérault.

Au début des années 1980, s'ouvre une période d'implantations plus nombreuses. En 1984, le secrétariat d'Etat à la mer met en place une opération pilote sur différents sites de la façade méditerranéenne (5 sites en Languedoc Roussillon et 5 sites en Provence Alpes Côte d'Azur), accompagnée de suivis scientifiques, afin de déterminer l'impact que peuvent avoir de telles installations sur le milieu marin. Un volume relativement important de récifs, quelques 30 000 m³, a été immergé au cours de cette opération, pour moitié en Languedoc Roussillon (Saint Cyprien, Canet en Roussillon, Port La Nouvelle et Agde) et en Provence Alpes Côte d'Azur (récifs des Alpes-Maritimes, Parc Marin de la Côte Bleue, et La Ciotat).

Au cours des années 1990 et début 2000, des implantations régulières se produisent, réparties sur l'ensemble de la façade. En 2007 a lieu l'opération "Récifs Prado", réalisée dans la rade de Marseille. Cette opération augmente, à elle seule notablement le volume global de récifs artificiels immergés en Méditerranée. L'implantation des récifs du Prado est à ce jour la plus importante opération de récifs artificiels réalisée sur le littoral français en volume immergé (27 610 m³ sur un site de 220 hectares).

Au total, il est possible de dénombrer 19 implantations différentes entre St Cyprien (Pyrénées Orientales) à l'Ouest, et Roquebrune-Cap Martin (Alpes-Maritimes) à l'Est. Pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ce sont les départements des Bouches du Rhône et des Alpes-Maritimes qui en comptent le plus (4 implantations pour chacun de ces départements). Ce sont au total 87 000 mètres cubes de récifs artificiels qui ont été immergés.

Une stratégie nationale pour l'implantation des récifs artificiels

Cette stratégie élaborée en 2011 par les services de l'Etat, dont le diagnostic est présenté ci-dessus, a montré que le littoral méditerranéen a fait l'objet, depuis plusieurs décennies, de nombreuses implantations de récifs artificiels. Ces implantations ont fait l'objet d'autorisations d'une durée déterminée, nécessitant d'être renouvelées, ou non, à leur échéance. Par ailleurs, de nouvelles demandes continuent à être régulièrement déposées auprès des services de l'Etat. L'ensemble de ces éléments ont amené les autorités préfectorales à définir un cadre afin d'harmoniser l'instruction de ces dossiers dans le temps, et à l'échelle des deux régions concernées.

La doctrine définie dans cette stratégie, issue d'une large concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, cible trois objectifs successifs :

-apporter une aide à la réflexion pour les services instructeurs dans l'analyse des dossiers qui leur sont présentés ;
-standardiser le cadre des obligations imposées aux porteurs de projets pour la réalisation de leur implantation ;
-fournir une aide à la décision dans la gestion des titres d'occupation domaniale relatifs aux récifs artificiels arrivant à leur échéance.

Atouts	Faiblesses
• Biodiversité terrestre, littorale et marine exceptionnelle. • 1ère région française pour le nombre de sites Natura 2000. • Une des régions dotée des surfaces les plus étendues en milieux nat • préservés (75% font l'objet de démarches de gestion). • Grande connaissance scientifique. • Loi de protection de la posidonie (1989)	• Pression anthropique importante. • Destruction irréversibles des habitats par les aménagements littoraux. • Difficultés pour les usagers de comprendre les mesures de gestion mises en œuvre. • Manque de sensibilisation des publics par des structures d'éducation à l'environnement, en lien avec les gestionnaires locaux. • Manque de moyens humains et financiers pour faire appliquer les règlementations en vigueur dans les aires marines protégées.
Opportunités	**Menaces**
• Prise en compte nationale et régionale de la biodiversité.	• Développement d'espèces invasives. • Risque d'impact des mesures de protection contre les risques naturels sur l petits fonds côtiers. • Manque de réflexion intégrée des services de l'Etat (instruction des autoris de travaux) sur les nécessités de protection des côtes et des écosystèmes.

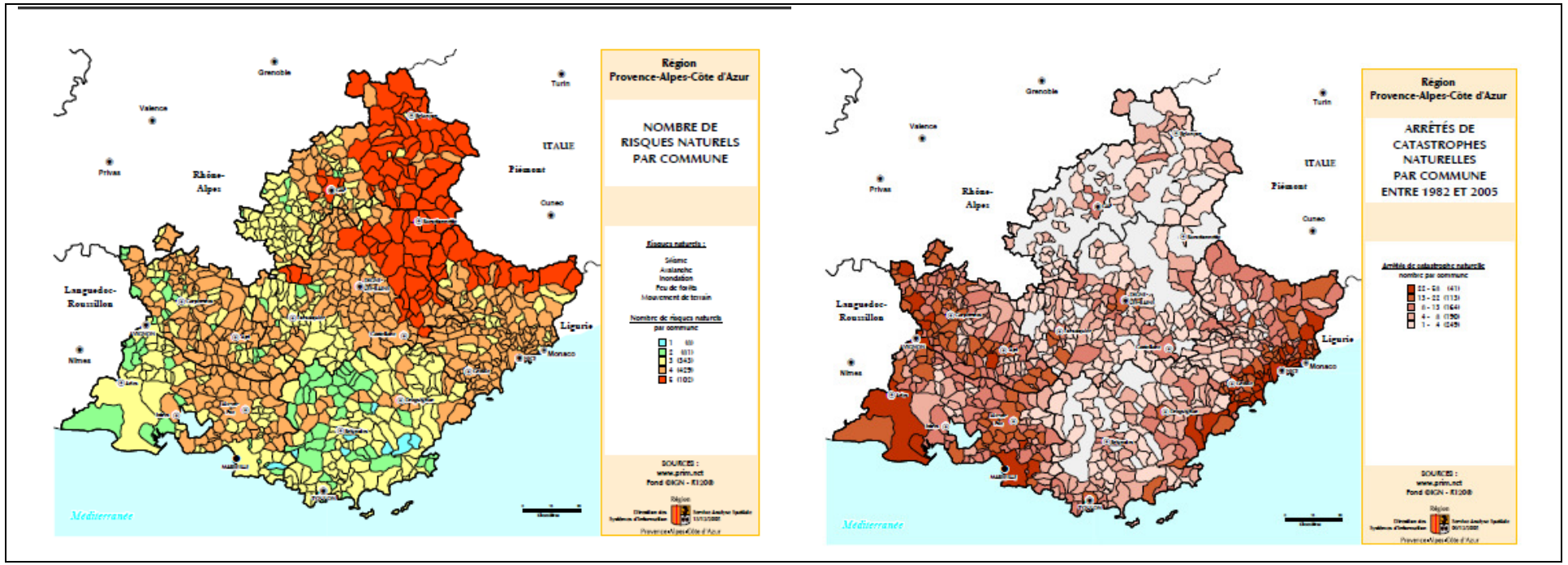
Enjeux

- **Préserver et valoriser la biodiversité marine et littorale.**
- **Maintenir les écosystèmes en bon Etat écologique pour favoriser leur adaptation aux changements climatiques.**

5.3 Des zones contraintes par les aléas naturels qui nécessitent l'adoption de mesures d'adaptation aux changements climatiques

D'une façon générale, les communes littorales sont plus exposées aux risques naturels majeurs que la moyenne des communes françaises (CGDD, 2011) : 80% des communes littorales sont en effet exposées à au moins un risque. Les inondations (45%) et les cyclones ou tempêtes (24%) sont les deux principaux risques intervenus en France depuis 1900 (Source SOes ; Observatoire du littoral).

Ainsi les arrêtés CatNat (catastrophes naturelles) dans les communes littorales sont près du double de la moyenne française avec 4,6 arrêtés en moyenne dans les communes littorales entre 1982 et 2009, voire 6,9 par communes pour la façade méditerranéenne contre 2,5 en moyenne à l'échelle nationale.
Le territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur est très largement soumis aux risques naturels, en particulier pour ce qui concerne le littoral, l'érosion et la submersion/inondation des bassins versants très courts. Le degré d'exposition à ces risques est connu et caractérisé à l'échelle communale (Atlas d'exposition aux risques disponible sur le site du CRIGE). La Méditerranée étant par ailleurs un hot spot du changement climatique, le renforcement à venir des aléas nécessite de réguler l'exposition des enjeux.



➢ ***L'adaptation aux changements climatiques au cœur des orientations des politiques européenne et nationale avec une déclinaison spécifique sur le littoral***

La prise en compte de l'adaptation aux changements climatiques dans les politiques est récente. Plusieurs documents cadre édictent des recommandations générales en matière d'adaptation au changement climatique :

- à l'échelle européenne le livre vert de 2007 qui préconise la mise en œuvre de stratégies d'adaptation nationales et d'une stratégie commune d'ici 2013 ;
- à l'échelle nationale l'Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique (ONERC) établit une stratégie nationale d'adaptation au changement climatique.

Diverses recommandations ont été par ailleurs produites dès 2006 par la Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe, qui envisage la nécessité d'initier un changement de modèle de développement. Tous ces documents insistent sur la nécessité du renforcement des connaissances et de l'information dans une optique de sensibilisation.

Des documents récents proposent des orientations plus précises concernant le littoral, souvent plus opérationnelles. Il s'agit :

- du **Plan National d'Adaptation** (juillet 2011) qui concernant les risques côtiers recommande le recours à des approches coûts avantages pour arbitrer entre les formes d'intervention (prévention, protection, retrait) ;
- de la publication du **document « La Gestion du trait de côte »** (2010) qui effectue un bilan des connaissances existantes sur les caractéristiques des milieux et les processus, l'organisation des dispositifs, les logiques et mesures possibles pour la gestion de l'érosion (une synthèse de l'ouvrage est distribuée par les DREAL) ;
- de la publication du **Rapport Voisin** (Septembre 2011) qui propose des orientations spécifiques pour la gestion du trait de côte, en particulier la gestion de l'érosion ; la question de l'adaptation à l'élévation du niveau de la mer et à la submersion, qui implique la gestion à court terme de l'érosion, n'est qu'indirectement abordée ;
- du **Plan submersion rapide** qui incite à l'amélioration des capacités d'alerte ; il introduit un nouveau référentiel pour la gestion du bâti (pas de digue permettant d'ouvrir de nouveaux secteurs à l'urbanisation, arrêt d'urbanisation des zones basses) ;
- du **Livre bleu du Grenelle** qui préconise dans le cadre de l'élaboration de PPR, qui visent à réduire la vulnérabilité des populations et des territoires diverses actions:
  - le suivi des activités industrielles installées à proximité de l'eau ;
  - l'amélioration des dispositifs de gestion de crise pour faciliter le retour à la normale après un évènement de grande ampleur lié au changement climatique, l'élaboration de sites pilotes de retrait face à la montée des eaux ;
  - le recensement et suivi des points critiques vis à vis des menaces à court terme (érosion, Etat des ouvrages).

➢ ***Une réflexion parallèle en région sur la défense du trait de côte***

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, depuis plusieurs années une réflexion partenariale est menée autour de la défense du trait de côte et de la réponse aux événements météorologiques extrêmes en zone côtière. Cette stratégie se développe au niveau local, au niveau régional et interrégional, avec les régions Ligurie et Languedoc-Roussillon, et également à l'échelon européen dans le cadre de la CRPM et du projet de coopération décentralisée MAREMED.

La Région a un rôle actif pour permettre une bonne prise en compte, aux niveaux national et européen, des spécificités méditerranéennes et promouvoir l'importance du rôle des Régions pour impulser de nouvelles politiques de lutte contre l'érosion et d'adaptation aux changements climatiques.

Les particularités liées à la géomorphologie des côtes et à la climatologie en Méditerranée, nécessitent en effet de bien prendre en compte, comme unité de gestion des risques inondation, érosion, et submersion, l'ensemble du bassin versant et de la baie.
Sur des bassins versants courts, soumis à un régime météorologique méditerranéen, la mise en place de protections contre les submersions se traduit souvent par une surélévation du niveau des ouvrages sur la côte et par l'imperméabilisation des bassins versant et augmentent les risques d'inondation.

- Erosion des Falaises : On note la situation préoccupante de nombreuses falaises à l'issue du bilan de l'instabilité des falaises réalisé par le BRGM en 2009. Au total 200 km de côtes de falaises sont affectés par l'érosion sur les 400 km de littoral rocheux : une trentaine de secteurs ont été désignés comme étant particulièrement sensible en termes d'aléa.

- Erosion des plages : Il existe deux types de plage : plages ouvertes (Camargue) et plages de poche à l'Est de Marseille. D'après Brunel (2010), pour les plages ouvertes, le recul du littoral est plus rapide, de l'ordre de 4 mètres par an en moyenne depuis 50 ans, alors que le recul observé pour les plages de poche est faible, inférieur à 1 mètre, sur la même période de temps.

L'étude de l'évolution entre 1950 et 2004 du trait de côte du littoral des Alpes-Maritimes portée par le Conseil général en collaboration avec la Région et l'Agence de l'eau, témoigne d'un solde positif, issu d'aménagement qui ont été réalisés pour l'essentiel (86%) avant 1983. On note cependant 18 cellules sédimentaires en érosion. Tandis qu'il n'existait à l'origine que des plages étroites et rectilignes, d'importants aménagement sont intervenus dans les années 1960 à 1980. Ceux-ci ont notamment consisté dans des rechargements massifs de plages qui ont permis leur élargissement. Cependant les aménagements (épis, endiguement des embouchures, murs de protection…) ont aussi largement modifié la dynamique sédimentaire et aggravés les phénomènes d'érosion

Plage varoise

➢ ***L'adaptation aux changements climatiques : un enjeu transversal***

Les Collectivités territoriales littorales ont un rôle stratégique en matière d'adaptation au changement climatique (80% des actions relèvent des acteurs locaux selon les analyses du PNUD cité par la CRPM). Le caractère transversal de l'adaptation au changement climatique nécessite des approches intégrées de planification qui renvoient aux politiques de développement durable et de GIZC avec des besoins importants de gouvernance multi niveaux pour coordonner les actions.

D'autre part, la prise en compte de la problématique du changement climatique doit être faite dans l'ensemble des politiques, ce qui au sein des régions, suppose des interactions avec d'autres directions ou partenariats et des efforts de transversalité au niveau des documents cadres (SRADDT, SCoT, SRCAE). La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a ainsi décidé de faire de l'intégration des exigences posées par les changements climatiques l'une des trois lignes intégratrices de l'ensemble des schémas stratégiques et prospectifs qui seront pris en considération dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire en cours de révision.

Le débat sur la relocalisation et le recul stratégique

Parmi les mesures opérationnelles proposées dans le rapport Voisin, il s'agit de préparer l'option relocalisation des activités et des biens dans une dynamique de recompositions territoriales, de stopper l'implantation de biens et activités dans les secteurs à risque fort. Il est demandé que les SCoT puissent intégrer la vulnérabilité avec la possibilité d'élargir la bande d'interdiction de constructibilité de 100 m du bord de mer si besoin et la reconnaissance que les terrains érodés intègrent automatiquement le DPM sans indemnisation. Il est aussi préconisé de développer des options innovantes de gestion du trait de côte et de procéder au démantèlement des ouvrages dont les effets sont devenus négatifs.

➢ ***Une prise en compte encore insuffisante de la vulnérabilité des installations industrielles***

Les risques, sur le littoral, ne se limitent pas aux risques naturels liés aux aléas marins. On note aussi d'importants risques industriels provenant de la présence d'infrastructures spécifiques liées notamment aux zones portuaires, tels les oléoducs et gazoducs. La bande littorale se caractérise par une concentration et une cohabitation des zones d'occupation urbaine et d'activités. Par exemple, le pôle industrialo-portuaire de Fos représente la 2ème concentration en sites SEVESO après l'estuaire de la Seine. Elle se trouve à proximité des agglomérations de Marseille, zones les plus peuplées de la région. La vulnérabilité de ces infrastructures situées en bordure du littoral ou dans des zones basses exposées à la submersion, demeure encore insuffisamment étudiée.

➢ ***Des risques d'incendies de forêt accentués en zone littorale***

Le nombre cumulé d'éclosions de feu par km² est plus important dans les communes littorales. Ceci s'explique probablement par la forte densité de la population littorale, les départs de feux étant très souvent d'origine anthropique. D'après Prométhée, plus de 90 % des incendies sont causés par des activités humaines (causes accidentelles, imprudence, travaux agricoles ou forestiers, malveillance, loisirs). Par ailleurs, le mitage dû à la forte urbanisation du bord de mer et les nombreuses interfaces entre habitations et milieux naturels multiplient les points potentiels de départ d'incendies. Le littoral des Alpes-Maritimes et celui de Corse sont particulièrement concernés.

Atouts	Faiblesses
• Mobilisation de nombreux responsables politiques touchés par la destruction de l'intégrité du trait de côte. • PPR dans la majorité des communes littorales. • Connaissance détaillée et cartographiée de l'exposition aux risques de chaque commune du littoral en PACA. • Existence du CRIGE, outil collaboratif et fédération d'acteurs. • Nombreux documents proposant des orientations opérationnelles pour l'adaptation aux changements climatiques. • Une réflexion partenariale de longue durée sur la défense du trait de côte à plusieurs échelles reconnue au niveau national.	• Une prise en compte encore insuffisante de l'impact des risques naturels sur les documents de planification. • Manque de prise de conscience politique des nécessités d'anticipation des risques du changement climatique. • Vision politique locale à trop court terme et mauvaise échelle sur la protection des côtes. • Difficulté de gouvernance dans la gestion des phénomènes à une échelle cohérente. • Coût de l'adaptation aux changements climatiques.
Opportunités	**Menaces**
• Possibilité d'utiliser des fonds européens pour la mise en place des dispositifs de protection des côtes.	• Exposition aux risques naturels supérieure pour les communes du littoral (inondations, submersion, érosion, incendies). • Non prise en compte de la spécificité méditerranéenne en termes de risques naturels dans les politiques nationales et européennes.

Enjeux

- **Définir une politique à l'échelle régionale d'adaptation aux risques naturels côtiers.**
- **Renforcer l'apport de connaissances en facilitant la capitalisation des expériences (CRIGE, Atelier Régional d'adaptation au changement climatique en zone côtière).**
- **Sensibiliser tous les publics aux enjeux de l'adaptation aux changements climatiques.**
- **Veiller à ce que les systèmes de protection des côtes mis en place n'aient pas d'impact négatifs sur les écosystèmes.**
- **Renforcer les capacités d'alerte par rapport aux risques naturels liés aux évènements extrêmes et aux risques industriels.**

VI. La transversalité de la stratégie encourage la mutualisation d'initiatives et l'optimisation des moyens

6.1 Des efforts notables de structuration de la recherche en mer et sur le littoral

➢ ***Le contexte institutionnel de la recherche : structuration et orientations nationales pour la mer***

Les sujets de recherche concernant la mer et le littoral sont multiples, de l'étude des micro-algues au développement de nouvelles technologies marines, en passant par l'analyse de l'évolution sociodémographique des territoires littoraux. Ceci se traduit par un éclatement des structures, des financements, des programmes et des projets.

Dans une perspective de mise en cohérence des programmes de recherche marine, le Grenelle de la mer a marqué, dès 2010, un tournant en matière de programmation de la recherche et de pratiques scientifiques sur les sujets marins. Un grand programme « mer » a été proposé en 2010 organisé selon 4 axes majeurs :

1. Mettre en place une gouvernance adéquate à travers la création du COMER, Conseil de la recherche marine, maritime littorale et portuaire. Il s'agit d'une instance de consultation des parties prenantes complétée par les groupements d'opérateurs de recherche et d'innovation (alliance AllEnvi, CORICAN, pôles de compétitivité). Il donne un avis notamment sur l'adéquation des projets à une vision intégrée de la recherche en appui au Développement Durable
2. Coordonner les programmes de recherche et d'observation au sein d'un programme mer s'appuyant sur l'alliance AllEnvi. En mars 2011 un premier document d'orientation a été produit pour élaborer un programme Mer
3. Assurer un continuum entre la recherche, l'innovation et l'expertise en s'appuyant sur les pôles de compétitivité, en renforçant le rôle et les capacité des pôles mer (Bretagne et PACA) , en introduisant la dimension maritime dans d'autres dispositifs, tels les pôles d'excellence rurale et en lançant une mission de rénovation des dispositifs d'appui technique pour les activités marines.
4. Donner de la visibilité aux engagements financiers en créant une fondation et en coordonnant les projets mer proposés dans le cadre du grand emprunt.

Efforts de la recherche maritime civile et militaire des principaux organismes en 2009

	Dépenses totales en millions d'euros	Emplois
Ifremer	211,1**	1 555
CNRS-INSU-Universités	100**	1100
IPEV	10,1	6
CEDRE	5,9	50
IRD	26,5	219
INRA	13,3	153
Total civil	**366,9**	**3 083**
SHOM	50***	525
Total civil et militaire	**416,9**	**3 608**

* Sources provenant de chacun des organismes
** hors investissement *** hors flotte hydro-océanographique mise en oeuvre par la Marine nationale

(Source : Cluster maritime français, rapport 2011)

L'alliance AllEnvi

L'alliance nationale de recherche pour l'environnement a été créée le 9 février 2010. Elle est composée de 12 établissements fondateurs (BRGM, CEA, CEMAGREF, CIRAD, CNRS, Ifremer, IFSTARR, IRD, Conférence des présidents d'université, Météo France, et Muséum d'Histoire Naturelle). A noter que parmi les infrastructures de recherche labellisées par AllEnvi, on trouve (i) MOOSE Mediterranean Ocean Observing System on Environment auquel participe les universités de la Méditerranée, Paul Cezanne de Toulon et

Quelques résultat issus du Grenelle de la mer en matière de Recherche

- Le financement d'un programme de recherche Pélagos et Repset pour la détection des mammifères marins
- La lutte contre les pollutions, en signalant notamment le cas de la Méditerranée
- La mise en place du plan de submersion rapide et d'une stratégie nationale de gestion du trait de côte
- Le développement des nouvelles générations d'éoliennes flottantes, les hydroliennes, un démonstrateur exploitant l'énergie des vagues. Il existe plusieurs sites possibles pour l'éolien flottant dont Fos sur mer soutenu par le consortium VERTIWIND.
- La mise en place d'un site spécialisé dans la déconstruction des vieux navires
- L'amélioration des ports en termes d'efficacité et de développement durable avec notamment le projet CLIMPORT dans lequel le grand port de Marseille est impliqué (promouvoir des initiatives autour de l'influence du changement climatique et la maîtrise des impacts environnementaux).
- Les travaux sur le port du futur sous l'égide des pôles d'excellence Mer Bretagne et PACA du pole Novalog pour la logistique organisé autour du concept de plateforme multi usages offshore

- ***Un fort potentiel de recherche maritime et littorale régional***

Le Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche de 2006, faisait, entre autres, apparaître un manque de lisibilité du fait de la dispersion géographique des campus avec peu de mutualisation des équipements et un manque d'harmonisation de l'offre de formation.
Les organismes se sont regroupés depuis dans le GIS OCEANOMED, puis autour des pôles de compétitivité et des Pôles Régionaux d'Innovation et de Développement Economique Solidaire

Le GIS OCEANOMED a permis de fédérer la recherche marine, principalement en région mais aussi en Languedoc-Roussillon notamment sur les réseaux lagunaires et la recherche halieutiques, et de faire émerger des projets structurants inscrits au contrat de projet 2007-2013
Il regroupe 600 chercheurs des Universités de la Méditerranée, de Toulon, de Nice, de Paris VI, de l'IFREMER et du CNRS, autour de 5 thèmes :

- Rôle des océans dans le changement climatique,
- Impact de l'activité humaine sur la biodiversité et conséquences socio-économiques,
- Risques naturels (séismes, érosion),
- GIZC,
- Technologies marines

- **La stratégie régionale de l'innovation**

Outil stratégique et d'orientation, la stratégie régionale d'innovation a été adoptée octobre 2009, suite à une large concertation avec l'ensemble des partenaires économiques, sociaux, culturels et institutionnels concernés, et réponds à une demande de l'Europe formulée lors de l'élaboration des programmes opérationnels FEDER 2007-2013
Avec la stratégie régionale d'innovation 2010-2013, Provence-Alpes-Côte d'Azur a choisi d'aller encore plus loin, d'affiner son positionnement et de doter la région, ses entreprises, ses réseaux de soutien et ses territoires, d'un document de référence en matière de politique d'innovation.

Quatre orientations stratégiques ont été définies :
Orientation 1 - Renforcer la dynamique d'innovation par les Prides et Pôles de Compétitivité
- Favoriser l'innovation par la coopération entre acteurs et inter clusters
- Couvrir la chaîne de l'innovation : de la R&D aux usages en promouvant l'innovation ouverte et l'innovation par les usages

Orientation 2 - Accompagner les entreprises dans leur démarche d'innovation
- Animer, professionnaliser, adapter l'écosystème du Réseau Régional de l'Innovation « PACA innovation »
- Sensibiliser le plus largement à l'innovation

Orientation 3 – S'affirmer sur 2 grandes thématiques différenciatrices
- L'Economie Créative : révéler la force créative de notre région
- Méditerranée Durable : des leviers pour un positionnement mondial

Orientation 4 – S'inscrire dans une perspective d'innovation sociétale et territoriale
- Encourager la Responsabilité Sociétale des Entreprises
- Innover par les politiques publiques
- Susciter l'innovation par les territoires

- **Les Pôles régionaux d'innovation et de développement économique solidaire**

La première grande orientation de la SRI vise à renforcer la dynamique d'innovation par les pôles : pôles de Compétitivité et PRIDES (Pôles régionaux d'innovation et de développement économique solidaire), labellisés par la Région, sont des réseaux d'acteurs ou « clusters » qui bénéficient de contrats de performance et d'aides spécifiques dans lesquels l'innovation est l'un des objectifs premiers.
La région compte 29 PRIDES, dont 9 pôles de compétitivité, regroupant près de 3 000 entreprises et 16 500 emplois
Plusieurs PRIDES regroupent des compétences en matière maritime et littoral :

- **Le PRIDES Grande plaisance** (association Riviera Yachting Network)

Ce réseau compte 66 entreprises, représentant plus de 1 600 salariés, pour 220 millions d'euros de chiffre d'affaires annuel.
L'ambition est de positionner la région Provence-Alpes-Côte d'Azur comme leader international dans la filière de la grande plaisance, grâce à une stratégie de partenariats et des dynamiques d'innovation. Les activités sont la maintenance, la réparation et l'approvisionnement des yachts de plus de 24 mètres.

- **Le PRIDES Pôle Mer PACA**

Créé en 2005, le pôle mer ce pôle de compétitivité à vocation mondiale, regroupe 135 PME, 67 Groupes et entreprises non PME et 80 Organismes de recherche et de formation.

146 projets ont été labélisés depuis sa création, dont 100 financés pour un budget total de 238M€

Porté par l'Association Toulon Var Technologies, il est organisé autour de 5thèmes stratégiques eux-mêmes fédérés en 10 grands programmes.

Thème stratégique	Programme Fédérateur	Collaborations inter Prides / Pôles
Sécurité et Sûreté Maritimes	Protection Maritime (Etendue et Rapprochée) Prévention des risques environnementaux	OPtitec Pégase Risque SCS
Naval et Nautisme	Navire du futur	Prides Novachim/CRITT Chimie Prides Riviera Yachting Network Pole EMC2 Pole Novalog Prides Artemis/Carma
Ressources Energétiques Marines	Offshore Profond Energies Marines Renouvelables	Pôle CapEnergies
Ressources Biologiques Marines	Aquaculture Durable Biotechnologie Bleue	Pôle Aquimer Pôle Pass Pôle Qualitropic Pôle Eurobio Med Pôle Trimatec et IAR
Environnement et aménagement du littoral	Gestion de l'eau en zone côtière Ports du futur Services pour la stratégie sur le milieu marin	PRIDES Eau Pôle Aerospace sur océanographie Prides EA Eco-entreprises

Le potentiel des micro-algues

Le Pôle Mer/PRIDES Mer, dans le cadre du développement du programme fédérateur Biotechnologie Marine a fait émerger un certain nombre de projets dans le domaine des micro-algues. C'est à ce titre que le pôle a signé une convention avec les pôles Mer Bretagne, Trimatec et IAR, sur la valorisation industrielle des micro-algues. Fin 2010, avec le Pôle Trimatec, le PRIDES Mer a répondu à l'appel à manifestation d'intérêt de l'ADEME sur les IEED, en déposant un projet **dénommé GreenStars**. Ce projet déployé sur les régions Languedoc Roussillon et PACA traite du sujet de la valorisation des micro-algues, principalement dans le domaine des bioénergies.

Autres PRIDES en lien avec la mer :
Le champ très large de la recherche et de l'innovation maritime concerne de nombreux autres PRIDES et, principalement, **CAPENERGIE,** pour les énergies marines renouvelables (éolien offshore, et micro algues notamment) **le pôle Risques**, en lien avec les risques côtiers (érosion, submersion, tsunami, etc..), le Prides Solutions Communicantes Sécurisé (SCS), qui intervient dans les domaines de la microélectronique et des communications, , ainsi que les PRIDES eau, Logistique, etc…

L'inter PRIDES « Solutions durables pour les villes côtières »
Proposé par les 4 PRIDES fondateurs (Mer, SCS, Risques et Capénergies), il s'inscrit dans une logique de partenariat pour répondre de manière optimale au challenge du développement durable des villes côtières. Le développement des écotechnologies permettra de faire émerger de nouveaux projets de R&D, de déployer des expérimentations territoriales et de mettre en place des démonstrateurs.

L'inter PRIDES prend le parti de traiter les problématiques rencontrées par les villes côtières, selon deux axes « approche systémique de la croissance des villes côtières » et « gestion opérationnelle des villes côtières », couvrant 5 dimensions qui constitueront ses Domaines d'Activité Stratégique (DAS). Ces DAS sont :

- Usage optimisé des ressources énergétiques côtières,
- Transport et mobilité dans les villes côtières,
- Supervision environnementale appliquée à la ville côtière,
- Gestion durable du cycle de l'eau,
- Maîtrise et suivi des déchets,

- **Innover pour la qualité de vie méditerranéenne**

L'orientation 3 du SRI prévoit d'aborder l'innovation par deux grandes thématiques différenciatrices, dont l'une concerne la « Méditerranée Durable », à la fois transversales et spécifiques à la région Provence-Alpes- Côte d'Azur, pour permettre de rendre l'économie régionale plus visible à l'échelle européenne et mondiale, de mettre en valeur nos compétences scientifiques et économiques et de développer des perspectives « marchés ».

Il s'agit de répondre aux enjeux de développement durable du bassin méditerranéen, en explorant les potentiels d'innovation sur les questions sociétales, économiques et scientifiques ; renforcer le potentiel de recherche et mettre sur le marché des solutions innovantes répondant aux critères d'un développement durable, au travers de sept domaines d'activités stratégiques.

Sept domaines stratégiques ont été identifiés en vue de structurer et développer les savoir-faire innovants, qu'ils soient technologiques, industriels, scientifiques ou sociologiques ; au sein de chacun de ces domaines, il s'agit de valoriser les compétences et la recherche, d'encourager les échanges entre laboratoires et de mobiliser les pôles tout en assurant une communication forte sur ces actions.

Plusieurs domaines concernent directement les activités maritimes ou littorales et notamment :
• **le transport et la mobilité durable,** orienté vers l'écoconception ou les véhicules propres, les transports intelligents, les solutions multimodales de transport et logistique de marchandises ;
• l**a gestion des risques visant la sécurité maritime,** la protection sur infrastructures critiques, les communications sécurisées, la sécurité des transports de masse, la prévention des risques naturels – inondations et incendies – et technologiques ;
• l**es énergies nouvelles,** le solaire thermique et photovoltaïque, l'éolien, la biomasse marine et la fusion ;
• l**a gestion des ressources des écosystèmes méditerranéens,** en particulier ses marchés liés à la préservation de la ressource eau, la dépollution de la mer, la biomasse marine, l'agriculture durable méditerranéenne, la création de trames vertes et bleues, la gestion et la reconstitution d'écosystèmes au tourisme durable ;
• et, dans une moindre mesure, l**es technologies numériques**, l**'alimentation-santé méditerranéenne et les bâtiments durables.**

Les objectifs recherchés au travers des D**omaines d'Activités Stratégiques (DAS)** sont de :

- prioriser l'intervention publique sur des domaines stratégiques pour le développement économique à moyen terme de la région et préparer la prochaine génération du PO FEDER (politique européenne de smart specialization)
- promouvoir l'innovation par la fertilisation croisée entre les acteurs sur des segments de marché d'avenir. Faire émerger des projets d'innovation inter entreprise, inter clusters et des actions structurantes, réfléchis collectivement.
- cibler des domaines de spécialisation intelligents distinctifs au plan international qui permettent à la région de se différencier, d'être reconnue et attractive et d'organiser des coopérations avec d'autres régions (politique européenne de smart specialization)

Les DAS sont à la fois porteurs d'opportunités de développement économique car ils adressent des marchés d'avenir méditerranéens et mondiaux, et permettent également aux entreprises de constituer un environnement propice à l'innovation par la mise en œuvre de projets pilotes, la mise en réseau d'acteurs ,des expériences de territoires en vue d'ajuster des prototypes et de se constituer un premier portefeuille de clients locaux.
Il s'agit de favoriser l'innovation induite par les coopérations transversales interentreprises, inter clusters, des approches scientifiques pluridisciplinaires.

Atouts	Faiblesses
• Structuration à travers les PRIDES liés à la mer (Grande plaisance, technologies marines, ressources énergétiques et biologiques, gestion de l'eau côtière) • Existence de projets transversaux à plusieurs PRIDES • Existence de structures (GIS OCEANOMED)) facilitant la mise en commun et la coordination des recherches mer • Existence d'un outil performant de centralisation des données (pôle mer & littoral du CRIGE) • Offre importante de capacité de recherche (4°place nationale) • Existence d'un pôle fort à Toulon • Bonne intégration à l'échelle du bassin méditerranéen (MAREMED et CIM de la CRPM)	• Dispersion géographique, voire thématique des laboratoires impliqués dans la recherche marine • PME majoritaires dans le tissu industriel rendant difficile la structuration • Faiblesse des recherches en Sciences Sociales liées à la mer • Faible interaction de la Région dans le Pôle mer PACA malgré sa labellisation comme PRIDES • Manque d'intégration des thématiques et équipes de recherche dans les préoccupations de gestion des territoires. Manque de reconnaissance ou frein des tutelles au développement de recherches appliquées à la gestion des territoires (plans de gestion, lutte contre l'érosion-submersion…)
Opportunités	**Menaces**
• Impulsions favorables à la coordination et au renforcement des recherches mer et littoral à l'échelle nationale du fait du Grenelle • Appui à de nouvelles filières (éolien flottant, construction navale) pour lesquelles la région dispose d'importants atouts et acquis • La mise en place du plan de submersion rapide et d'une stratégie nationale de gestion du trait de côte	• Des efforts locaux de structuration liés à la réforme des universités en IDEX et LABEX qui ne reconnaissent pas la dynamique mer et littoral • Des structurations nationales (COMER, AllEnvi..) qui décentrent les choix de programmation par rapport aux besoins locaux

Enjeux

- **Renforcer des filières existantes (Transports et risques côtiers).**
- **Développer de nouvelles filières (Micro algues et Eolien offshore)**
- **Accroitre les synergies entre organismes de recherche pour améliorer la lisibilité et avec le GIS CEANOMED)**
- **Renforcer les interactions entre PRIDES**
- **Introduire une dimension maritime dans le conseil consultatif de la recherche**
- **Développer les financements FEDER à travers un renforcement de l'accompagnement des entreprises.**
- **Faire du lobby et s'impliquer dans le Conseil National Mer et littoral**
- **Renforcer les capacités d'innovation dans les thématiques côtières et maritimes**

6.2 Une offre de formation diversifiée mais éclatée et pas facilement lisible

➢ ***Une grande diversité de formations initiales et continues***

Au regard de la très grande diversité de métiers de la mer, les formations initiales et continues, en lien avec ces métiers, sont également très diversifiées et difficiles à appréhender de façon globale.
De trop nombreuses barrières existent encore entre les différents secteurs de l'économie maritime, en particulier entre métiers opérationnels et activités de recherche maritime, ou entre les diverses formations maritimes pour favoriser les doubles compétences.

Plusieurs travaux ont été menés ces dernières années, pour identifier les besoins et l'offre de formation régionale aux métiers de la mer et du littoral.
Le Conseil Consultatif Régional de la Mer a créé un groupe de travail spécifique sur ce sujet, principalement dédié aux **formations initiales**, et le Pôle mer PACA a, très récemment, engagé un travail en ce sens, plus orienté vers l'enseignement supérieure.

Les travaux du CCRM identifient l'ensemble des profils recherchés dans les métiers liés à la mer pour les qualifications de niveau VI à III pour les métiers suivants :

- Métiers embarqués,
- Pêche professionnelle,
- Commerce et yachting,
- Plaisance, grande plaisance et petite plaisance,
- Ports de plaisance (nomenclature pour les agents portuaires)
- Gestion de l'environnement
- Réparation navale
- Déconstruction et démolition de navires
- Sports et tourisme nautique
- Expertise maritime
-

Ils dénombrent, en région, une trentaine de lycées professionnels et presque autant de CFA qui dispensent des formations pouvant conduire à exercer des métiers maritimes, dont 6 lycées et 1 CFA, l'Institut de Promotion et de Formation aux Métiers de la Mer (IPFM), plus spécialisés sur ces métiers.

L'IPFM : *créé en 2002, sur le site des anciens chantiers navals de La Seyne-sur-Mer-sur-Mer-sur-Mer, l'IPFM à vocation à former à une large gamme de métiers : domaine portuaire, transports maritimes, construction et réparation navales, plaisance, sports et loisirs nautiques, recherche et protection de l'environnement marin, pêche et aquaculture.*
Il s'articule autour de 4 pôles de compétences :
- un pôle de formation professionnelle
- un pôle de formation continue sur les champs du nautisme-plaisance, et des métiers maritimes
- un pôle de formation initiale par alternance avec un CFA des métiers de la mer

- un centre de ressources et de services auprès des professionnels de la plaisance, intégrant la veille commerciale, réglementaire ou technologique...

Le pôle mer a identifié, une offre de plus de 50 diplômes de **l'enseignement supérieur** consacrés au maritime, dispensés par 15 universités et grandes écoles régionales parmi lesquelles on peut notamment citer :
- Le centre de Marseille de l'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM)
- les Université d'Aix Marseille, de Toulon, de Nice et d'Avignon (sciences technologies et environnement marins biochimie et biologie marines, océanologie, droit et économie de la mer, etc.)
- EUROMED (management. marketing, finance, commerce international)
- L'Institut national des transports internationaux et des ports (ITIP) (transports internationaux multimodaux)
- etc…

L'École Nationale Supérieure Maritime, *créée suite à la réforme de l'enseignement maritime de 2009, a pour mission principale de dispenser des formations supérieures scientifiques, techniques et générales, notamment d'officiers de la marine marchande et d'ingénieurs, dans les domaines des activités maritimes, para-maritimes et portuaires, de la navigation maritime, des transports, de l'industrie, des pêches maritimes et des cultures marines, de l'environnement et du développement durable.*
Le centre de Marseille forme les futurs officiers de la marine marchande appelés à servir sur des navires de toutes jauges et de toutes puissances et permet d'accéder aux fonctions de lieutenant, de chef mécanicien et de capitaine.
Le centre de Marseille base une partie de sa formation sur des simulateurs dans tous les domaines de conduite:
- *Conduite nautique, simulateur de manœuvres, de navigation et de radar*
- *Conduite Machine et production d'énergie, simulateur machine*
- *Sécurité nautique, simulateur SMDSM*
- *Exploitation, simulateur de chargement*
- *Simulateur de positionnement dynamique*

En matière de formation continue, il faut notamment souligner :

- La présence en région de l'un des deux seuls organismes de formation à la plongée profonde au monde, l'autre se situant en Ecosse : l'Institut National de la Plongée Professionnelle, ainsi que deux centres de formation à la plongée pour la sécurité civile et les marins pompiers, tous trois étant basés dans les Bouches-du-Rhône ;
- Les premières formations organisées, en France, pour la bonne gestion environnementale des ports de plaisance, lancées en 2005 à l'initiative de la Région, et dispensées par le CNFPT ;
- Mise en place d'une session expérimentale de formation au « certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche » (CACPP), à la demande du Comité Local des Pêches du Var, en partenariat avec l'IPFM de La Seyne-sur-Mer-sur-Mer sur Mer ainsi que la création en 2007, du centre de formation de la Prud'homie de Pêche de Martigues
- Le développement de passerelles professionnelles entre Marine marchande et Marine Nationale grâce à un dispositif d'équivalences simplifiées visant à faciliter pour es militaires en voie de reconversion, l'obtention de titres de la marine marchande, nécessaire à l'exercice d'activités dans les entreprises maritimes

- L'adoption une convention tripartite Etat / Région / Fédération des Industries Nautiques pour créer une offre de formation spécifique. Ces formations, notamment dispensées par les CCI, portent sur des spécificités liées aux métiers du nautisme ou plus généralement sur la vie de l'entreprise ;

L'Institut National de la Plongée Professionnelle (INPP), *créé en 1982, a pour but de participer au développement des activités liées à la plongée professionnelle, et à la sécurité et à l'intervention en milieu aquatique et hyperbare. L'I.N.P.P. est le seul centre agréé en France à dispenser la formation de toutes classes (I, II, III) et de toutes mentions (A, B, C, D) aux travailleurs intervenant en milieu aquatique et hyperbare.*
L'Institut opère également au profit de l'étranger dans les secteurs civils, militaires.
Les formations proposées à l'I.N.P.P. s'étendent sur quatre champs d'intervention l'intervention en milieu hyperbare, l'assistance surface, la survie et le sauvetage, l'intervention par véhicule sous-marin.
Il assure également des actions de certifications, de normalisation, et de contrôle dans le domaine de l'hyperbarie, et dispose d'un service médical spécialisé.

- **La Validation des Acquis de l'Expérience (VAE) : une opportunité à développer dans les métiers de la mer**

Encore insuffisamment développée dans le maritime , la VAE constitue pourtant une offre adaptée à de nombreux métiers de la mer, et notamment, dans le secteur de a pêche et des cultures marines, pour permettre aux professionnels d'acquérir les nouveaux diplômes exigés par les évolutions réglementaires, dans le domaine de la marine marchande pour accompagner l'évolution de la carrière des marins vers des qualifications supérieures, dans le secteurs des industries nautiques, etc…
Créé en 2022, la VAE a été initié dans le secteur maritime en 2004.

La Touline : Point Information Conseil en VAE pour le secteur maritime *:*
Créée en 1989 par et pour des marins, l'objectif de l'association est de favoriser l'insertion professionnelle du personnel maritime.
Elle intervient dans les principaux secteurs d'activités maritimes : marine marchande, pêche, offshore, nautisme, plaisance, para maritime.
La Touline offre ainsi un éventail plus large d'opportunités de placement ou de reconversion.
L'association travaille en partenariat avec Pôle emploi, les OPCA, les Affaires Maritimes, les organismes de formation, les organismes sociaux, et les organismes professionnels
Unique point relais conseil du secteur maritime, La Touline assure une mission d'information, d'orientation et de conseil en validation des acquis de l'expérience.

- **Les recommandations du Conseil Consultatif Régional de la Mer**

En novembre 2009 le CCRM a émis des recommandations en matière de formations maritimes. Ce rapport, réactualisé en 2011, souligne notamment la nécessité de :

- d'améliorer l'image des métiers de la mer pour susciter des vocations ;
- de clarifier la notion de métier de la mer pour plus de lisibilité ;
- de mieux communiquer sur les formations initiales qui y conduisent ;
- de mieux repérer le « cœur de métier » et de regrouper les offres de formation qui s'y rattachent ;

- de proposer des formations bivalentes (formation dans deux activités connexes) ou à des bi qualifications (formation à deux métiers différents), notamment au regard de la saisonnalité de certains emplois ;
- d'intégrer dans le plan régional de formation professionnelle des formations spécifiques pour les secteurs d'activités maritimes en émergence

En parallèle, le CCRM souligne, entre autre, la nécessité de développer la sensibilisation aux métiers de la mer et à l'environnement marin pour tous les publics, scolaires, élus et fonctionnaires des collectivités territoriales, etc. …

COFOSERNAV (Comité pour la formation dans le service naval)

Ce comité a été mis en place par l'action de l'UIMM (Union des Industries et Métiers de la Métallurgie) et la DCNS. Il vise à mutualiser les besoins en ressources humaines de plusieurs employeurs sur les principaux métiers de la réparation navale. Celle-ci permet aux employeurs d'utiliser les dispositifs de formation existants pour créer des parcours de professionnalisation spécifiques. Ces parcours complèteront la formation initiale des jeunes n'ayant pas été formés aux spécificités du service naval.

Les métiers visés sont :

- *Dans la filière du formage de métaux (chaudronnier, tuyauteur, tôlier/assembleurs en construction navale, soudeur naval)*
- *Dans la filière électricité mécanique (électricien, mécanicien)*

Atouts	Faiblesses
• Une économie maritime diversifiée • Un potentiel important d'innovation et d'emplois nouveaux • Employabilité pour les personnes non qualifiées • Des possibilités de mobilité intersectorielle • Une offre de formation importante et diversifiée	• Une baisse régulière de l'emploi de marins dans certains secteurs dont la pêche • Problème d'attractivité de certains métiers • Difficultés de recrutement dans certaines filières • Offre de formation maritime peu visible
Opportunités	**Menaces**
• Un besoin de renouvellement dans la pêche et les cultures marines • Une diversification des emplois dans le secteur de l'environnement • Un fort potentiel de recherche et d'innovation • Valorisation des acquis de l'expérience (VAE) encore peu développée dans les métiers de la mer • Des besoins nouveaux en compétences liées aux nouvelles filières (énergies marines, biotechnologies marines, démantèlement des navires, …) • Développer des passerelles professionnelles entre marine marchande et Marine Nationale • S'appuyer sur la validation des acquis de l'expérience pour développer de nouveaux profils professionnels reposant sur la polyvalence •	• Une méconnaissance et faible visibilité de la diversité des métiers de la mer • Réglementation de plus en plus contraignante et des coûts d'adaptation à la réglementation de plus en plus importants

Enjeux

- **Structurer des dispositifs de concertation opérationnels et pérennes pour mutualiser les moyens de formation**
- **Favoriser une meilleure observation et un meilleur suivi des besoins de formation pour une adaptation rapide à l'évolution des demandes**
- **Définir des priorités territoriales, en fonction des problématiques spécifiques de certains bassins d'emplois notamment maritimes**
- **Développer une ingénierie de formation en relation avec des projets existants dans les différentes filières (gestion environnementale des ports de pêche et de plaisance, (Ports propres), lutte contre la pollution, utilisation des SIG, amélioration des conditions d'accueil dans les ports en lien avec la démarche Odyssea, nouvelles filières d'activités maritimes, …)**
- **Développer la VAE**
- **Construire et sécuriser les parcours professionnels maritimes en facilitant l'émergence de profils complémentaires polyvalents**

6.3 Elargir le champ d'intervention de l'éducation au développement durable de la mer et du littoral

La décennie 2005-2014 a été placée par les Nations Unies sous le thème de « l'éducation en vue du développement durable ». En effet, l'éducation au développement durable est aujourd'hui reconnue par l'ensemble des pouvoirs publics de niveau international, national, régional et local **comme une composante essentielle de leurs politiques environnementales et sociales.**

L'éducation à la mer a fait l'objet d'une attention particulière lors du Grenelle de la mer. Parmi les dispositions du Grenelle, l'éducation à la mer doit devenir une priorité. L'objectif est d'améliorer la connaissance et le lien avec la mer, l'éducation à la préservation du milieu marin n'étant qu'un des volets étudiés. A cette fin, il est prévu de développer une stratégie de communication et de sensibilisation. Il s'agit de favoriser les initiatives et les contacts directs du public avec la mer, ainsi que **l'information et la sensibilisation des différents publics aux enjeux marins »** *(Extrait du Livre Bleu des engagements du Grenelle de la Mer, 10 et 15 juillet 2009)*. Depuis le Grenelle, des Journées de la mer, des lacs et des rivières ont été créées au niveau national. Elles ont lieu du 4 au 8 juin chaque année. En 2010, près de 700 manifestations ont été organisées dans ce cadre sur tout le littoral français.

Le champ de l'Education à l'Environnement pour un Développement Durable est marqué par un fort dynamisme en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce territoire bénéficie depuis longtemps de nombreuses actions d'éducation à l'environnement et au développement durable (EEDD) grâce à l'implication des associations, des collectivités territoriales et des institutions publiques. Cette activité est génératrice de nombreux emplois directs et induits qu'il s'agit de soutenir par le biais de programmes annuels incluant la coordination et l'animation d'actions concertées. Une attention particulière est accordée aux acteurs relais favorisant la mise en synergie des actions et le maillage du territoire régional.

En 2004, les acteurs régionaux de l'EEDD (acteurs de terrains et institutions publiques dont la Région) ont souhaité initier une dynamique d'échanges et de mutualisation pour favoriser un développement concerté et cohérent de l'EEDD sur le territoire régional. De cette volonté est née **la Plateforme régionale de concertation pour l'éducation à l'environnement et au développement durable**. Cet espace, ouvert à tous, réunit l'ensemble des acteurs concernés (qu'ils soient associatifs, publics ou privés) pour définir et mettre en œuvre une stratégie régionale qui croise et met en synergie les différentes politiques et actions pour une meilleure cohérence sur le territoire.

La Plateforme a organisé les premières Assises Régionales de l'EEDD en décembre 2006 qui ont réunies près de 400 participants sur trois jours. À cette occasion, une charte d'engagement a été signée par les acteurs institutionnels de la Plateforme. Depuis, un Document d'Orientations Partagées a été élaboré. Ce document présente les objectifs définis collectivement comme prioritaires pour développer et renforcer l'EEDD en Provence-Alpes-Côte d'Azur et propose une stratégie régionale en matière d'EEDD.

En 2006, les Orientations stratégiques de la Région, en vue de la négociation du Contrat de Projet Etat-Région et de la discussion sur les futurs programmes opérationnels européens, adoptées le 30 juin, inscrivent comme grand projet régional la promotion de l'éco-citoyenneté et l'éducation à l'environnement pour un développement durable.

En 2007, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a pris une délibération qui définit le périmètre d'intervention de la sensibilisation et l'éducation à des pratiques respectueuses du patrimoine naturel, humain et bâti régional. Les objectifs généraux des actions régionales sont les suivants :

► **Favoriser l'appropriation des enjeux d'un développement durable en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, par l'éducation, la sensibilisation et l'information de tous les publics,** habitants et usagers du territoire régional ;

► **Susciter des changements de comportement** dans tous les aspects de la vie (habitat, transport, alimentation, consommation etc.) personnelle et professionnelle ;

► **Favoriser l'émergence de pratiques respectueuses adaptées aux spécificités des différentes composantes territoriales.**

Ceci ouvre des portes à la prise en compte conjointe des patrimoines naturels et culturels marins et littoraux dans les actions de sensibilisation.
La Stratégie régionale de la Mer et du Littoral contribue par ses actions à la mise en œuvre de cette politique régionale.

En 2011, une nouvelle délibération du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur pose le cadre d'intervention des actions régionales en matière de sensibilisation et d'information à l'environnement, au développement durable et à l'écocitoyenneté du grand public.

Les recensements effectués (base de données de la Région) ont mis en évidence sur le territoire régional en moyenne et par an plus de **8 000 actions d'éducation à l'environnement pour un développement durable qui ont concerné plus de 130 000 élèves dans le cadre scolaire et 172 000 personnes en dehors de ce cadre.** C'est un secteur représentant plus de 1 000 emplois, portés en grande partie par le secteur associatif mais également par les collectivités qui s'engagent dans ce type de démarches. Cependant, ce secteur est marqué par une forte proportion d'emplois aidés ; environ un emploi sur deux.

La politique régionale de la mer et du littoral adoptée en 2005 contribue à travers les actions qu'elle mène à la mise en œuvre de la politique régionale de l'Education à l'Environnement pour un Développement Durable. **L'éducation au développement durable de la mer et du littoral représente 35% des actions réalisées sur le territoire régional à destination des scolaires et 38% à destination des autres publics.**

➢ ***Mobiliser toutes les catégories d'acteurs pour élargir les efforts de sensibilisation vers tous les publics : le Réseau Mer***

Les politiques publiques, maritimes et littorales ne pourront être mises en œuvre et atteindre leurs objectifs, sans une bonne compréhension et appropriation par les citoyens. En effet, la gestion intégrée de la mer et du littoral ne peut être envisagée sans associer des efforts de sensibilisation et d'information des publics sur les actions menées par les collectivités, les gestionnaires de milieu marin. Les usagers de la mer et du littoral acceptent difficilement les mesures de gestion proposées qui sont perçues comme un frein à leur liberté. Ils les perçoivent comme des contraintes et ne les comprennent pas. Et pourtant, face à la population toujours plus nombreuse sur le littoral et au souhait de chacun de pratiquer des activités balnéaires et nautiques, les pressions exercées sur le milieu sont croissantes, les conflits d'usage récurrents. Pour limiter ces pressions et permettre à chacun de profiter de cet espace de liberté certes, mais convoité et donc à partager, les actions d'information et de sensibilisation sont indispensables, en direction de tous les publics. Le maintien de la qualité de l'environnement marin passe en effet par une attitude respectueuse de tous les usagers.

Dans ce contexte et suite aux **2èmes Rencontres Régionales de la Mer** en 2001, le service Mer et Littoral de la Région a créé **le Réseau Mer**. Ce réseau d'acteurs rassemble les associations et les structures de gestion de la zone côtière qui font de l'éducation à l'environnement marin et littoral, mais aussi les représentants des institutions (services de l'Etat et collectivités locales), la communauté scientifique, les professionnels des sports nautiques et du tourisme. Il compte environ 200 membres.

A travers la constitution de ce réseau est affirmée la nécessité de mutualiser les compétences et les moyens, pour des économies d'échelle et afin de gagner en cohérence, en efficacité et en qualité. Les objectifs et les actions qui découlent de ce rassemblement d'acteurs s'inscrivent dans une politique globale d'éducation au développement durable de la mer et du littoral. Il s'agit aussi de développer une culture maritime sur le territoire régional auprès de tous les publics. L'objectif est de faire évoluer les comportements et améliorer les processus de préservation du milieu littoral et marin, indissociable d'un développement socio-économique et culturel de qualité.

Concrètement, il s'agit de :

- Informer et sensibiliser les publics sur la spécificité et la fragilité de ces espaces fortement fréquentés ;
- Contribuer à la sensibilisation et la formation des acteurs et des usagers du milieu marin à travers une pluralité d'approches environnementales ;
- Participer à l'éducation au développement durable de la mer et du littoral des publics ;
- Conforter les structures qui interviennent et contribuer à la pérennisation des emplois ;
- Etre force de proposition auprès des décideurs.

Les acteurs de ce réseau se sont dotés d'une charte et d'un document d'objectifs pour l'éducation au développement durable de la mer et du littoral à l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, étendue à la Corse. Ces documents ont été approuvés par les élus régionaux en Assemblée Plénière le 15 décembre 2003.
Le site internet du Réseau Mer est un outil mis à la disposition de tous. Son objectif est d'être un lieu interactif d'échanges, d'information et de débat (www.reseaumer.org). Il est hébergé sur la plateforme collaborative ECOREM.

En plus de l'animation du réseau, la Région s'est fortement impliquée dans le suivi, la relecture, voire la co-rédaction et la diffusion de tous les outils pédagogiques réalisés. Depuis sa création, le réseau a permis la réalisation :

- d'outils de communication : une charte annexée à un document d'objectifs (feuille de route du réseau), un site Internet, un annuaire, des autocollants, des kakémonos, une brochure du Réseau Mer, une photothèque alimentée par tous les membres ;
- d'outils pédagogiques pour le public scolaire : une collection de DVD pédagogiques (macro-déchets, eau et ses pollutions, urbanisation, espaces et espèces protégées, petits fonds), un Kit d'observation du littoral « Côtes & Mer », un Coffre de la Mer pour les 3-6 ans, un film « Mer Nourricière » de 52', une malle pédagogique sur la pêche et les élevages marins ;
- d'outils pédagogiques pour le grand public : une collection de livrets pédagogiques « Cap sur … », un DVD Ecoplaisance, un DVD EcoPlongée, un Eco-Guide du bord de mer pour le grand public, un jeu de cartes sur la mer et le littoral ;
- des documents de référence techniques et méthodologiques : un Guide technique et méthodologique sur les sentiers sous-marins, un Cahier « A l'Ecole de la Mer » ;
- d'outils d'évaluation : une base de données des actions et des publics cibles.

Tous ces outils sont diffusés gratuitement sur demande motivée des enseignants, animateurs pédagogiques, clubs et bases nautiques ou toute autre structure menant des actions de sensibilisation, d'information ou d'éducation.

En complément de la production d'outils pédagogiques, **des campagnes de sensibilisation** sont menées en direction des usagers de la mer :

- « Ecogestes Méditerranée » s'adresse aux plaisanciers, rencontres au mouillage, partenariat avec les bateaux écoles (depuis 2002) ;
- « Inf'Eau Mer » sur les plages, rencontres avec le grand public (depuis 2001) ;

- « Eco-attitude » vise le grand public dans les structures d'hébergement touristiques : campings, centres de vacances (depuis 2009) ;
- « Escales Littorales » est une exposition qui parcoure les bibliothèques de la région depuis 2010.

Le Réseau Mer a initialement mené des actions essentiellement à destination du public scolaire avec la création d'outils pédagogiques spécifiques. Le grand public était également ciblé à travers la collection de brochures « Cap sur… ».

Dès 2005, les actions du réseau se sont élargies au **grand public** avec les campagnes de sensibilisation des plaisanciers (Ecogestes Méditerranée) et des usagers des plages (Inf'eau mer).

En 2010, les touristes dans les centres d'hébergement touristiques et les campings sont la cible privilégiée de la campagne Eco Attitudes. La Conférence régionale des professionnels du tourisme programmée en avril 2012 à la Région permettra d'élargir ce partenariat engagé avec ces professionnels depuis 2010.

Depuis 2010, les fédérations sportives de voile, plongée sous-marine, canoë-kayak, surf, vol libre ont été concertées sur la meilleure façon de travailler avec ces nouvelles cibles que sont les moniteurs sportifs. En 2012, le projet intitulé « Sport, Mer et Territoire » verra le rapprochement des éducateurs sportifs et des animateurs d'éducation à l'environnement pour mettre en œuvre des actions concertées entre ces deux catégories d'acteurs.

Le Réseau Mer en quelques chiffres :

- 200 membres (structures d'éducation à l'environnement mais aussi institutionnels, scientifiques, gestionnaires, professionnels du sport, professionnels du tourisme).
- 66 000 personnes sensibilisées par an, lors d'entretiens personnalisés.
- 1500 actions annuelles menées sur le territoire régional à destination du grand public.
- 45 000 élèves sensibilisés chaque année en face à face pédagogique sur plusieurs jours.
- 1 500 actions annuelles réalisées sur le territoire régional à destination du public scolaire.

Après 10 années de fonctionnement, les actions menées par ce réseau sont reconnues mais la gouvernance de ce réseau n'est pas optimale. L'animation par la Région d'un tel réseau d'acteurs n'est pas sans poser problème aux autres institutions. A l'exception de l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée et Corse qui est fortement impliquée dans ce réseau, aussi bien d'un point de vue technique en assurant la co-animation aux côtés de la Région que d'un point de vue financier en soutenant de nombreux projets, les autres partenaires institutionnels ne se sont pas encore appropriés ce réseau d'acteurs qui peut les aider à mettre en œuvre leur politique dans ce domaine.

➢ ***La rencontre des sports nautiques et du développement durable***

Les pratiques sportives de nature sur le littoral sont en évolution. De nouvelles activités émergent régulièrement (actuellement le stand up paddle et le longe côte). Les sports de nature sur le littoral et en mer ont été pris en compte lors du **Grenelle de la Mer** *(Extrait du Livre Bleu des engagements du Grenelle de la Mer, 10 et 15 juillet 2009)* :

- Encourager les sports nautiques soutenables au plan environnemental et faire du réseau des bases nautiques des lieux exemplaires du développement durable ;
- Encourager une pratique responsable de la navigation de plaisance et des sports nautiques ;
- Promouvoir les pratiques sportives et les événements nautiques comme autant de vecteurs pour sensibiliser et éduquer les différents publics aux valeurs aux comportements adéquats aux espaces littoraux et marins ;
- Délivrer un brevet sécurité ou un titre de « guide de la mer » aux animateurs d'activités nautiques ;
- Intégrer les problématiques d'environnement et de développement durable à la formation des animateurs et formateurs des activités nautiques.

L'Etat œuvre également à la mise en place d'une **Stratégie Nationale Développement Durable du Sport (SNDDS)**. Elle se décompose en 9 défis clé dont :
- Défi clé n°2 : Société de la connaissance : « Développer l'information, la formation, l'éducation tout au long de la vie et l'accès à la culture par un soutien accru à la recherche et à l'innovation sont les conditions de notre future compétitivité et de la pérennité de notre modèle économique social » ;
- Défi n°6 : Conservation et gestion durable de la biodiversité et des ressources naturelles : « Développer la connaissance – et reconnaissance – de la contribution des écosystèmes à nos besoins les plus essentiels.
En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les assises régionales du sport en octobre 2010 ont contribué à la rédaction de la **Stratégie Régionale Développement Durable du Sport**.

A l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la **plateforme régionale de concertation EEDD** met en exergue dans son Document d'Orientations Partagées le rôle des acteurs des loisirs *(Extrait du Document d'Orientations Partagées, 2008) : «* **Favoriser la cohérence des territoires :** Agir en concertation avec **les professionnels** du tourisme et **des loisirs** afin qu'ils s'approprient **les enjeux liés à leur activités** et qu'ils puissent être le **relais d'une sensibilisation de leurs clients ».**

Le Réseau Mer a quant à lui définit des priorités pour les sports nautiques *(extrait du Document d'Objectifs, 2003) :*
- **« Sensibilisation du grand public :** Cette sensibilisation concerne le public usager des sites littoraux, locaux ou de passage. Il s'agit de favoriser les prises de conscience quant : à la beauté et la richesse de nos espaces littoraux et en particulier sous-marins, l'impact des activités humaines sur le littoral et notre responsabilité d'acteur citoyen, aux possibilités de respecter individuellement dans la pratique ces milieux. Ce champ de la sensibilisation des usagers concerne : les locaux permanents (en particulier les plaisanciers, **les pratiquants de sports nautiques**, les pêcheurs …) et les touristes ».

- « Formations des adultes : La formation des adultes est indispensable pour modifier durablement les comportements d'acteurs et les responsabiliser, pour tendre vers une gestion concertée et cohérente de nos espaces littoraux et pour professionnaliser les pratiques. Ce champ de la formation des adultes concerne : les décideurs, les techniciens publics ou privés, les **intervenants sportifs**, les transporteurs maritimes, **les guides et animateurs du littoral**, les professionnels de la communication… ».

Dans ce contexte, les **6èmes Rencontres régionales de la Mer en 2009**, ont consacré un atelier aux « Sports nautiques et Education au Développement Durable ». Les acteurs du « monde des sports nautiques » et ceux du « monde de l'éducation au développement durable» se sont ensuite rapprochés au sein du Réseau Mer. Lors des 1ères rencontres du Réseau Mer en février 2010, un atelier était consacré à nouveau à cette problématique pour approfondir ce sujet.

➢ ***L'éducation au développement durable de la mer, mieux prise en compte dans les programmes scolaires***

Eduquer à l'environnement pour un développement durable, c'est aborder les problématiques environnementales en intégrant les facteurs sociaux, économiques et culturels. Le développement durable, qui s'inscrit dans un objectif de gestion raisonnée de la planète, propose une approche systémique conduite à toutes les échelles spatiales et temporelles.
Depuis le Grenelle de la mer, le maritime et le marin sont intégrés dans les programmes de l'éducation nationale (2009 - 2010) : en géographie en 5ième et 2nde, l'ultramarin en 1ère.

A la rentrée 2004, une circulaire au BO n°28 du 15 juillet préconise à l'école primaire la généralisation d'une éducation à l'environnement pour un développement durable (EEDD). Deux objectifs pour les élèves : se situer dans leur environnement et y agir de manière responsable. Une dimension éducative qui prend en compte :
- les différentes échelles de temps et d'espace ;
- la complexité du domaine (approche systémique) ;
- les différents axes d'analyse scientifique (composantes environnementales, économiques, sociales, culturelles) ;
- la complexité des questions et des réponses envisagées (approche critique, importance des choix, responsabilité de chacun dans ces choix).

En 2007, une seconde phase de généralisation de l'éducation au développement durable (EDD) par la circulaire parue au BO n°14 du 5 avril est engagée. Il s'agit d'inscrire plus largement l'éducation au développement durable dans les programmes d'enseignement, de multiplier les démarches globales dans les établissements et les écoles et de former les professeurs et les autres personnels impliqués dans cette éducation. Cette circulaire renforce également la circulaire de 2004 avec la nécessité d'établir des partenariats et la préconisation de la démarche de projet.

Enfin, la circulaire de rentrée parue au B.O. n°21 du 21 mai 2009 a pour objectif de poursuivre la généralisation de l'éducation au développement durable : en s'appuyant sur les enseignements disciplinaires, l'éducation au développement durable traite des interactions entre l'environnement, la société, l'économie et la culture. Cette éducation transversale contribue ainsi à la formation du citoyen responsable du XXIème siècle. La thématique du développement durable est intégrée dans les programmes d'enseignement.

De manière plus spécifique les problématiques maritimes ont été prises en compte par plusieurs académies littorales :
- Dans l'académie de Caen, l'élaboration récente du plan académique de formation continue des enseignants, inclut une dimension « mer » portée par la coordinatrice académique de l'éducation au développement durable, dans le cadre du plan académique multi-partenarial d'éducation au développement durable. Par ailleurs, l'académie travaille avec l'établissement public de la Cité de la mer, aquarium et centre de recherche sur la vie marine.
- L'académie de Rennes a produit des ressources pédagogiques, en partenariat avec le CRDP de Bretagne, de l'expédition « Tara Océans ». Celle-ci est aussi suivie par les établissements membres du réseau de l'Agence des établissements français de l'étranger (AEFE).
- Dans l'académie de Montpellier, a lieu le déploiement nouveau du projet « De l'espace pour la mer » en partenariat avec l'Institut français de la mer (IFREMER), l'Institut de recherche sur le développement (IRD) et le Centre national d'études spatiales (CNES).

- Dans l'académie d'Aix-Marseille et l'académie de Nice, le dispositif « A l'Ecole de la Mer » est mis en œuvre depuis 2007 en partenariat avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée et Corse.

Le dispositif « A l'Ecole de la Mer » en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Ce dispositif a été lancé **en 2007 par le Service Mer et Littoral de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en collaboration avec l'Education nationale, l'Agence de l'Eau et 11 structures d'éducation à l'environnement**. Il s'adresse aux élèves des écoles maternelles et primaires des départements littoraux Bouches-du-Rhône, Var et Alpes-Maritimes. Il s'agit pour les enseignants comme pour les animateurs de mettre en œuvre des projets en lien avec le développement durable de la mer et du littoral. Au total, ce sont 140 classes qui bénéficient d'un accompagnement sur 3 jours répartis au cours de l'année scolaire. Toutes les thématiques visant à développer une culture maritime en région en adéquation avec la politique régionale de la mer et du littoral et les programmes de l'école primaire peuvent être abordées (transports maritimes, pêche, élevages marins, érosion du littoral, urbanisation, patrimoine maritime, biodiversité, pollutions maritimes…). Ce sont plus de **4000 élèves** qui suivent ce dispositif chaque année. Les maîtres ressources et les chargés de mission « Sciences, Technologie et EDD » de l'Education nationale accompagnent les enseignants et les animateurs pédagogiques tout au long de l'année sur leur projet. Une évaluation des projets menés par les enseignants et une restitution des travaux et productions des élèves sont menés en fin d'année scolaire dans chaque département.

Le cahier « A l'Ecole de la Mer » publié en 2011 a pour objectif d'accompagner les enseignants de l'école primaire à mettre en œuvre des projets d'éducation au développement durable de la mer et du littoral. Cet ouvrage rassemble les attentes de l'éducation nationale dans le montage de projets pédagogiques, les liens avec les programmes scolaires, les approches pédagogiques, les connaissances sur le milieu marin et littoral. Certaines problématiques adaptées aux élèves sont également présentées : Pourquoi ne peut-on pas se baigner après des orages ? Pourquoi y a-t-il des méduses ? Pourquoi est-il si difficile de se garer quand je vais à la plage ? Pourquoi les plages sont-elles sales ? … La particularité de cet ouvrage, comme tous les documents produits dans le cadre du Réseau mer est que cet ouvrage a été co-écrit par un groupe de travail rassemblant les différentes catégories d'acteurs concernés : pédagogues, éducateurs à l'environnement marin, maîtres ressources de l'Education nationale et représentants de la Région et de l'Agence de l'eau. Ce document est diffusé gratuitement sur simple demande auprès de la Région et téléchargeable sur le site www.ecorem.fr.

➢ ***Faire mieux connaître les métiers de la mer***

Les filières « cultures marines » et « pêche » connaissent des difficultés en termes de transmission d'entreprises et d'attractivité des métiers. Cette situation est notamment liée à la méconnaissance des métiers et à l'absence de lien entre ces activités et les territoires littoraux.
Les métiers de la mer ont été pris en compte lors du Grenelle de la Mer : Valoriser et rendre attractifs les métiers de la mer :

- Développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers liés à la mer.
- Développer la formation continue dans le secteur de la plaisance *(Extrait du Livre Bleu des engagements du Grenelle de la Mer, 10 et 15 juillet 2009).*

Atouts	Faiblesses
• De nombreux acteurs engagés dans la sensibilisation, l'information et/ou l'éducation au développement durable de la mer et du littoral. • Une forte dynamique de réseau (Plateforme régionale de concertation, Réseau Mer…). • Un Réseau Mer représentatif de la diversité des acteurs. • Une forte volonté de se fédérer, de mutualiser les moyens, les compétences et mettre en œuvre des actions collectives concertées. • Un tissu associatif composé de professionnels de l'EDD qualifiés et majoritairement salariés. • Une capacité des acteurs à co-construire des projets et à co-rédiger des documents pédagogiques de référence.	• Difficulté de passer de « l'éducation à l'environnement » à « l'éducation au développement durable de la mer et du littoral ». • La nécessité de rapprocher «éducation » et « gestion du littoral » pour permettre au public de comprendre et s'approprier les mesures de gestion mises en œuvre. • Par définition, l'Education au Développement Durable est très transversale, mais dans les faits, très cloisonnée à l'approche environnementale. • Un besoin de reconnaissance des associations EDD et des professionnels des sports nautiques comme véritables **Relais Educatifs de la Gestion des Territoires.**
Opportunités	**Menaces**
• Un cadre national renforcé par les engagements du Grenelle de la mer. • Des acteurs mobilisés et compétents.	• La concertation et le partenariat sont consommateurs de temps et pas toujours valorisés. • En période de restrictions budgétaires, l'éducation et la sensibilisation des publics ne sont pas identifiées comme prioritaires. L'éducation à l'environnement est souvent réduite à des associations menant des animations à destination des scolaires.

Favoriser le développement des activités économiques, accueillir la population sur le littoral, préserver la biodiversité marine et littorale et favoriser l'accès à la mer pour tous, tels sont les enjeux de la politique régionale de la mer et du littoral dans un souci de développement durable. Pour ce faire, les actions d'information, de sensibilisation ou d'éducation au développement durable de la mer y ont toute leur place. Les politiques publiques, maritimes et littorales ne pourront être mises en œuvre et atteindre leurs objectifs sans leur bonne compréhension et appropriation par les citoyens.

Enjeux

- **Favoriser l'acceptation des démarches de gestion mises en œuvre sur le littoral par les citoyens.**
- **Reconnaître les actions de sensibilisation comme facteur de réussite des politiques de gestion.**
- **Identifier et diversifier les acteurs relais des actions de sensibilisation vers les professionnels des sports nautiques, du tourisme, de la pêche et des élevages marins…**
- **Pérenniser les emplois dans le secteur de l'EEDD.**
- **Impliquer davantage toutes les collectivités locales dans la gouvernance du Réseau Mer.**

6.4 Le patrimoine maritime: une richesse encore insuffisamment connue et valorisée en Provence-Alpes-Côte d'Azur

- **Un patrimoine maritime européen menacé**

La Commission européenne, dans sa recommandation de 2000, relative au patrimoine culturel maritime et fluvial, souligne l'intérêt croissant que suscitent les bateaux de navigation maritime et fluviale traditionnels, mais s'inquiète du fait que, dans de nombreux pays, des navires d'une grande valeur historique courent le risque de disparaître, faute de ressources suffisantes pour leur entretien.

Elle a décidé en conséquence :
- d'encourager la protection d'installations fixes relevant du patrimoine culturel et maritime pour les éviter leurs destructions liées au développement urbain ou touristique.
- de soutenir et d'encourager les organismes publics et privés, qui conservent des navires historiques ou leurs répliques grandeur nature ou à grande échelle en Etat de marche;
- d'encourager la présentation et l'utilisation de ces navires en vue de l'éducation et du plaisir du grand public;

Au niveau national, la préservation et la valorisation du patrimoine maritime été traité, lors du Grenelle de la mer, dans le cadre de la table ronde n°3, «l'éducation à la mer, doit devenir une priorité» et l'accent a été principalement mis la nécessité de :
1- Procéder à des inventaires et poursuivre la recherche
2. Garder la mémoire
3. Conserver et valoriser le patrimoine maritime
4. Assurer les moyens nécessaires pour l'entretien et la sauvegarde de ce patrimoine

A ce titre, l'un des engagements concerne la mise en œuvre d'une stratégie de sensibilisation et de communication à destination du grand public à l'occasion de laquelle il est prévu de « mettre la mer à l'honneur de Marseille capitale européenne de la Culture en 2013 ».

- **Un patrimoine maritime provençal et azuréen encore insuffisamment valorisé**

Un nombre important de structures, associatives ou publiques, se mobilisent pour valoriser le patrimoine et perpétuer les traditions et les savoirs faire, notamment auprès des jeunes générations et pour mettre en exergue les activités qui ont marqué de leur empreinte le territoire régional.
Depuis quelques années, les acteurs associatifs se sont regroupé au sein de la Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen, qui mène une importante action de mise en synergie des acteurs et des projets et contribue à définir des objectifs partagés et des actions collectives pour la préservation et la restauration du patrimoine.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur accompagne l'organisation de manifestations maritimes visant à mettre en valeur un patrimoine naviguant lié le plus souvent aux activités qui étaient celles des ports régionaux.

Ces manifestations permettent au grand public de voir évoluer en mer et à terre des unités assez exceptionnelles et d'être sensibiliser à la nécessaire préservation de ces embarcations qui étaient par exemple utilisées pour le transport de marchandises.
Il peut également s'agir de rassemblements d'embarcations traditionnelles de taille moins importante (barquettes, pointus, …) qui servaient notamment aux professionnels de la pêche ou qui constituait un moyen pour les populations d'accéder à la petite plaisance.
Enfin, il existe des manifestations qui visent à faire renaître des moyens de navigation que la modernité des techniques avait quelque peu fait oublier : navigation sur des yoles de Bantry, navigation voile-aviron, voile traditionnelle,…
Ces manifestations se déroulent le plus souvent sur des plans d'eau accessibles au grand public qui se révèle extrêmement intéressé par la mise en lumière de ces techniques ancestrales de navigation.

Certaines communes organisent également des tournois de joute qui attirent un vaste public car ces manifestations viennent mettre en avant des techniques sportives particulièrement précises et visuellement attrayantes.

Ces manifestations ont un impact sur les communes dans la mesure où les habitants ont le sentiment de prendre conscience d'un patrimoine qui révèle leur identité historique. Cette appropriation est l'un des objectifs à atteindre pour la Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen et pour les collectivités comme la Région.

La collectivité soutient aussi les structures associatives qui s'attachent à rénover des unités de navigation anciennes dans le but de les faire naviguer lors des manifestations précédemment évoquées.

- **La nécessité de renforcer la mise en réseau des acteurs et la synergie entre les différentes initiatives.**

La grande diversité du patrimoine concerné et la dispersion des initiatives ne permettent pas de donner suffisamment de lisibilité à l'intérêt remarquable de ce patrimoine et sur sa valorisation.

La Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen a pour vocation de les rassembler. Elle a lancé en juillet 2011 le concours « Mémoire des ports de Méditerranée » qui permettra de créer une dynamique d'acteurs divers, villes, associations, particuliers,…qui devront présenter de façon synthétique et argumenter les caractéristiques patrimoniales d'un port de Méditerranée qu'ils auront choisi de mettre en lumière.
Ce type de projet contribue à créer une synergie entre acteurs et un échange d'expériences très bénéfique.

Il en va de même pour un projet comme ODYSSEA, porté par la Fédération Française des Ports de Plaisance et qui ambitionne de redonner aux ports le sens de leur mission originelle et littérale.
Les ports sont des portes qui permettent les échanges vers l'extérieur et l'intérieur des terres. ODYSSEA vise à la fois à créer un véritable itinéraire touristique et culturel entre les ports de Méditerranée et à faire des ports des lieux pour la promotion du tourisme, du patrimoine et de la culture locale.
Cette démarche est soutenue par la Région, avec les villes pilotes de Sanary sur mer (83) et Menton (06), car elle favorise le soutien à l'artisanat local, le tourisme vers le moyen pays, la préservation de l'environnement, la création d'emplois et la formation et la valorisation du patrimoine en particulier maritime.

Ce projet devrait être l'occasion pour la Région et la Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen, en partenariat avec l'Union des Ports de Plaisance de Provence-Alpes-Côte d'Azur, de réaliser une monographie précise et détaillée du patrimoine régional.
Cette monographie deviendra l'outil de base des réflexions futures sur la valorisation et la préservation du patrimoine.

Le patrimoine maritime est un élément primordial et souvent négligé du développement durable des littoraux. A l'heure où la demande touristique nationale et internationale évolue vers un tourisme plus culturel, ce patrimoine est un vecteur de développement touristique et de création d'emploi de première importance.

Enfin, la perspective de Marseille 2013, capitale européenne de la culture, ainsi que la création à Marseille du Centre Régional de la Méditerranée sont des éléments positifs dans la démarche de reconnaissance d'un patrimoine maritime méditerranéen riche, diversifié et devant prendre toute son importance dans une démarche de valorisation plus globale d'un passé qui a façonné le présent de cette région.

Compte rendu des travaux du groupe « patrimoine maritime » du Conseil consultatif régional de la mer

Le patrimoine maritime se positionne aujourd'hui comme un domaine à fort potentiel pour l'ensemble des façades littorales susceptible d'attirer de nouvelles clientèles plutôt tentées par la recherche de nouvelles activités de loisirs que par le modèle balnéaire classique «mer - plage ». La valorisation de ce patrimoine représente ainsi un enjeu pour l'activité touristique littorale.
Élément de diversification de l'offre, porteur de qualification culturelle, sociale et identitaire des sites littoraux, créateur d'attractivité touristique, facteur d'emploi, d'aménagement, de restructuration des territoires balnéaires, le patrimoine maritime se positionne comme un outil de développement des localités littorales.
Pour les gestionnaires des sites patrimoniaux, pour les collectivités territoriales et pour les acteurs du tourisme littoral, l'enjeu est de rendre accessible au public les héritages maritimes culturels tout en garantissant leur préservation.

Qu'entend-on par patrimoine maritime ?
Cette définition couvre tous les biens meubles et immeubles utiles et nécessaires à la vie maritime et littorale, mais aussi, tous les biens immatériels que sont les savoirs et savoir-faire des hommes et des femmes qui produisent ou utilisent ce qui est utile et nécessaire à cette vie maritime et littorale.
_ Le patrimoine naturel est constitué par les sites littoraux ouverts ou non au public, aménagés ou non pour le tourisme. Il comprend notamment les sites protégés par le Conservatoire du littoral, les sites remarquables et classés, ainsi que les exploitations maritimes telles que les marais salants ou les parcs ostréicoles.
_ Le patrimoine culturel immobilier comprend l'architecture et l'urbanisme du littoral.
Les sites sont d'une grande variété : villes portuaires, villages de pêcheurs, ports et marinas, phares et balises, ouvrages militaires, villes fortifiées, les arsenaux, rades, forts, chantiers navals.
_ Le patrimoine culturel mobilier est essentiellement composé du patrimoine flottant tel que les vieux gréements, les bateaux de pêche, de commerce, de plaisance, ou les bateaux militaires.
_Le patrimoine immatériel restitue l'histoire, les activités, les modes de vie, les traditions et les cultures liées à la mer. On y trouve les métiers liés à la pêche à bord et à terre, les pratiques et les techniques maritimes, notamment pour notre région, tout ce qui est lié au commerce et à la Marine Nationale

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est une grande région maritime pour cela, elle doit avoir une politique ambitieuse pour valoriser cette image.
Cela n'a pas été le cas jusqu'à présent pour plusieurs raisons.
Il existe, en Provence comme sur tous les littoraux, une culture maritime ; très effacée du fait que, même en excluant le tourisme, en un peu plus d'un demi-siècle, les populations autochtones sont devenues minoritaires, tandis qu'une grande part de leur territoire de vie leur a été confisquée au titre du développement économique et touristique.

L'évolution récente de la perception de la mer et des activités nautiques ne contribue pas à améliorer cette absence d'image culturelle : priorité (pour ne pas dire exclusivité) donnée à l'évènementiel, au ponctuel largement médiatisé ou commercialisé, mais totalement coupé de cette richesse potentielle.
On pourrait lister les retards accumulés qu'il convient de rattraper aujourd'hui.
- Plus d'ethnologue à la DRAC depuis 20 ans!
- Aucun inventaire réalisé ni projeté, à part celui, local et sans suites, des barquettes Marseillaises.
- Pas de musée maritime d'envergure si l'on excepte celui de Toulon qui ne traite "que" de la Marine Nationale.
- Les engins réformés de la COMEX sont partis à Cherbourg !
- Un seul exemple de volonté politique municipale appliquée….

Pourtant, les ressources sont là, inexploitées
- Des collections de témoignage, de documents, d'objets et de richesses muséographiques sont éparpillées dans le territoire, le plus souvent méconnues, sauf de spécialistes, totalement ignorées du public.
***- Les bateaux**: les grands bateaux provençaux sont rares, les petits sont très nombreux, et sont le point de focalisation de la plupart des gens.*
***- Les édifices**: très nombreux; aménagements portuaires, phares et balises, laboratoires (Marseille, Villefranche), chantiers navals, cales de halage, chapelles votives, oratoires, fortifications de défense côtière, établissements sanitaires, …*
***- Les documents d'archives et publications**: nombreux mais dispersés; archives départementales, communales, Sce Historique de la Marine, CCI, musées d'histoire locale, collections privées.*
***- Les ressources humaines :** Aujourd'hui, une cinquantaine d'associations, regroupant des milliers de bénévoles, agissent, (sans toujours en avoir conscience!) pour sauvegarder ou mettre en valeur une part du patrimoine maritime régional.*

La région doit de mettre en valeur ce patrimoine en profitant d'échéances de calendrier favorables : Naissance du Centre Régional de la Méditerranée – "Marseille, capitale européenne de la culture" – prise de conscience de quelques collectivités locales – ouverture du Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée – nouvelle naissance des chantiers de La Ciotat – engouement public en faveur de certaines manifestations …

Il y a nécessité et urgence en Provence Alpes Côte d'Azur d'inclure un tel projet dans sa politique institutionnelle littorale.

Pour conserver et renforcer une identité culturelle indispensable à l'harmonie de toute société organisée.
Pour en retirer de la richesse: Par le maintien ou la création d'emplois potentiellement durables; par la création et le renforcement du lien social; en améliorant le cadre de vie; en complétant l'offre en matière de tourisme culturel.
Grâce au soutien des régions concernées, de nombreux départements et de nombreuses villes portuaires du ponant ont tenté l'aventure du patrimoine et de la culture maritime. La quasi-totalité de leurs expériences s'avère positive.
Dans notre région, la ville de Sanary, fait Etat d'un doublement de la fréquentation touristique dans les restaurants, débits de boissons et commerces depuis que les bateaux traditionnels et classiques occupent la place d'honneur du port.

Atouts	Faiblesses
• Une grande richesse patrimoniale • Un tissu associatif très dynamique • Une Culture méditerranéenne commune	• Faiblesse de l'identité culturelle maritime régionale • Difficulté à fédérer les acteurs du patrimoine maritime • Manque d'un référentiel partagé sur le patrimoine maritime • Manque de moyens dédiés à la préservation et la valorisation du patrimoine
Opportunités	**Menaces**
• Existence d'une Fédération du patrimoine maritime méditerranéen • Adhésion du grand public aux les manifestations traditionnelles et culturelles • Désignation de Marseille comme capitale européenne de la culture en 2013 • Un contexte touristique culturel favorable à la valorisation du patrimoine • Projet ODYSSEA dans sa démarche de valorisation du patrimoine maritime des ports • Intérêt du grand public pour son identité culturelle et les traditions qui ont façonné les modes de vie de leurs aïeux	• La disparition d'une partie du patrimoine et des savoirs faire par manque de moyens humains et financiers • La dispersion des énergies autour de projets peu fédérateurs

Enjeux

- **Rendre accessible aux publics les héritages maritimes culturels tout en garantissant leur préservation**
- **Favoriser la création d'un réseau des acteurs du patrimoine maritime**
- **Valoriser les traditions et le patrimoine maritime régional**
- **Inscrire la gestion du patrimoine maritime dans toute politique littorale de développement durable**

6.5 Le partage des connaissances, facteur de développement et d'efficacité

- ***Depuis quelques années une dynamique a été créée pour la collecte et l'organisation des données mer et littorales***

Depuis plusieurs années, au niveau national, un effort de collecte et d'organisation des données liées au littoral et à la mer est en cours. Aujourd'hui l'Observatoire du littoral collecte et produit des données sur le littoral de France qui sont mises à disposition de tout public ; Depuis juin 2010 le portail cartographique de l'Agence des Aires marines protégées a été ouvert. La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est pionnière dans la mise en place d'un Centre Régional à l'Information Géographique (CRIGE).

- ***L'intérêt de la mutualisation des moyens à l'échelle régionale pour l'acquisition, la production et la diffusion***

Le renforcement des connaissances face aux risques, prônée par l'ensemble des documents cadre, et notamment la stratégie nationale d'adaptation, est un point fort de la politique régionale à travers les actions du pole métiers Mer & Littoral du CRIGE. Ce pôle permet de mutualiser les moyens. Depuis plus de 10 ans, le CRIGE créé et financé dans le cadre d'un partenariat entre l'Etat, la Région et les Départements (CPER 2000-2006 et 2007-2013), organise dans un cadre mutualisé l'acquisition, la production et la diffusion vers la sphère publique des données géographiques utiles à la gestion des territoires.

- ***Le pôle métiers « Mer et Littoral » un outil de concertation pour la donnée géo référencée au service des acteurs du littoral ;***

Le Pôle métier Mer et Littoral a été créé, dans un objectif de concertation, suite à l'expression de nombreux besoins de la part des acteurs et usagers de la mer et du littoral, en terme de gestion du territoire dans un espace terre-mer intégré. L'animation de ce pôle a été assurée tour à tour par l'IFREMER, l'agence de l'eau et maintenant le service Mer de la Région.
Il a pour objectif d'une part de favoriser la production, l'harmonisation et à la normalisation des données de l'information géographique littorale de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur au travers des groupes de travail afin de répondre aux besoins des acteurs locaux et régionaux concernés par le territoire côtier.

Le CRIGE a notamment permis d'élaborer un atlas de vulnérabilité du littoral. L'objectif est de diffuser les informations nécessaires pour améliorer les politiques d'aménagement, notamment les contrats de baie, en identifiant les zones à risques et en délimitant les zones et échelles de gestion pertinente (cellule sédimentaire, inscrite au SDAGE). Le document est purement informatif, il n'a pas de rôle prescriptif et n'est pas opposable aux documents d'urbanisme, notamment les PPR.

Un projet de cartographie 3D (LITTO3D) sur les 20-30 premiers mètres de profondeur est en cours d'acquisition. Il permettra de visualiser l'interface entre la terre et la mer, avec une application directe pour la rédaction de cahiers des charges des études préalables, le traitement des dossiers de demande d'autorisation de travaux sur la zone côtière terrestre et marine, et la réalisation des études globales pour les documents de gestion comme les SCOT ou les Contrats de Baie ..

Par ailleurs, des échanges interrégionaux ont permis d'établir des cartographies communes avec l'Italie, sur un territoire allant des Saintes Maries de la Mer à La Spezia, dans le cadre de l'accord tripartite RAMOGE.

Atouts	Faiblesses
• Un Centre régional mutualisant les moyens pour produire des outils d'information et d'aide à la décision pour les élus • Des productions opérationnelles pour aider à mieux gérer les territoires littoraux et notamment les risques naturels dans les communes littorales • Une reconnaissance nationale et européenne du CRIGE	• La participation encore non suffisante des gestionnaires techniques des communes littorales aux réflexions du CRIGE
Opportunités	**Menaces**
• La dynamique nationale de construction et mise à disposition d'observatoires et bases de données dédiés au littoral et à la mer • Les réflexions sur la prochaine période de programmation du FEDER pour positionner de futurs financements sur l'acquisition la gestion de données et l'animation des acteurs locaux	• La dimension non obligatoire de la prise en compte des préconisations issues des outils d'aide à la décision du CRIGE • La réforme des collectivités qui ne doit pas affaiblir le modèle technique et économique de mutualisation du CRIGE

Enjeux

- **Poursuivre la coordination, l'acquisition, la production et la mutualisation des données et informations**
- **Répondre efficacement aux attentes des gestionnaires, producteurs et utilisateurs de données: Besoins en données de haute résolution pour les démarches des pôles de compétitivité (Sécurité maritime, Environnement)**
- **Soutenir la collecte de données dans une optique de leur prise en compte dans les processus d'aide à la décision publique**
- **Optimiser l'utilisation des données sur les écosystèmes ; qu'elles soient de sources scientifiques ou émanant de réseaux d'observation**
- **Faire converger les sources multiples: données d'observation et données de gestion grâce à la concertation multi niveau des acteurs (européens, Méditerranéens, comme le prônent les Régions de Méditerranée dans le projet MAREMED, auprès des développeurs d'EMODNET).**

Remerciements

La Région souhaite remercier les personnes et institutions ou structures qui ont participé à l'élaboration de la Stratégie Régionale de la Mer et du Littoral :

Les membres du Conseil Consultatif Régional de la Mer
Les membres du Conseil Economique Social et Environnemental Régional
Le Grand Port Maritime de Marseille
Voies Navigables de France
Le Syndicat Mixte des Ports Toulon Provence
La Métropole de Nice
Les communes du littoral
Le Conseil Général des Bouches du Rhône
Le Conseil Général du Var
Le Conseil Général des Alpes Maritimes
La Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole
Toulon Provence Méditerranée
SAN Ouest Provence
Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues
Le Syndicat Mixte Gestion Intégrée, Prospective et Restauration de l'Etang de Berre
La Chambre de Commerce et d'Industrie d'Arles
La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var
La Chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes Maritimes
La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie
Les membres du PRIDES Pôle Mer PACA
Les membres du PRIDES Grande plaisance « Riviera Yachting Network »
La Société Anonyme de la Cale de Halage d'Arles
Le Comité Régional du Tourisme
La Fédération des Industries Nautiques
La Fédération des Française des Ports de Plaisance
L'Union des Ports de Plaisance de PACA

La Fédération de Patrimoine Maritime Méditerranéen
Le Mouvement d'Action pour la Rade de Toulon
Le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement 13
Les membres du Réseau mer
Le Conservatoire du Littoral
Le Parc National de Port Cros
Le Parc National des Calanques
Le Parc Naturel Régional de Camargue
Le Parc Marin de la Côte Bleu
L'Observatoire Marin des Maures
L'Agence d'Urbanisme pour le Développement de l'Aire Toulonnaise
Le Syndicat Mixte du SCOT des cantons de Grimaud et Saint Tropez
Les services de l'Etat : DIRM, DDTM (06, 13, 83), DREAL, CROSS MED,
La Marine Nationale
La Société Nationale de Sauvetage en Mer
L'IFREMER
L'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse
L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
L'Association des Usagers des Cales de Mise à l'eau de Méditerranée
Le Comité régional pour l'Information Géographique
L'Union Nationale des Associations de Navigateurs
Le Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques
L'Office Régional des Métiers
L'Institut Pour la Promotion et la Formation aux Métiers de la Mer
L'Ecole Nationale de la Marine Marchande
Conseil National de la Fonction Publique Territoriale
Le CPIE Côte Provençale
La TOULINE
Le Comité Régional des Pêches et les Elevages Marins
L'Organisation des Producteurs
L'association Marco POLO