



FICHE 08 Quelles sont les évolutions majeures de la façade ?

Bordée par le Golfe de Gascogne, la façade maritime de la région Nouvelle-Aquitaine s'étend sur près de 720 km de linéaire côtier et couvre un peu moins d'un quart de l'ensemble des eaux métropolitaines. Cette façade dite "Sud-Atlantique" dispose en mer d'espaces naturels marins protégés, de riches écosystèmes, d'un patrimoine culturel à l'identité marquée, de filières professionnelles dynamiques et en pointe ouvertes aux mutations: pêche, industrie navale et nautique, sports nautiques, conchyliculture, tourisme... Cet espace maritime offre ainsi des atouts considérables pour développer une économie bleue, compétitive, performante, durable et source d'emplois, en misant sur la connaissance et la formation, et en valorisant le potentiel d'innovation et de développement qu'offre l'océan.

Depuis l'adoption de la stratégie de façade maritime en 2019, les activités socio-économiques de la façade Sud-Atlantique ont connu un certain nombre d'évolutions liées à des changements de contextes d'ordre économique, politique, stratégique et réglementaire (notamment le développement d'énergies marines renouvelables comme l'éolien en mer). Concernant l'environnement marin de la façade, la lutte contre le réchauffement climatique et l'érosion de la biodiversité ont amené au renforcement de la réglementation et au déploiement plus important de zones de protection.

1. Les activités économiques

1.1 La pêche professionnelle: un secteur d'activité en profonde mutation avec un besoin de visibilité à long terme

Structurellement, les enjeux de pêche sont liés à la pérennité des entreprises: l'adaptation de la flotte à sa capacité à mettre sur le marché des produits de qualité et en quantité est au cœur des préoccupations de la profession. Des efforts conjoints de l'État, l'Union européenne et la profession ont donc été entrepris pour améliorer la capacité à produire tout en préservant les stocks. Parallèlement, la pêche professionnelle subit des mutations permanentes depuis l'adoption de la Politique commune des pêches que ce soit par des adaptations structurelles de la flotte, des mesures techniques ou des évolutions des quotas. Malgré les efforts continus de la profession et sous l'effet conjoint des politiques environnementales (stratégie nationale aires protégées, zones de protection forte) et énergétiques (développement des énergies marines renouvelables), de nouvelles contraintes pèsent sur les zones de pêche en mer et les conflits d'usages dans la bande des 20 milles risquent de s'accroître.

Parallèlement, la densification des usages en mer, la nécessaire prise en compte accrue des enjeux environnementaux couplée à l'implication des associations de protection de la nature a conduit à des modifications de la réglementation existante amenant les professionnels et les institutions à prendre des mesures correctives face aux impacts des activités de pêche sur le milieu marin. C'est le cas des mesures demandées sur les cétacés, le maigre ou encore des restrictions de chalutage dans les pertuis charentais ou au large de la Gironde. Ce contexte juridique évolutif ne permet pas de donner la visibilité requise aux entreprises de pêche sur les conditions d'activité à moyen terme.

Dans le même temps, les connaissances scientifiques évoluent vers une approche écosystémique et multifactorielle des milieux marins. Si la tendance à se focaliser sur les impacts liés à la pêche demeure, il ne faut cependant pas oublier le besoin accru de connaissances sur l'ensemble du milieu marin (climat, température, mobilité des espèces...) comme sur les pressions et impacts des effets cumulés issus des activités anthropiques sur la ressource (produits chimiques, phytosanitaires, ...).

Conjointement à ces évolutions structurelles, des mécanismes d'aide ont été mis en place (aide carburant, arrêts temporaires sole ou Brexit) pour amortir les impacts des crises conjoncturelles issues du Brexit, du Covid, et du conflit en Ukraine et contribuer au maintien d'une situation financière favorable. Ainsi, suite au Brexit, un plan d'accompagnement individuel a été adopté en 2022 pour aider les propriétaires de navires dont l'exploitation a été fragilisée par le Brexit à sortir leur navire de flotte. Face à la baisse de 37 % des quotas de pêche de sole dans le Golfe de Gascogne pour 2022, l'État a ouvert une mesure spécifique d'accompagnement dénommée « arrêt temporaire sole » à l'échelle du Golfe de Gascogne et dans le cadre du FEAMPA. Cette mesure visant à indemniser les navires impactés par cette baisse de quota a été reconduite en 2023. Enfin, depuis le 16 mars 2022, le plan de résilience économique et sociale mis en place pour faire face aux conséquences économiques de la crise en Ukraine a permis de soutenir les entreprises de pêche avec plusieurs phases successives d'aide au gasoil. Un nouveau dispositif conjoncturel correspondant à une remise de 20 centimes par litre de carburant acheté entre février et octobre 2023 a de nouveau été ouvert.

Enfin, la question de la capacité des flottilles à s'adapter sans technologie mature de substitution sur ce secteur et du fait du contingentement des efforts de pêche en jauge offre peu d'espace pour innover dans les navires. Conscient de ces enjeux, l'État travaille avec la profession pour faire évoluer l'activité et la réglementation en intégrant ces nouvelles contraintes.

1.2 Le développement de l'éolien en mer: une ambition nationale à déployer localement

L'éolien en mer constitue sur la façade à horizon 2050 la principale énergie marine renouvelable en potentiel et en production. La planification énergétique intégrée à la planification maritime à venir établira le besoin de développement de parcs complémentaires en Sud-Atlantique à l'horizon 2050 dans un souci de production d'électricité décarbonée, de lutte contre le changement climatique, de sécurité et d'indépendance énergétique du pays. La France compte développer au plan national au minima 50 parcs pour une puissance de 40 GW en 2050. La façade Sud-Atlantique contribuera à l'objectif national à hauteur de 7 à 11 GW¹. Le développement d'une telle filière constitue aussi une réelle opportunité pour les entreprises de la façade, notamment dans la perspective de création d'emplois futurs.

En Sud-Atlantique, une première étape a été franchie en 2022 avec la décision ministérielle quant au projet de parc éolien en mer au large d'Oléron, composé de deux parcs de 1 GW chacun de puissance raccordée. Le premier parc est en cours d'attribution. À horizon 2030, les deux parcs produiront l'équivalent des besoins en électricité de plus de la moitié du parc résidentiel des habitants de Nouvelle-Aquitaine.

D'autres énergies marines renouvelables sont au stade de la recherche. L'ouverture du site expérimental bordelais pour l'essai d'hydroliennes SEENEOH témoigne de ce potentiel. Le phare de Cordouan est en passe d'expérimenter l'autonomie énergétique. La Communauté d'Agglomération du Pays basque et la Région Nouvelle-Aquitaine se sont associées dans le cadre d'un programme euro-région pour lancer une étude amont de caractérisation d'un site houlomoteur sud-aquitain au niveau de Bayonne. La conciliation du développement des énergies marines renouvelables avec les activités existantes et futures, notamment le développement des éoliennes, le maintien de la pêche et de l'aquaculture, constitue l'un des enjeux fondamentaux pour la façade.

1.3 Les ports: des organisations et des infrastructures portuaires en évolution pour répondre aux enjeux de la transition écologique et énergétique

En 2019, la façade Sud-Atlantique représentait 5,6 % du trafic national de marchandises avec un tonnage total de 19,5 millions de tonnes.

Avec le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, les grands ports maritimes de Bordeaux et La Rochelle, respectivement à la 6^e et 7^e place² en termes de trafic global de marchandises, ont créé la coopération inter-portuaire Atlantique pour desservir le grand ouest européen. Cette synergie inter-façade permet de développer l'activité face à la concurrence d'autres places portuaires.

La façade comprend également deux pôles portuaires décentralisés: le port de Bayonne (15^e port français)³ et l'ensemble portuaire de Rochefort Tonny-Charente. Pour gagner en compétitivité et utiliser leurs différences complémentaires en termes d'espaces et activités portuaires, les quatre ports se sont associés autour d'Aquitania Ports Link, pour améliorer la visibilité de l'offre portuaire à l'échelle néo-aquitaine et travailler

sur des projets à l'échelle de la façade. Potentielles plateformes industrielles pour la transition écologique et énergétique, l'un des enjeux sera de concilier le maintien et le développement des activités portuaires et de transport maritime avec leur contribution aux objectifs de transition écologique et énergétique.

Les activités portuaires font face à des enjeux majeurs tels que la décarbonation du transport maritime au profit d'une meilleure intégration des complexes portuaires à la ville et de bénéfices environnementaux et sanitaires importants. Dans un contexte de transition écologique, les infrastructures portuaires sont un atout pour le déploiement de l'éolien en mer, tout en veillant à contenir l'artificialisation et à poursuivre les efforts en matière de préservation environnementale.

1.4 L'aquaculture: des besoins de planification des activités pour garantir la qualité des eaux et réguler le partage des espaces

Avec ses deux bassins situés à Marennes-Oléron et dans le Bassin d'Arcachon, la Nouvelle-Aquitaine reste la première région de production conchylicole française et commercialise plus de la moitié des huîtres nationales. À lui seul, le département de Charente-Maritime représente à la fois le 1^{er} bassin ostréicole français et européen et le 2^e bassin de production mytilicole français. Il est également le principal centre de captage de naissains en France. Par ailleurs, la pisciculture marine ne concerne qu'un très faible nombre d'entreprises de la façade.

L'aquaculture marine est très sensible à la qualité du milieu marin, et peut être affectée par les pollutions chroniques de nature organique, microbiologique, chimique, ou les pollutions accidentelles. La pratique de l'aquaculture peut aussi avoir des conséquences sur l'environnement (nutriments, modifications des habitats, vecteurs de maladies ou introduction d'espèces non indigènes) et occasionner des conflits d'usages, notamment en matière d'accès au foncier littoral. À ce titre, la planification des zones aquacoles est un enjeu fort de la planification maritime.

La gestion des déchets, l'entretien du domaine public maritime et la remise en état après exploitation sont gages de développement durable de l'activité. Différents chantiers de valorisation des déchets ostréicoles en aménagements routiers, comblements de carrières et réaménagement d'aires d'accueil sont à souligner sur la façade. Des actions sont menées à l'échelle des deux bassins de production concernant la réhabilitation des friches ostréicoles. Il s'agit là d'une thématique à la fois économique (concurrence pour les huîtres d'élevage), écologique (restauration des milieux) et de sécurité (obstacles à la circulation maritime) qui fédère tous les acteurs locaux (SIBA, CRCAA, PNMB, AEAG, DDTM).

1.5 La construction navale et nautique: une filière locale en repositionnement pour s'inscrire dans la transition énergétique et écologique

Les industries navales et nautiques se concentrent sur trois zones: le littoral charentais et notamment La Rochelle d'une part, le bassin d'Arcachon et la région de Bordeaux d'autre part, tous deux centrés autour du nautisme, de la plaisance, et de la fabrication et maintenance des navires; puis la côte basco-landaise avec le premier pôle européen de l'industrie des sports de glisse.

Composée principalement de PME et de TPE mais aussi d'entreprises de renommées internationales et de marques à forte notoriété, cette filière génère d'importantes retombées économiques et touristiques pour la région. Compte tenu des enjeux sensibles autour de la transition écologique au sein de l'Union européenne, l'adaptation technique, technologique et réglementaire de la flotte et de toute l'activité de production des TPE/PME représente un défi pour la filière. Toutefois, la part de ses exportations étant très importantes, ce secteur reste sensible à la conjoncture internationale et à des normes différenciées hors de l'Union européenne.

Pour se démarquer, l'innovation demeure au cœur des préoccupations de la filière pour l'inscrire dans une démarche de transition numérique, énergétique et écologique (modes de propulsion propres et décarbonés, écoconception, économie circulaire,...). À ce propos, la question de la déconstruction des navires en fin de vie constitue un enjeu majeur de diversification et une nouvelle opportunité d'emplois pour cette filière. Quant au démantèlement de navires, Bordeaux Port Atlantique figure parmi les 18 sites⁴ retenus par l'UE dans le monde et constitue le site le plus important en France.

¹ Instruction du gouvernement du 6 juin 2023
² Données DGITM
³ Données DGITM

⁴ Décision d'exécution (UE) 2016/2323 de la Commission du 19 décembre 2016 établissant la liste européenne des installations de recyclage de navires conformément au règlement (UE) no 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif au recyclage des navires

1.6 L'extraction de granulats marins: la nécessité de planifier l'activité pour concilier les usages et anticiper les besoins de la filière

La gestion des gisements et des principaux flux de granulats marins est opérée à l'échelle du Golfe de Gascogne. Sur la façade, les granulats marins sont essentiellement représentés par des sables et sont principalement utilisés pour le secteur du BTP. Cinq concessions sont actuellement exploitées, sur deux secteurs: Chassiron (4 concessions d'une superficie totale d'un peu moins de 8 km²) et le Platin de Grave. Un permis exclusif de recherche a par ailleurs été délivré au large de l'embouchure de la Gironde en 2016. La superficie des concessions devrait être portée à 12 km² à l'issue de la procédure de renouvellement de la concession du Platin de Grave pour les granulats siliceux et un volume autorisé de 1,9 million de m³. Alors que la demande en granulats reste forte, malgré un contexte économique conjoncturel peu favorable au secteur de la construction, l'enjeu principal tient à la conciliation des besoins d'extraction à long terme, avec la protection de l'environnement, et le partage de l'espace avec le développement des EMR et la pêche.

Afin de relever ces enjeux, les parties prenantes de la façade Sud-Atlantique travaillent d'ores et déjà à la mise en œuvre de stratégies coordonnées et de planification qui offriront des perspectives (Schéma régional des Carrières, Document d'Orientation et de Gestion Durable des Granulats Marins) et une prise en compte environnementale accrue.

1.7 Tourisme et loisirs: repenser les modèles existants pour adapter les territoires au changement climatique et aux demandes des habitants et des touristes

En Nouvelle-Aquitaine, le tourisme littoral est un enjeu majeur pour la vie des territoires. Il représente 20 % de l'activité économique produite sur l'ensemble des lieux de séjour littoraux métropolitains. Or, la pression touristique en Nouvelle-Aquitaine exacerbe les enjeux liés à l'artificialisation et la modification des paysages, l'impact environnemental, et la consommation foncière dédiée au détriment d'autres fonciers: résidentiel, activités nécessitant la proximité de l'eau (pêche, conchyliculture), espaces naturels, etc.

L'activité touristique peut également générer des problèmes de mobilités (congestion routière, stationnement sauvage...), augmenter les risques (incendies notamment), saturer les équipements et services (assainissement, santé, déchets, alimentation en eau potable...). La gestion de la fréquentation touristique et de ses impacts est donc un enjeu majeur dans tous les compartiments des politiques publiques d'autant qu'il faut en parallèle mieux intégrer la question des risques naturels (érosion, submersion).

Dans un contexte de fortes sollicitations résidentielles, récréatives et touristiques, de mutations globales de la société, d'accentuation des enjeux climatiques et environnementaux, le réaménagement et l'adaptation des territoires littoraux pour répondre aux besoins des habitants et des touristes est un impératif pour tendre vers plus de résilience. Par le biais d'une démarche spécifique d'aménagement des stations et territoires touristiques cadrée dans sa mise en œuvre locale, le GIP Littoral, constitué de l'État, de la Région, des Départements et des EPCI littoraux, permet de disposer d'une harmonisation des réflexions et des pratiques sur la façade littorale régionale tout en tenant compte des spécificités des territoires. Cette démarche permet ainsi de rassembler et de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire: élus et techniciens de la (des) collectivité(s), services de l'État et d'établissements publics, acteurs socio-économiques, etc.

Plus largement, la feuille de route portée par le GIP Littoral « Littoral 2030: réussir la transition du littoral » contribue à ces objectifs d'adaptation et de résilience des territoires. L'implication de nombreux autres acteurs (Conservatoire du Littoral, ONF, Parcs naturels marins, Grand Site de la Dune du Pilat, Grand site de l'estuaire de la Charente, offices de tourisme, fédérations d'usagers, etc.) concourt également à cette dynamique.

1.8 Évolution du trait de côte et risques littoraux: aller vers une approche intégrée des risques littoraux et mieux articuler avec l'aménagement des territoires

Le littoral de Nouvelle-Aquitaine est un espace en perpétuelle reconfiguration qui concentre de nombreux aléas naturels (inondation, submersion marine, érosion côtière, feux de forêts). En termes de prévention, c'est avant tout la sécurité des personnes et des biens qui guide la mise en œuvre des stratégies d'actions. Mais l'accentuation des phénomènes impactants, anthropiques ou non, menace aussi tout des écosystèmes uniques et fragiles et le maintien de la biodiversité et des fonctionnalités des espaces naturels, d'autant plus que ces derniers contribuent à la résilience des territoires. Gérer les risques, c'est aussi se questionner sur l'adaptation ou le déplacement des activités économiques et touristiques et des usages qui se déploient sur ces territoires.

Les risques littoraux imposent de repenser la prévention en lien avec l'aménagement. Les stratégies de gestion des risques et les modes de gestion choisis doivent donc prendre en considération les répercussions en termes d'aménagement, de mobilités et d'habitats. La mise en œuvre des dispositions littorales de la loi Climat et Résilience va également permettre de prendre en compte, notamment dans les documents d'urbanisme, les évolutions à venir.

La gouvernance mise en place régionalement, associant l'État, la Région et les collectivités à travers le GIP Littoral et l'Observatoire de la Côte Nouvelle-Aquitaine, est le vecteur retenu pour répondre aux défis de la gestion des risques littoraux et pour déployer localement des stratégies de gestion de ces risques en les articulant avec des démarches d'aménagement durable des territoires.

Ainsi, disposant de l'expérience de démarches d'aménagement durable et de gestion des risques, Lacanau et Saint-Jean-de-Luz ont été lauréats du 1er appel à manifestation d'intérêt lancé en 2020 par la DGALN pour réaliser des projets partenariaux d'aménagement (PPA) sur la recomposition spatiale des territoires littoraux. En 2022, le 2e AMI national trait de côte a permis de retenir la candidature de Biscarrosse qui, dans le cadre de sa SLGBC, a fait le choix de ne mettre en place aucune action de lutte active dure (aucun ouvrage de protection) sur son littoral, malgré des biens menacés en 1^{re} ligne et a engagé dès 2019 des réflexions préalables de repli stratégique avec l'appui du GIP Littoral. D'autres territoires (Soulac et Bidart-Guéthary notamment) devraient prochainement s'engager dans ce type de démarche.

2. La protection de la biodiversité

2.1 La protection des espaces marins

Avec l'adoption en janvier 2021 de la stratégie nationale pour les aires protégées, la France s'est dotée d'une stratégie unifiée pour la métropole et les outre-mer qui reconnaît le lien entre les enjeux terrestres et marins, concerne tous les types statutaires d'aires protégées, et s'intéresse tant à leur création qu'à leur gestion. En déclinaison d'engagements internationaux, elle se fixe comme objectifs (article L110-4 du Code de l'environnement) de couvrir à terme en 2030, par un réseau cohérent d'aires protégées, sur terre et en mer, au moins 30 % de l'ensemble du territoire national et des espaces maritimes sous souveraineté ou juridiction française. Ce réseau vise également la mise sous protection forte d'au moins 10 % de l'ensemble du territoire national et des espaces maritimes sous souveraineté ou sous juridiction française. En façade Sud-Atlantique, l'objectif fixé est la mise en place de protections fortes permettant de couvrir 3 % de la ZEE en 2027.

À noter que depuis 2019, une nouvelle aire marine a été créée sur le périmètre élargi du phare de Cordouan. Il s'agit du Bien inscrit au titre du patrimoine mondial, créé en 2021.

Au Pays basque, une convention d'attribution du Domaine Public Maritime au droit du Domaine d'Abbadia a été signée pour 10 ans par le Conservatoire du Littoral. Ce sont 80 hectares supplémentaires et des enjeux nouveaux qui entrent en gestion.

2.2 Les analyses risque pêche: des outils en cours de construction pour concilier préservation de l'environnement marin et pérennité de la pêche

Il existe un terrain et un intérêt communs entre la protection de l'environnement marin et l'exploitation des ressources halieutiques. Certains engins de pêche peuvent altérer les habitats en modifiant ou déstructurant les fonds. Des prélèvements trop importants de poissons d'un stock particulier sont susceptibles d'avoir des répercussions complexes sur les équilibres entre prédateurs, concurrents ou proies.

Plusieurs études ont été lancées, prioritairement au sein des zones Natura 2000, pour définir collégialement des mesures (évolutions du matériel et des pratiques) visant à limiter les risques de porter atteinte aux habitats marins et espèces marines d'intérêt communautaires. On peut citer le projet ARPEGI mené par le Parc naturel marin Estuaire de la Gironde Mer des Pertuis, le projet PIMBA mené par le Parc naturel marin du Bassin d'Arcachon ou encore le projet « Pêche Professionnelle dans les Aires Marines Protégées en Aquitaine » dit PAMPAQ au large de Carcans Hourtin et du Pays basque.

2.3 Le contrôle de l'environnement marin et le contrôle des pêches: un renforcement et une meilleure coordination opérationnelle à l'œuvre

À la suite du comité interministériel de la mer de novembre 2016, il a été décidé par le Gouvernement d'organiser l'action opérationnelle de ses administrations pour renforcer la protection de l'environnement

marin. Dans ce cadre, un plan de surveillance et de contrôle de la façade est adopté annuellement depuis 2017 par les préfets coordonnateurs de façade. Ce plan mobilise, sous l'autorité du préfet maritime, les moyens concourant à l'action de l'État en mer. En 2019, la coordination opérationnelle des moyens de contrôle de l'État en Sud-Atlantique s'est renforcée par la mise en place d'une gouvernance dédiée, associant l'ensemble des services de l'État, ses opérateurs et le Parquet de Bordeaux.

Parallèlement, un plan régional de contrôle des pêches maritimes fixe annuellement au Centre national de surveillance des pêches (CNSP) des orientations et objectifs annuels de contrôle en matière de police des pêches en mer et au débarquement, sur la base d'une analyse de risque régionale réactualisée chaque année. Afin de couvrir l'ensemble de la filière des produits de la mer dans la région Nouvelle-Aquitaine, les inspections portent sur plusieurs types de cibles : navires de pêche, points de débarquement, criées, mareyeurs, grossistes, transporteurs, poissonneries, restaurants, ainsi que les grandes et moyennes surfaces (GMS).

2.3 L'évolution des métiers de la mer : le défi de l'attractivité à relever

Les métiers maritimes souffrent souvent d'un manque de visibilité et d'attractivité qui complexifie les transmissions des savoir-faire et des entreprises, faute de repreneurs (difficultés de recrutement et de renouvellement des équipages et des patrons, évolution de la formation professionnelle, développement socio-économique de la région, viabilité de la filière à long terme). Pour y faire face, l'enjeu résidera dans la formation d'une main-d'œuvre qualifiée correspondant aux besoins des filières, dans la mise en adéquation de l'offre et la demande d'emploi maritime, en tenant compte des territoires, dans le soutien aux reconversions et passerelles entre filières maritimes.

Pour développer l'économie maritime régionale, une partie des métiers maritimes va devoir se transformer en intégrant des compétences numériques, écologiques, technologiques. Deux secteurs sont d'ores et déjà identifiés comme étant porteurs de nouvelles compétences et d'emploi :

- l'éolien en mer,
- les nouveaux modes de propulsion dits « propres » des navires comme le mode de propulsion vélique, électrique, hydrogène...

NOTES



