



**MINISTÈRE
DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONSEIL NATIONAL de la
MER ET DES LITTORAUX

Recommandations pour une accélération de la stratégie maritime

En faveur de la relance mer et littoral

23 juillet 2020

0. Généralités

Retour d'expérience

Un bilan et un retour d'expérience complet devra être fait sur la période de confinement, qui devra porter sur toutes les dimensions sociales, économiques et environnementales. A chaud il ressort quelques points qui méritent d'être d'ores et déjà mis en avant ou questionnés :

- La gestion de la crise a souligné le rôle essentiel de l'élu local pour sa proximité, dans les mairies mais aussi au niveau des départements pour les compétences sociales et les régions pour les compétences économiques ; au niveau local le couple Maire-préfet en particulier été particulièrement pertinent. Cette expérience doit être prise en compte pour préciser les niveaux de solidarités et de complémentarité et réexaminer les compétences à l'occasion du projet de loi 3 D.
- Le rôle du transport maritime et de la chaîne logistique est apparu clairement dans les fonctions essentielles à maintenir et la filière a su se mobiliser pour les assurer, malgré les difficultés liées à la baisse du trafic, aux règles sanitaires et aux restrictions de circulation entre pays ; la question de la relève des équipages en particulier n'est toujours pas réglée.
- Des effets positifs ont été observés sur le milieu naturel et les niveaux de pollution ou d'émission de CO₂, il serait intéressant de les documenter plus précisément.
- Le coût économique et social est très important et il sera utile de le connaître au final dans le cas particulier du littoral, notamment les impacts financiers qui touchent toutes les collectivités du littoral, qui à l'heure actuelle vont déjà de - 6% à - 11% de leur budget, chiffre qui pourrait s'aggraver car elles sont, de plus en plus, liées à l'économie touristique.
- Le tourisme procure lui seul 50 % des emplois dans l'ensemble de nos zones côtières métropolitaines et ultra-marines. Il est l'une des activités socio-économiques les plus gravement affectées par la crise du COVID-19 : lourde chute des arrivées des touristes étrangers, impact inédit sur les périodes et les zones balnéaires et nautiques, forte diminution des autres formes d'activités touristiques (thermalisme et thalassothérapie, pèlerinages, salons professionnels, congrès et grands événements culturels, sportifs, les croisières et la plaisance, etc.). En s'appuyant sur les marchés domestiques et européens, lesquels plébiscitent majoritairement le littoral pour leurs vacances, la France doit repenser d'urgence sa stratégie pour compenser cette perte de fréquentation et de recettes et limiter les nombreuses disparitions d'emplois et les fermetures d'entreprises qui ne manqueront pas d'affecter les populations des régions côtières.
- Des préoccupations sur la continuité de contrôle réglementaire à bord des navires et dans les installations classées a été menacée, ou sur des situations inattendues comme la saturation des stockages terrestres d'hydrocarbures qui a conduit à la mise en zone d'attente de plusieurs tankers (hydrocarbures liquides ou gazeux) sans que les moyens de sauvetage en cas d'accident soient adaptés au surplus de risques.
- Un énorme travail pour adapter des protocoles sanitaires très stricts aux spécificités des métiers de la mer, qu'il faut finir de valider et capitaliser pour l'avenir.

Europe plan de relance

L'Europe a joué un rôle important dans la gestion de la crise et va prendre une part déterminante dans le plan de relance. Malgré tout, des progrès sont à accomplir tant dans la coordination européenne que dans l'organisation nationale pour peser dans les débats européens. Une task force maritime et portuaire française à Bruxelles aurait un sens.

Transition

Il ne faut pas perdre de vue l'urgence de la menace des changements climatiques et la nécessité de la double transition environnementale et numérique au service de notre pays, qui avait été engagée. Maintenir nos engagements en matière de transition écologique et énergétique est donc la base sur laquelle construire la relance, en appliquant au minimum le cadre défini avant la crise (loi Énergie Climat, loi pour la reconquête de la biodiversité, loi anti-gaspillage et pour une économie circulaire...).

La France dispose des atouts pour devenir un des chefs de file du développement durable de l'Océan, lieu paradigmatique qui relie écologie, technologie, et social : une politique de sécurité de long terme et pluridimensionnelle, une mobilisation ambitieuse et exceptionnelle de tous les acteurs, et un ancrage international.

Indépendance et autonomie

Deux autres maître-mots du plan de relance doivent être l'indépendance et l'autonomie. Indépendance en gardant des savoir-faire industriels, en gardant la propriété des outils de production, en sécurisant nos approvisionnements, en conservant un accès aux matières premières névralgiques comme les terres rares, avec une Marine nationale aux moyens amplifiés pour être en mesure de garantir notre souveraineté, de préserver nos intérêts et le droit international. Indépendance aussi des armateurs français. Nous pouvons renforcer l'indépendance économique nationale et le respect de normes de haute qualité sociale et environnementale en développant des productions issues des activités maritimes nationales ou en privilégiant dans la mesure du possible les ressources de proximité. Autonomie notamment au plan énergétique en accélérant la maîtrise des énergies marines renouvelables (EMR) avec des technologies qui lui sont propres, et au plan alimentaire (circulation sur les produits de la mer, exploitation des ressources marines vivantes), questions particulièrement aiguës dans les outre-mer.

L'exploitation des ressources minérales des fonds marins fait débat et il est souhaité un approfondissement de la question, entre une exploration des voies et moyens d'une exploitation respectueuse de l'environnement qui permette de satisfaire des besoins à termes en ressources minières stratégiques et un moratoire sur leur exploitation qui préserve un milieu très peu connu d'impacts aux conséquences qu'il nous faut mieux connaître. Le rapport d'expert en préparation à la demande du Secrétariat général de la mer pour une révision de la stratégie nationale pour l'exploration des grands fonds constituera une base de discussion.

Conditionnalité

Outre les investissements qui seront directement dédiés à la transition écologique et énergétique, les moyens consacrés à la relance doivent systématiquement être associés à des conditions :

- Respect des engagements de l'Accord de Paris dans les stratégies des entreprises ;
- Investissements durables, évalués selon les critères déjà identifiés par la taxonomie européenne (en cours d'adaptation au maritime) qui se met en place ;
- Application du principe "Do not harm / ne pas nuire", liste d'exclusion de secteurs (énergies fossiles, ...)
- Contreparties sociales et environnementales ;
- Totale transparence sur l'utilisation des fonds, notamment sur les thématiques identifiées par la taxonomie bleue ;
- Application de la séquence ERC ;
- Approche écosystémique.

Sur les aides elles-mêmes, mettre en place un élément de conditionnalité qui serait un critère à la fois de non-discrimination sur le plan de la concurrence intermodale et d'éco-compatibilité.

Attention toutefois à accompagner les TPE et PME sur la conditionnalité pour que les aides leurs soient accessibles.

Ces questions de conditionnalité nécessitent un approfondissement pour les rendre opérationnelles et adaptées aux activités maritimes.

Dialogue social de qualité

Le dialogue entre les partenaires sociaux doit être optimisé pour trouver des modes de continuité d'activité permettant la relance de la machine économique. Un redémarrage économique ne peut se concevoir sans une profonde remise en perspective et une relance indispensable d'un dialogue social de qualité.

Outre-mer

Les territoires ultra-marins ont été très impactés par la crise, prenant de plein fouet les difficultés à maintenir la continuité territoriale. La crise sanitaire a aggravé la situation économique et sociale de ces territoires en raison d'une vulnérabilité accrue, entraînant leurs populations dans une situation encore plus difficile que celle qu'ont expérimentée les régions continentales.

Les mesures de confinement, ont entraîné d'importantes restrictions de circulation, l'altération des services publics, le ralentissement brutal de l'activité économique et ont accentué l'extrême vulnérabilité des Régions ultrapériphériques totalement dépendantes des connexions aériennes et maritimes. Elles ont été contraintes de s'isoler davantage pour mieux faire face la pandémie et se préserver de celle-ci. Ce repli sur soi forcé a provoqué, par sa durée et son ampleur, de graves conséquences économiques et sociales.

Un effort particulier pour le redémarrage des Outre-mer est nécessaire. Il devrait valoriser le positionnement des départements, régions et collectivités d'Outre-mer dans leur bassin et leur environnement géographiques pour faire rempart face à de potentielles nouvelles crises. Les collectivités devraient être accompagnées dans des démarches innovantes tout en respectant leurs spécificités culturelles et juridiques. La loi Girardin de 2003 pourrait être élargie pour aider à mobiliser les investissements nécessaires à la relance en respectant les principes de conditionnalités ci-dessus.

1. Milieux marins et littoraux – investir pour la biodiversité et la qualité de l'eau

Reconquérir la qualité de l'eau

L'aquaculture et la productivité des écosystèmes marins ont besoin de masses d'eaux côtières de bonne qualité sanitaire et écologique en quantité et avec des apports réguliers pour se développer, les activités touristiques reposent aussi sur un milieu sain, il est donc important de développer tous les efforts pour regagner cette bonne qualité.

Inciter et aider en particulier le monde agricole à évoluer vers un nouveau modèle de production, de type agro-écologique et biologique permettant de diminuer de manière drastique les taux de nitrates et phosphates, ainsi que les pesticides, fongicides et herbicides qui finissent par arriver en mer par les cours d'eau et les ruissellements. Par ailleurs, il semble important de continuer les efforts pour diminuer la consommation de plastiques agricoles dont les paillages de maïs, les récupérer et les recycler si possible.

Les nouvelles constructions ou aménagements significatifs dans les communes littorales doivent être précédés par des schémas d'eaux usées et pluviales établis sérieusement et soumis à concertation sous l'égide des préfets de départements, en prenant en compte les projections à moyen et long terme liées aux risques de submersion et d'inondation et aux évolutions démographiques (notamment le repli constaté des habitants des zones urbaines vers le littoral).

Intégrer l'ensemble des stations d'épurations des zones littorales et zones amont dans une démarche de progrès continu afin d'envisager un meilleur traitement des résidus médicamenteux, des micro-fragments de plastique en intégrant des solutions fondées sur la nature (Zone libellule SUEZ inspirée d'un écosystème de zone humide) et l'inactivation des virus entériques pour éviter leur propagation dans les milieux fréquentés par l'Homme et leur concentration dans les produits élevés ou cultivés dans les eaux littorales.

Investir dans la biodiversité

Mettre en œuvre les 10% de protection forte à l'échelle de chaque façade maritime et bassin ultra-marine et amplifier les dotations et autres soutiens financiers alloués à la gestion et à la surveillance de toutes les catégories d'aires

marines protégées et à la conservation de la biodiversité. La protection forte doit concerner également les agressions qui sont originaires des milieux en interface avec la mer : l'aérien, le terrestre littoral et ses bassins versants... Le rôle des Collectivités territoriales est ici à rappeler.

Elargir les financements possibles pour accompagner la transition environnementale en rehaussant le plafond des dons défiscalisés aux fondations et associations de protection de la nature, et en accélérant le développement de la finance bleue soutenable en concertation avec les acteurs économiques. Envisager une fiscalité plus adaptée à nos ambitions en matière de biodiversité afin de sauvegarder l'intégrité écologique de nos territoires.

Accélérer la mise en place de la doctrine Eviter Réduire Compenser (ERC), via les partenariats avec les associations environnementales et du partage d'expérience et de savoir-faire avec les acteurs économiques.

Atteindre rapidement l'objectif de zéro artificialisation net et stopper toutes les causes anthropiques d'érosion du littoral. Les discussions engagées depuis un an pour définir une doctrine qui précise les contours de ce qui est considéré comme artificialisation, les conditions d'évaluation du zéro net (compensations qui peuvent être prises en compte et mode de calcul) ainsi que les possibilités de stratégies à l'échelle des façades (mettant en regard artificialisation et désartificialisation), doivent être accélérées et conclure rapidement à des orientations claires.

Développer les capacités de génie écologique en matière de restauration, de solutions fondées sur la nature, de désartificialisation et de solutions innovantes quant aux digues et ouvrages portuaires afin que ceux-ci soient envisagés comme sources d'énergie ou reconfigurés dans leur design pour réduire l'ensablement des ports ou favorisant la recirculation des eaux marines littorales, le fonctionnement hydrologique nécessaire à la vie marine à l'intérieur comme à l'extérieur des ouvrages portuaires. Y faire participer les entreprises du BTP pour qu'elles développent leurs compétences pour des travaux de désartificialisation (routes, parkings, digues...) et pour du génie écologique et de ses écosystèmes, dans tous les aménagements dont ceux de défense contre la mer ainsi que les travaux de déconstruction.

Lutter contre les déchets

La santé de la biodiversité marine – récifs coralliens et mangroves, bande littorale - nécessite aussi une meilleure gestion des déchets en amont. Il faut réaffirmer les engagements de restriction du plastique et envisager, par exemple, l'élaboration d'un pacte national sur les emballages plastiques.

Soutenir l'engagement des élus locaux vers des actions allant dans le sens de la protection du littoral et de la biodiversité, en particulier la Charte Plages sans déchets plastique.

Mettre en œuvre des solutions issues de l'économie circulaire et du circuit court dont l'application permet de valoriser le développement local et créer de nouvelles filières de tri et de traitement des déchets. La France a une filière industrielle dans le domaine du traitement des déchets qui doit lui permettre de relever ce défi, en commençant par les zones côtières nationales de la métropole et des territoires ultramarins.

Apporter des réponses concrètes en Guyane et dans les territoires insulaires ultramarins au problème du traitement des déchets qui représentent, au-delà des nuisances, des dangers sanitaires importants. Il s'agirait notamment d'aménager le foncier pour accueillir ces activités de traitement des déchets en phase de routine et en phase post-cyclonique et éventuellement d'élimination, avant exportation vers des sites spécialisés. De façon générale la gestion des déchets dans les outre-mer est une priorité compte-tenu des situations isolées et du lien direct avec la mer.

La crise sanitaire a entraîné une consommation considérable de masques, gants et autres équipements jetables. La planification déchets de crise sanitaire doit être améliorée pour préparer le prochain épisode et éviter de retrouver des fragments de masques ou de gants dans les compartiments et les organismes marins. Il faut accroître l'information auprès de tous les publics sur la gestion des déchets liés au covid-19, notamment en ville où ils augmentent les risques de transmission en même temps qu'ils aggravent la pollution dans les océans. Privilégier, dans une perspective de limiter la production de déchets l'usage de protections réutilisables, produites localement. Faciliter les consignes de tri afférentes.

Enfin l'alerte est donnée depuis plusieurs sur le devenir des munitions immergées à la suite des deux conflits mondiaux, dont la dégradation est une source potentielle de pollution dangereuse.

2. Adapter les territoires littoraux pour anticiper le changement climatique, accroître l'attractivité socio-économique et préserver la biodiversité et les paysages

Adaptation

Aucun acteur littoral sérieux n'imagine que l'urgence de l'adaptation du trait de côte aux conséquences du changement climatique n'est modifiée par la crise sanitaire. Les problèmes sont les mêmes. Elle accroît même la question d'une adaptation qui doit aussi faire face à des situations sociales difficiles (par exemple outre-mer).

Il faut trouver des modes de financement, identifier des maîtres d'ouvrage et organiser leur gouvernance. Bien sûr, les priorités publiques sont bouleversées et ces problèmes devront trouver des solutions dans un contexte de pertes de recettes énormes des collectivités littorales. Il y aura aussi de grandes carences d'outils législatifs et réglementaires permettant d'accompagner les territoires en évolution et des occupations temporaires.

Susciter la mise en œuvre de mécanismes d'adaptation au changement climatique au plus près des territoires. L'exemple des projets Adapto du Conservatoire du littoral ou des « Territoires zéro carbone » de la Rochelle pourraient être généralisés, mais cela peut aussi concerner la compréhension des comportements des sargasses sur le littoral. De tels projets sont des réserves d'emplois potentiels et font collaborer tous les acteurs de la ville et du territoire.

Transition

L'adaptation des territoires littoraux est aussi une question de projet de territoire et l'occasion de la transition écologique et énergétique, pour bâtir des économies et des territoires plus résilients, aborder les questions de mobilité et d'économie alimentaire. Un enjeu est une économie littorale qui valorise le secteur touristique, dont l'apport économique direct et indirect est indéniable mais peut aussi les fragiliser si elle en est trop dépendante. Le renforcement d'autres secteurs économiques, dont ceux liés aux maritimes et aux activités primaires (pêche, aquaculture et agriculture), est donc indispensable.

3. Développer les énergies marines renouvelables

Les filières de la transition énergétique, très pourvoyeuses d'emploi, seront des contributrices importantes une relance écologique, les projets liés à l'éolien offshore et aux énergies marines renouvelables en particulier. Les recommandations qui suivent s'inscrivent dans le cadre défini par la programmation pluriannuelle adoptée en mars dernier dont elles ne discutent pas le fondement (en particulier les prévisions pour l'éolien en mer qui ne sont pas discutées).

Eolien en mer

Le principal enjeu est de pérenniser la filière industrielle en construction (3064 emplois en 2019, +47% par rapport à 2018, bien qu'aucun parc éolien en mer ne soit encore construit) et de tirer parti de ces sources d'énergies renouvelables extrêmement compétitives pour atteindre les objectifs de transition énergétique, et notamment de faire émerger une filière française sur le marché de l'éolien flottant à très fort potentiel : il faut pour cela établir, dès 2022, une meilleure visibilité post-2028 sur la trajectoire d'éolien offshore et notamment pour l'éolien flottant. Le potentiel maximum d'offre est estimé à 49GW par l'ADEME et pourrait représenter jusqu'à 25% de la production d'électricité à terme.

Planifier pour donner de la visibilité et tenir les calendriers

- Engager en concertation un processus de planification de zonage de l'éolien en mer, au-delà de ce qui est déjà acté de façon à avoir une meilleure visibilité sur les appels d'offres et donner une vision de long-terme pour l'éolien en mer, en anticipant les futures capacités, en s'appuyant sur la planification de l'espace maritime à l'échelle des façades et les zones propices identifiées dans les cartes des vocations.
- Prévoir une évaluation des impacts cumulés à la même échelle incluant toutes les activités et tous les projets, pour contribuer à l'évaluation environnementale stratégique et appliquer la démarche Eviter Réduire Compenser.

- Dans la perspective d'un développement régulier et ambitieux des EMR, prendre le temps de la concertation dans les conditions édictées par la CNDP et des études préalables sur l'environnement. Renforcer l'acculturation des publics littoraux (élus et citoyens) aux enjeux des énergies marines renouvelables en utilisant « l'Eoloscope offshore » développé par FNE.
- Inclure dans les appels d'offre des clauses sociales en matière de développement industriel et d'emplois locaux, sans entraver le principe du permis enveloppe.
- Optimiser et renforcer les moyens de l'État pour mettre en œuvre l'ambition définie.
- Engager dès que possible la saisine de la CNDP pour le projet Sud Atlantique et ceux en Méditerranée.

Engager une mission de planification maritime sur l'ensemble des façades maritimes, dont les conclusions seraient disponibles fin 2021 afin de permettre au Gouvernement d'avoir un pipeline de zones disponibles pour ses futurs appels d'offres.

Optimiser le processus conduisant à l'installation

- Paralléliser la phase de participation du public avec les premières étapes de la procédure de mise en concurrence (en incluant des conditions suspensives si l'issue du débat public est défavorable).
- Organiser la participation du public autour du développement de plusieurs projets, permettant d'engager ensuite plusieurs appels d'offres successifs.
- Poursuivre l'effort de simplification administrative, en clarifiant par exemple le régime d'autorisation applicable en ZEE.
- Mutualiser la surveillance, les mesures de suivi et l'accompagnement afin de permettre une réduction des dépenses publiques tout en limitant les coûts pour le secteur. Le suivi environnemental doit être valorisé dans les programmes de surveillance de la DCSMM ou de la Directive Cadre sur l'Eau.

Simplifier les procédures de contentieux liés aux énergies marines renouvelables avec le Conseil d'État en premier et dernier ressort afin de gagner du temps, sans pour autant remettre en cause les droits du public. A défaut prévoir l'impossibilité de renvoi vers la CAA de Nantes après cassation (pour éviter le renvoi et le second pourvoi). S'inspirer des travaux menés sur le sujet dans le cadre de la préparation du code minier.

Simplifier les appels d'offre et accélérer la concrétisation des projets, en systématisant notamment la tenue d'une concertation avec garants pour les futurs appels d'offre plutôt qu'un débat public, qui pourrait accompagner les projets jusqu'au terme de leur installation.

Favoriser le contenu de proximité, par l'introduction de critères environnementaux de sécurité et de respect des règles de concurrence et d'aides d'Etat de l'UE.

Autres technologies

Maintenir la possibilité de recourir au Programme des investissements d'avenir (PIA) d'ici 2023 afin d'accompagner la filière de l'hydrolien et des énergies marines renouvelables en développement vers leur phase de déploiement industriel. Engager une analyse de la manière avec laquelle les fonds européens pourraient être mobilisés (Fonds innovation notamment), en complément de mécanismes nationaux, afin de déployer à terme une première ferme commerciale. Prendre en compte la spécificité des îles et des estuaires pour le développement de l'énergie hydrolienne en France et à l'international.

Soutenir financièrement le développement des petites et moyennes technologies : l'objectif de transition énergétique qui les motive sera bien souvent local, en réponse à des besoins isolés sur des territoires peu ou pas connectés. L'ingénierie Européenne est en pointe sur ces sujets. Le concept de mini centrale peut contribuer aux politiques d'aide et de partenariat avec les pays en voie de développement pour la transition écologique.

Revisiter les PPE spécifiques aux départements ultra-marins et dans lesquels il serait possible d'avancer pour la mise en synergie des différents besoins énergétiques. Mettre une souplesse pour adaptation à l'évolution rapide des technologies.

4. Industries de la mer

Mesures de sauvetage

Préserver l'emploi et le savoir-faire français en prolongeant la possibilité de recourir aux dispositifs d'activité partielle pendant 12 mois et en annulant certaines charges.

Se protéger des offres publiques d'achat (OPA) extra-européennes agressives et consolider la filière navale française et européenne.

Relancer l'activité grâce aux grands salons nautiques automne et hiver 2020 en apportant un soutien financier aux exposants avec la création d'un fonds spécifique de soutien aux exposants.

Innovation

Mobiliser la R&D pour une relance riche en contenu de haute technologie et environnemental, avec notamment une attention aux analyses de cycles de vie. L'État devrait accroître la part de l'innovation dans le développement de la filière des industries de la mer en France et l'optimisation des financements en faveur de projets innovants :

- Mettre en œuvre dans les plus brefs délais la nouvelle procédure décidée lors du CIMer 2019 pour les projets validés par le CORIMER, accélérer la libération des financements des dossiers déjà visés (52,7 M€ pour les 19 dossiers) et poursuivre le travail d'instruction au cas par cas avec une information du bureau du Comité Stratégique de Filière.
- Préparer en collaboration avec le SGPI des appels à projets spécifiques au maritime sur les 4 axes du contrat stratégique de filière, avec des dispositions particulières pour favoriser la candidature des PME ou le portage de PME.
- Assouplir la règle imposant des fonds propres à hauteur de subventions reçues pour les TPE et PME qui, dans la situation actuelle, les empêche d'innover vu la dégradation de leurs bilans
- Privilégier dans les appels à projets en cours et pour une période d'au moins 18 mois l'attribution de subvention par rapport aux avances remboursables et transformer là où c'est possible les avances remboursables déjà attribuées en subventions dans les 5 dernières années.
- Permettre aux Grands groupes et ETI de porter des dossiers structurants de plateformes mutualisées dans les appels à projets filière du PIA.
- Financer à 100% certains projets de rupture ou de démonstrateurs permettant de renouveler l'offre et d'accélérer la transition vers un développement durable et numérique autour de 3 axes majeurs : l'autonomie des navires, la décarbonation de la propulsion, la cybersécurité maritime.
- Pour les aides européennes de type FEAMP et FEDER, simplifier les procédures et surtout uniformiser les règles de vérification des remontées de dépenses.
- Assurer une mobilisation des industriels et de l'administration dans le cadre du projet Waterborne (Horizon Europe).

Relance de l'industrie navale par la commande publique

Favoriser les entreprises françaises et européennes dans les appels d'offre et renforcer la commande publique. Accroître la prise en compte d'une forte part de transition écologique, numérique et énergétique, en donnant et en valorisant dans les notations des critères d'autonomie des navires ou d'utilisation de systèmes autonomes, d'hybridation de la propulsion et de cybersécurité maritime ainsi que plus largement les critères d'impact écologique de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des navires. La commande publique doit ainsi contribuer à sauvegarder des entreprises de la construction navale, en leur fournissant une activité à haute valeur ajoutée, tout en visant la décarbonation et l'amélioration des performances environnementales de ses flottes.

Soutien à la demande et à la transition pour l'industrie nautique

Apporter un soutien à la commande de bateaux neufs adaptés aux nouvelles pratiques de navigation et éco-conçus et soutien à l'élimination des vieux navires par une aide au transport vers les centres de déconstruction.

Faire évoluer le statut du navire de plaisance pour permettre à un même navire d'être utilisé alternativement de manière dite privée ou commerciale (comme c'est le cas pour les pavillons étrangers).

L'entretien des bateaux et des matériels constitue un enjeu crucial pour les faire durer et les rendre moins polluants. Chaque bateau devrait être muni d'un carnet « vert » d'entretien. Cela amènerait un accroissement du marché de l'entretien et de la réparation et permettrait de développer les outils, les emplois de maintenance et le savoir-faire technique dans les ports de plaisance.

Renforcer la filière de déconstruction des bateaux, avec une meilleure visibilité sur le financement du stock historique et l'élimination des bateaux-ventouse et des épaves abandonnées. Expérimenter de nouveaux champs d'application de l'éco organisme APER et notamment l'aide au transport des bateaux à déconstruire et le traitement des épaves abandonnées.

Relance par l'offre

Développer des chantiers navals d'excellence environnementale : engager une réorientation stratégique sur l'écoconception des navires, qui constituera un véritable secteur créateur d'emploi à l'avenir, pour renouveler l'offre, notamment dans le cadre de la transition énergétique. Ils auront vocation à construire ou transformer en Europe des navires (y compris de croisières) plus exigeants environnementalement (normes SOx, objectifs CO2, normes sanitaires, bruit sous-marin).

Faciliter le développement du Label Green Marine Europe applicable aux chantiers navals.

Encourager une écoconception et une éco-déconstruction des bateaux relocalisées en France et en Europe. Saisir les opportunités qui s'offrent à nous de renforcer ou de relocaliser des capacités technologiques en France (moteurs, navires autonomes, filière des batteries...) et réfléchir, plus largement, à la protection de la souveraineté française (filtrage des investissements directs étrangers par exemple).

Accompagner la transition des industries nautiques vers des navires de plaisance éco-conçus et décarbonés, dans le cadre d'une feuille de route à élaborer avec les industriels et soutenu au niveau de la demande par une aide à l'achat de bateaux moins impactant. Expérimenter notamment à cet effet le bilan carbone de l'ensemble de leurs chaînes de construction jusqu'à la fin de vie des produits. La feuille de route devra être accompagnée de moyens pour soutenir en particulier le financement des études sur l'écoconception engagées par la profession et soutenir les actions portées par la filière pour le recyclage des composites.

Digitaliser la filière :

- Déployer une plateforme numérique collaborative de partage de données dans la filière, à partir de 2021, conformément au cadrage réalisé en 2020, et avec un soutien financier de la puissance publique ; travailler avec les coalitions en cours : « Energie du Futur » et « transition éco-énergétique de la filière maritime » et « getting to zero coalition », par souci d'efficacité et économie de moyens, chacune souhaitant s'appuyer une plateforme numérique ;
- Accompagner 150 PME critiques de la filière vers les solutions de l'industrie du futur avec un soutien financier de la puissance publique (cobotique et robotique, travail collaboratif à distance, accès généralisé à des réseaux de fibre optique, réalités virtuelle et augmentée, fabrication additive, IOT ...).

Mettre en œuvre des mesures de compétitivité, notamment liées à la complémentarité entre le secteur de la construction et les armateurs.

Développer et alimenter nationalement la filière de déconstruction navale civile et militaire, concrétisant ainsi l'engagement 9 du Grenelle la mer.

5. Produits de la mer

Doter notre pays d'une autonomie dans les filières pêche et aquaculture, avec un très haut niveau de qualité environnementale et sanitaire. L'amélioration du traitement et l'utilisation des co-produits permettraient de pondérer une crise alimentaire et sanitaire, en conservant des écosystèmes marins productifs.

Tenir compte du retour d'expérience de la crise lors de la révision de la Politique commune des pêches, tant dans la formulation de ses objectifs généraux en termes de services attendus et de gestion des ressources que dans les moyens de la résilience du secteur. S'appuyer sur le projet des « Ateliers sur la durabilité des pêches » à l'initiative de la filière pêche, qui propose de réunir les différentes parties prenantes de la durabilité des pêches – filière pêche, ONGE, scientifiques académiques et universitaires et pouvoirs publics – pour renouer un dialogue

aujourd'hui distendu et permettre ainsi d'initier une démarche collective, co-construite, portée à l'échelle nationale et permettant la mise en œuvre d'actions concrètes.

Mesures de sauvetage

- Disposer d'un fond assurantiel pour la profession aquacole sur la base du fond agricole FMSE.
- Création d'un fonds de dotation environnemental pour la filière pêche.
- Octroyer des aides structurelles pour faire face au problème de la gestion des stocks issus de l'aquaculture.
- Poursuivre les échanges sur l'abandon des charges, levier majeur pour venir en aide aux entreprises aquacoles fortement affaiblies.
- Prévenir les risques d'impayés, particulièrement importants pour la filière du mareyage.
- Créer un fond d'une trentaine de millions d'euros pour aider les entreprises sur le haut de bilan, élément indispensable à prendre en compte à moyen-terme pour sauver les entreprises affaiblies.
- Adapter les critères d'éligibilité aux mesures d'aides européennes, nationales et régionales, aujourd'hui le plus souvent inadaptés à la situation de la majorité des entreprises de pêche de Guyane et d'outre-mer en général.
- Accorder l'exonération des charges sociales pendant toute la durée de la crise sanitaire pour l'ensemble des socio-professionnels de la filière pêche des Outre-mer.
- Afin de renforcer la résilience des armements à la pêche en cas d'aléa, expertiser une adaptation du dispositif fiscal associé à la société de pêche artisanale et la mise en place d'une épargne de précaution fiscalement attractive.

Conforter la conchyliculture

Afin d'assurer la compétitivité et la résilience de la conchyliculture, faire de la reconquête de la qualité de l'eau une priorité nationale ; faire de la conservation a minima des surfaces actuelles exploitées un objectif prioritaire ; mener à bien la mesure CIMer 2019 sur la sécurisation des procédures d'instruction des demandes d'autorisation d'exploitation des cultures marines dont les travaux avec les organisations professionnelles n'ont pas commencé.

Développer de nouveaux modèles d'aquaculture

Développer l'aquaculture en intégration avec la protection des milieux naturels : considérer les systèmes aquacoles dans le cadre des Solutions fondées sur la Nature et promouvoir toutes les synergies et opportunités possibles entre le développement d'une aquaculture marine et littorale, ou terrestre, respectueuse et intégrée aux paysages marins et côtiers et la conservation des écosystèmes et des services écosystémiques, dans le but de donner le choix au consommateur d'acheter un poisson élevé en France.

Développer l'innovation durable de la filière et promouvoir une aquaculture multitrophique intégrée (AMTI) sur les principes de l'économie circulaire : adaptation et atténuation aux changements globaux, développement de nouvelles filières. Améliorer la durabilité des aliments pour le poisson en aquaculture.

L'aquaculture doit être approchée de manière socio-écosystémique, au sein d'une stratégie nationale du développement du littoral et des milieux aquatiques terrestres, adaptée aux différentes façades atlantiques ou méditerranéenne, aux régions et aux collectivités. La suppression à terme des farines de poisson issues des pêches minotières ou des aliments issus de productions agricoles non durables et le développement d'une aquaculture durable représentent un véritable enjeu de sécurité alimentaire, de création d'emplois et de transition énergétique.

Brexit

Le Brexit entraînant, quel que soit le scénario de sortie du Royaume-Uni de l'Europe, des perturbations socio-économiques en devenant un pays tiers, il est impératif de prévoir des mécanismes de contrôle pour éviter l'importation de produits en dessous des standards européens et aussi les conséquences d'un éventuel dumping social.

Circuits de commercialisation des produits de la pêche

Réinterroger voire repenser la logistique des produits frais et surgelés de la filière dont une partie est tournée vers les marchés plus lointains afin d'assurer un approvisionnement durable, local et économiquement viable pour les

exploitants et consommateurs. Développer quand c'est possible en fonction des pêches locales des circuits courts et favoriser la vente directe afin de bâtir des politiques alimentaires plus résilientes.

Valoriser le travail de l'humain dans l'approvisionnement de produits alimentaires, encourager la création de plateformes de proximité géolocalisées dédiées aux produits de la mer, affirmant le lien entre la mer et la terre.

Imposer la traçabilité des produits et valoriser la production locale pour accompagner la sensibilité croissante des consommateurs pour l'origine des produits. Améliorer l'information des consommateurs pour qu'ils puissent faire le choix de produits de la mer durables.

Lancer une campagne de valorisation auprès des consommateurs d'espèces pêchées dont les stocks se trouvent en bon état avec des techniques à faible impact sur le milieu marin et envers les mammifères marins. Favoriser ces initiatives et obtenir l'engagement des grandes surfaces et des acteurs du commerce de gros.

Mettre en place un système d'information réciproque amont-aval pour permettre une meilleure transparence du marché afin de favoriser une rencontre optimale de l'offre et de la demande, et d'envisager une reprise normale dans un contexte de déconfinement progressif.

Encourager des structures interprofessionnelles régionales de type inclusives, visant à réunir l'ensemble de la filière halieutique (pêche, conchyliculture, algoculture, aquaculture, à l'exemple de Breizh Mer) et obtenir une révision des différents maillons des chaînes de valeurs de la filière pour un rééquilibrage entre producteur et distributeur final, pour assurer une meilleure fluidité des marchés.

Revisiter les actions d'organisations de marché des Organisations de producteurs : la gestion et l'écoulement des productions pour une régulation des cours et une juste rémunération des producteurs nécessitent une approche plus dynamique et prospective de la part des Organisations de Producteurs, tant pour les marchés intérieurs qu'à l'export.

Gestion de la ressource

Favoriser une réelle gestion écosystémique des ressources halieutiques, en utilisant mieux le big data autour des données pêche. L'expérience empirique et les savoirs des pêcheurs doivent participer au modèle de gouvernance par une association constante, réactualisée, confrontée et validée par les parties prenantes. La pêche de loisirs doit être pleinement prise en compte : la pause biologique sur l'estran imposée par les obligations de distanciation physique a été globalement respectée et profitable à la biodiversité littorale, cette expérience montre le bien fondé et la faisabilité des mesures d'encadrement de la pêche de loisir et de la pêche à pied de loisirs qui sont sur la table depuis le Grenelle de la Mer.

La pêche artisanale renforce son image dans un contexte général d'amélioration des approvisionnements de proximité et de qualité. Toutefois, pour que cette tendance se transforme en atout économique, il faut une reconnaissance et une fixation locale de la valeur ajoutée par de nouveaux efforts de transformation des produits de la pêche et, d'une façon générale, d'exploitation des ressources halieutiques.

Outre-mer

La crise a été particulièrement ressentie en Outremer mais par contre la résilience de la pêche a été forte. La pêche artisanale côtière a joué un rôle d'approvisionnement en produits frais pendant la période de confinement. En effet, l'impossibilité d'importer et l'interdiction de la pêche de loisir ont permis aux pêcheurs locaux de mieux pêcher et de mieux vendre leurs productions et gagner un ou deux euros du kilo. Cette augmentation souhaitée depuis des années était impossible en raison de la concurrence avec les produits importés. Par contre la crise a, en sens inverse, paralysé les exportations de certains DOM (Guyane et La Réunion).

La crise sanitaire a montré toutefois :

- l'impérieuse nécessité d'améliorer la gouvernance et de renforcer les moyens de contrôle de la réglementation pour limiter les prises illégales de la ressource et soutenir la durabilité de l'équilibre des écosystèmes marins côtiers ;
- la nécessité de prévoir la construction de lieux adaptés (réfrigérés) de stockage de produits périssables ;
- des besoins de stockage pour tout type de produits et notamment pour les produits liés aux activités de pêche (appâts, pièces détachées pour les navires,...).

- l'opportunité de développer des circuits courts pour la valorisation des produits de la Pêche artisanale côtière ;
- diversifier l'activité des pêcheurs au titre d'une approche globale de l'économie des zones côtières (tourisme, préservation des espaces côtiers,)
- l'urgence de protéger les écosystèmes en alliant préservation des écosystèmes marins et développement des activités anthropiques.

Innovation

Promouvoir le soutien à l'innovation dans le domaine de la pêche (réduction des coûts de carburant, meilleure sélectivité et d'un moindre impact des engins sur les habitats et les espèces protégées) et de pisciculture (alimentation des élevages ; adaptation des systèmes de production piscicole français en raison de contingences naturelles, environnementales et économiques).

6. Transport maritime

Mesures de sauvetage

Rechercher avec les partenaires sociaux et les entreprises les conditions optimales de reprise de l'activité dans le cadre d'un dialogue de qualité rénové.

Porter une attention particulière au redémarrage au niveau européen, afin de ne pas ajouter d'éléments de compétitivité en faveur de nos concurrents et ainsi éviter un retard des ports français.

A court terme, geler les procédures contractuelles avec absence de pénalité/contraintes domaniales associées à la non-réalisation des engagements de volumes en raison de la crise sanitaire (laisser marge d'investissement au secteur privé des opérateurs de manutention) et proposer une évolution des redevances domaniales à la lumière des conditions de la reprise économique et du niveau des trafics, dans une logique d'accord de place portuaire, articulant intérêts particulier et vision globale.

Maintien à court terme du dispositif d'activité partielle, sous les conditions de prises en charge exceptionnellement fixées depuis mars, pour les secteurs sujets à interdiction ou réductions d'activité par décisions réglementaires. L'arrêt des lignes à passagers et l'impossibilité d'effectuer des relèves de navigants à cause des réglementations des différents Etats, semblent être des motifs justifiant une considération particulière de l'Etat.

Importance et fragilité des liaisons maritimes de la continuité territoriale : la crise doit être l'occasion de renforcer la nature publique des services des passages d'eau.

Logistique

Faire de la logistique portuaire un enjeu de développement et de souveraineté économiques. Améliorer la coopération entre ports français. Une stratégie de transport nationale doit permettre l'optimisation des distances et des flux de marchandise à l'opposé d'une concurrence européenne alimentant le dumping social. La gestion portuaire doit revenir à ses fondements de service public.

Repenser les chaînes logistiques en accentuant notamment le rôle du transport massifié (ferroviaire et fluvial) et en redonnant des sillons de desserte des ports français par d'autres systèmes ferroviaires.

Remettre en état des lignes ferroviaires qui arrivent dans les ports et le développement du fret par le report multimodal favorisant ainsi les circuits courts pour l'économie locale.

Mettre en place avec France Logistique un cadre incitatif et contractualisé entre logisticiens, acteurs portuaires et maritimes ainsi que les donneurs d'ordres visant à saisir l'opportunité de diriger les flux logistiques d'exportation et d'importation vers les principaux axes portuaires français.

Il manque un Conseil National des Transports, Mobilités et Logistiques durable qui pourrait s'inspirer de l'ancien CNT avec une composition revue pour intégrer une composante environnementale. Dans la perspective de la sortie de la crise sanitaire liée au Covid-19, ce Conseil serait le lieu indispensable pour créer une dynamique

collective et partagée autour de la question des mobilités, nécessairement au cœur des mutations économique, technologiques, sociales et de sécurité publique.

Stratégie de flotte

Poursuivre les réflexions portant sur une stratégie de pérennisation de la flotte de commerce française sur le long terme, dans une logique de souveraineté maritime nationale indispensable pour assurer la continuité des exportations et des importations, pourvoir aux besoins essentiels de la population et assurer l'indépendance des armateurs français, notamment par une actualisation et une extension de la Loi de 1992 portant sur les approvisionnements stratégiques.

Intégrer des clauses de contenu local dans les appels d'offre publics tels que les délégations de service public (DSP) et les approvisionnements en produits stratégiques.

Les circuits courts maritimes doivent être favorisés et modernisés (cabotage et trafic fluviomaritime).

Mettre en place un groupe de travail pour élaborer la doctrine à suivre en matière de cargaisons prioritaires ou stratégiques en cas de nouvelle crise.

Transition de la flotte

Réduire les émissions atmosphériques et pollutions marines du transport maritime : mettre en œuvre rapidement au niveau européen le label eco-friendly "Green Marine Europe" (espèces invasives, rejets de SOx, NOx et microparticules, émissions de CO2, déchets, résidus huileux et bruit sous-marin, collision des cétacés, et bientôt démantèlement des navires). Les navires existants respectant le niveau 2 de performance du label ou un label équivalent pourraient bénéficier d'une réduction incitative sur les taxes portuaires.

Accompagner vers la transition écologique et solidaire : Les compagnies de transport maritime de passager qui vont pâtir de trafics au ralenti pendant plusieurs mois doivent être les premières à avoir la possibilité d'être soutenues financièrement pour investir dans des bateaux performants au plan environnemental, notamment plus silencieux, afin d'assurer dans des conditions environnementales satisfaisantes les liens entre les îles.

Sécuriser et consolider le trépied fiscal et social de l'industrie du transport et des services maritimes et le renforcer afin de permettre la transition écologique et énergétique du transport et des services maritimes.

Améliorer les modes de financement des navires pour les armateurs, en revisitant notamment les dispositifs existants pour les rendre plus attractifs. Optimiser et élargir les bases fiscales possibles (banques, entreprises, particuliers) pour permettre le développement mais aussi le refinancement total ou partiel de la flotte de commerce française.

Conditionner les aides à la relance par des contreparties sociales et environnementales fortes :

- Les prêts garantis par l'Etat doivent servir en priorité aux projets de transition énergétique largement amorcés avant la crise.
- Réserver les aides aux armateurs ayant leurs navires sous pavillon français avec un minimum de contrats d'engagement maritimes français à bord de leurs navires et en intégrant les impacts environnementaux liés à la région de production.

Étendre l'accès des Certificats d'économie d'énergie aux navires, intéressants pour les armateurs mais à l'accès très limité aujourd'hui en raison de leur territorialisation.

Décarbonation et propulsion vélique

Soutenir la filière naissante de la propulsion par le vent avec plusieurs technologies maîtrisées en France et dont les tests et déploiements devraient être accélérés grâce à des mécanismes dédiés à ces technologies innovantes. Renforcer les liens entre les acteurs de la propulsion par le vent et les administrations et acteurs publics.

Soutenir la R&D en matière de solutions décarbonées afin que les acteurs ne se tournent pas vers des pays voisins et que la France puisse occuper dès aujourd'hui la place de leader à laquelle elle peut prétendre au niveau du transport par le vent. Expérimenter le cabotage côtier à la voile en favorisant les circuits courts de productions locales.

Encourager les parlementaires à se saisir de la propulsion vélique qui représente des opportunités extraordinaires pour notre pays et un avantage compétitif à gagner vis-à-vis de nos voisins européens.

Cabotage européen et lutte contre le dumping social

Mener au niveau européen une réforme protectrice du cabotage communautaire : socle de règles communes entre le cabotage national et l'international pour lutter contre le dumping social (cf. la dégradation rapide du droit social de certains pays d'Europe de l'Est, en quelques semaines, au motif de la crise sanitaire), harmonisation fiscale sur le cabotage intracommunautaire, notamment par l'établissement d'un socle commun de prélèvements sociaux et droits associés, lutte contre la dérive d'attribution des registres (il faut redéfinir le lien entre l'activité d'un navire et son pavillon).

En Europe, le cabotage entre deux états est considéré comme international et relève des règles du pavillon. La création d'un espace maritime européen permettra d'imposer un pavillon européen ou les règles de l'état d'accueil, luttant localement contre le dumping social international et ouvrant la voie à une véritable réglementation sociale pour les gens de mer en Europe.

Imposer le cadre social Français, sous toutes ses composantes réglementaires ou conventionnelles, pour les activités régulières en France ou entre des ports Français, interdiction des registres internationaux là où le Registre International Français n'est pas autorisé, redéfinition du principe "d'activité régulière" pour éviter que l'organisation de "triangulaires d'opportunité" dans le cadre de recours à des sociétés étrangères de placement de personnels. Interdire le recours au personnels free-lance. A défaut d'harmonisation des charges, une taxe de compensation pourrait être instaurée par la France dès lors que l'opérateur bénéficie d'un allègement de charge plus important par l'état de son pavillon.

Relancer la lutte contre le dumping social, ainsi qu'une mobilisation pour une Europe plus régulatrice, au plan économique, afin de réduire et maîtriser la volatilité des prix des biens alimentaires (dont ceux issus de la Pêche), dans une optique de travail décent

Les grands ports maritimes territoires de développement durable

Mettre en place un dispositif de suivi de l'application des engagements écologiques de la stratégie nationale portuaire, en impliquant la société civile. L'ensemble des ports maritimes doivent répondre à une feuille de route d'amélioration environnementale continue.

Considérer les infrastructures portuaires aussi comme des axes clés d'organisation des cités urbaines, pour l'économie circulaire, les circuits courts, l'emploi industriel, ... Il faut pour cela ouvrir les ports aux territoires, tout en tenant compte des risques industriels en provenance des installations fixes ou mobiles. Accompagner non seulement les entreprises et les ports dans leurs mutations technologiques, mais également en association et en cohérence avec les territoires concernés pour offrir un espace structuré propice à la transition énergétique et environnementale.

Ajuster le cadre fiscal portuaire en instaurant des zones franches ou des zones économiques spéciales afin de capter de nouveaux trafics et en révisant la taxation du foncier dans les ports pour attirer de nouveaux trafics et permettre par exemple la construction de moyens de stockage sur les ports.

Identifier les leviers économiques de l'économie circulaire pour accélérer la transition énergétique, en particulier : accélérer l'usage de l'énergie coproduite dans les zones portuaires et industrielles ou des circuits de production énergétique avec la biomasse ; renforcer les travaux autour des matériaux dans la triple dimension de gestion des déchets/cycle de vie, impact sur la biodiversité et efficacité énergétique ; soutenir le développement des nouveaux services autour des activités maritimes pour la gestion/valorisation de déchets.

Consolider et coordonner les démarches autour d'un programme consacré à l'efficacité énergétique, grâce au numérique (objets connectés, intelligence artificielle, ...) dans l'idée d'optimiser la gestion de l'énergie des navires et bateaux ainsi que des systèmes et outils notamment dans les ports (quais, manutention, etc.), mais aussi d'améliorer la gestion de l'ensemble de la chaîne logistique (porte-à-porte) pour diminuer l'empreinte carbone et énergétique des produits.

Accélérer le programme de raccordement électrique des navires à quai et la relocalisation des technologies associées disponibles (réseaux, barges, conteneurs, etc.) et pertinents selon les géographies et utilisateurs finaux (dimension de compétitivité).

7. Pour une feuille de route territoriale pour un tourisme littoral durable

Une feuille de route territoriale pour le littoral doit faire partie du plan de relance du Tourisme : un premier jeu de recommandations figure ici, mais il sera complété et retravaillé en échange avec le comité de filière touristique d'ici septembre, pour produire une feuille de route complète.

A- Organiser la relance à court terme tant par l'offre que par la demande et faire évoluer durablement le tourisme en misant sur une rénovation et un développement qualitatif des équipements et des fréquentations, assortis d'une intégration soignée dans le milieu naturel et humain. L'objectif prioritaire doit concerner la valorisation de ses impacts sociaux, depuis la création, le maintien ou l'adaptation des emplois jusqu'à la labellisation des meilleures pratiques. Il ne faut pas oublier la nécessaire sensibilisation des jeunes et des usagers du littoral à l'environnement, à la sauvegarde des paysages et au respect de la biodiversité. Parce que le tourisme est le fer de lance de « l'art de vivre à la française » et du rayonnement international qui en découle, il appelle un environnement attractif et un cadre de vie de qualité pour tous, habitants et visiteurs.

B- Développer des stratégies de tourisme durable à différentes échelles territoriales (région, département, parcs, pays, communes) pour opérer une véritable transition écologique des activités de l'ensemble de la filière avec une orientation forte vers une meilleure répartition des flux dans l'espace et dans le temps. L'amélioration de l'offre touristique doit s'opérer en cohérence avec une adaptation de fond respectueuse des territoires et des paysages littoraux¹ :

- préserver, moderniser et, le cas échéant repositionner les offres d'hébergement, de restauration, de loisirs et d'activités, pour améliorer leur compétitivité et préserver les patrimoines ; il convient pour cela de revenir à des projets d'échelle humaine, portés en priorité par des opérateurs locaux, en accord avec les collectivités et populations directement intéressées ;
- reprendre les efforts précédemment assurés au travers des contrats de plan Etat-Régions conjointement par l'Etat, les collectivités et les opérateurs (« contrats de stations ») pour la modernisation et l'intégration notamment paysagère de stations balnéaires trop marquées par la bétonisation et la dégradation des fronts de mer (requalification des fronts de mer, aménagement de plages, reports de zones de stationnement en retrait, liaisons avec l'arrière-pays, etc...) ; organiser appel à idées associant des universitaires, des écoles d'ingénieurs et d'architecte pour concevoir la mise aux normes et la transition des grandes stations balnéaires ;
- stopper la disparition des capacités d'accueil existantes en hébergement marchand en leur permettant d'augmenter leur résilience, de réduire leur vulnérabilité et de s'adapter aux effets du changement climatique (érosion côtière, submersion marine et/ou inondations), en rendant possible la relocalisation spatiale et la protection douce contre la mer dans le cadre des projets d'adaptation des territoires littoraux développés au chapitre 2 ci-dessus ;
- valoriser l'aménagement « en profondeur » des territoires littoraux et rétro-littoraux, en développant par exemple le tourisme « fluvestre » et l'éco-tourisme ; en multipliant, dans le respect des équilibres naturels, les petits projets d'aménagement durable des territoires, saisir l'opportunité que constitue le plan de relance européen pour mettre en tourisme à la fois l'arrière-pays et les nombreuses petites communes littorales négligées, pour mieux répartir à terme les flux touristiques dans l'espace ;
- préserver les richesses naturelles, patrimoniales et culturelles, en généralisant notamment l'économie circulaire et en construisant un plan d'économie des ressources ;
- accélérer avec discernement la transition numérique des territoires déjà bien engagée dans le tourisme et digitaliser l'offre touristique en veillant à éviter les effets dommageables sur les acteurs locaux de la mainmise des plateformes internationales, qui échappent en outre à l'imposition qui s'applique aux activités elles-mêmes ;
- étudier la faisabilité et la rentabilité de long terme de nouveaux équipements touristiques à partir des nombreuses friches touristiques en outre-mer : « être en bord de mer sans être en bord d'eau » ;

¹ Le tourisme est particulièrement sensible à l'état de l'environnement et la qualité des patrimoines paysagers et culturels, les investissements en faveur de la biodiversité et la qualité et de l'eau et pour la lutte contre les déchets présentés au chapitre 1 ci-dessus participent directement à la stratégie pour un tourisme durable, de même que les exigences d'études d'impact et de concertation concernant les activités industrielles.

- veiller à la complémentarité du tourisme et des autres activités économiques du littoral : pêche, aquaculture. Le tourisme dit « de découverte » peut aussi trouver sa place sur le littoral (« pescatourisme », visite de chantiers navals, randonnée maritime dans les parcs ostréicoles...) dans le respect mutuel des métiers et des milieux notamment s'ils sont propices à la pluriactivité ;
- étaler harmonieusement la fréquentation sur les quatre saisons en s'appuyant sur le tourisme culturel et événementiel, le thermalisme, la thalassothérapie et les activités sportives, nautiques et de pleine nature ;

C - Aider à la transition écologique du nautisme et des sports nautiques et à leur adaptation aux nouveaux usages² :

- poursuivre la modernisation des ports de plaisance (ports propres, ports à sec, électricité à quai, réception eaux usées des navires, tri sélectif, nouveaux services, insertion dans l'espace urbain, éco-ingénierie des ouvrages...) et la réorganisation vers des activités durables et attractives en lien avec leur territoire,
- expérimentations de centres nautiques innovants et concurrentiels sur un marché international ;
- mettre en œuvre le plan national d'équipement de mouillages organisés et écologiques et développer des financements incitatifs pour ces dispositifs ;
- accompagner le développement du dispositif Bateau Bleu qui labellise des entreprises de location de bateaux de plaisance engagées dans une double démarche de modernisation de leurs flottes à moindre impact environnemental et de sensibilisation auprès de leurs clients dans les aires marines protégées ;
- mieux identifier le secteur de la grande plaisance (meilleures connaissances de ses impacts et de ses bénéfices notamment) ;
- démarche qualité et pour la culture maritime par les sports nautiques (notamment auprès des scolaires) ; création de classes de "jeunes ambassadeurs des pratiques sportives éco responsables", mobilisant les associations de plaisanciers et les clubs et organismes orientés vers la mer et le nautisme.

D- Mobiliser des moyens financiers à la hauteur des enjeux de la transition vers un tourisme durable pour la France en s'appuyant sur une coopération entre les collectivités territoriales, les entreprises, l'Etat et l'Union européenne (plan de relance européen et Contrats de plan Etat-Région, Odyssea, notamment) ;

E- Développer une activité de croisière durable pour les croisiéristes et les territoires :

- facilitation du lien entre pouvoirs publics et secteur de la croisière par une structuration au niveau national par les acteurs eux-mêmes et un interlocuteur représentant l'ensemble du secteur ;
- développement d'un modèle français d'un croisiérisme d'avant-garde, de plus petite taille, sobre en carbone, selon des technologies appropriées et suivant un modèle économique, environnemental et culturel intégrant l'ensemble des acteurs concernés par les coûts de cette transition écologique et solidaire (armateurs, constructeurs, ports, villes portuaires, énergéticiens, professionnels de l'énergie, de l'ingénierie portuaire, écologique, urbaine, architecturale et paysagère, acteurs touristiques) ; s'assurer que les armateurs français privés se tournent en priorité vers les chantiers navals français pour la mise en œuvre de ce « modèle français » dont ils se réclament tout en bénéficiant d'avantages et de soutiens publics ;
- réévaluation du lien entre croisières et territoires autour d'engagements réciproques, veillant à en assurer les conditions d'acceptabilité sociétale et environnementale, entre acteurs privés, collectivités locales d'accueil, ports et Etat (Club Croisière, contrats de territoire pour la croisière, ...)
- implication du secteur dans toutes les actions entreprises ou soutenues par la France sur le plan international ;
- mobilisation d'Atout France pour un plan de promotion et de communication sur l'attractivité des destinations françaises mettant en avant un modèle de croisière durable et responsable ;
- promotion de l'adoption de la charte SAILS par tous les navires actuels croisant dans les eaux françaises, de sorte à réduire drastiquement les impacts du croisiérisme sur la qualité de l'air, sur la qualité des eaux traversées et afin de préserver la biodiversité marine.

² Des propositions concernant l'écoconception, le soutien à la conversion des navires de plaisance, l'élimination des vieux navires et l'entretien des navires figurent au chapitre 4-

8. Les métiers : éducation, formation et emploi

Valorisation et attractivité des métiers de la mer

La mer est une source d'activités et d'emplois qui ne sera pleinement valorisée que si les compétences et les vocations sont au rendez-vous des opportunités qu'elle offre. L'attractivité des métiers de la mer repose sur une communication qui les mettent en valeur et une information sur les offres et sur les carrières. Il faut pour cela poursuivre les grandes opérations qui y contribuent comme la Semaine de l'Emploi Maritime, le Forum des métiers de la mer ou le Colloque compétences Mer. Paradoxalement, il s'agit aussi de lutter contre les problèmes de recrutement qui touchent en particulier des secteurs comme l'industrie navale et la pêche, ou qui risque de toucher les métiers de navigants.

Le caractère stratégique des métiers du maritime et du portuaire dans le contexte de l'après-crise peut être mis en avant. La promotion des métiers de la mer peut également mettre en avant leur implication dans la transition écologique.

L'amélioration des conditions de travail et de carrière qui sont offertes doivent faire l'objet d'un effort encourager les candidats. En particulier un travail devra être fait pour que les navigants de demain soient assurés de naviguer dans des conditions minimales correctes et l'engagement des armateurs devra se traduire par des actes concrets au niveau de la branche comme dans la négociation collective d'entreprise. L'amélioration de la sécurité et du confort à bord des navires de pêche est également un facteur déterminant qui doit faire l'objet d'une attention et d'un soutien dans le cadre de la politique des pêches.

Compétences et emplois

Une évaluation, qualitative et quantitative, doit être conduite pour mieux identifier les compétences nécessaires à la relance durable des filières de l'économie bleue et pour pouvoir assurer leur disponibilité pour l'industrie, les flottes, le portuaire, la pêche, les aquacultures, les énergies marines renouvelables, le tourisme et les loisirs, les sports nautiques.

Par exemple, les perspectives démographiques des emplois à la pêche, et notamment au niveau des cadres, montrent qu'à court terme des emplois seront à pourvoir. Sans une réflexion pertinente sur ce thème, l'emploi local est à terme menacé. Les offres d'emplois sous contrat français sont plus importantes que les navigants disponibles : un « plan Marshall de la formation maritime » doit accompagner cette dynamique, un principe de taxes d'équivalence visant à harmoniser les règles du jeu sur un même marché pourrait alimenter un fond maritime de formation et de lutte contre le dumping social et une communication sans précédent autour des métiers de navigants devrait accompagner ce plan.

Dans certains secteurs l'employabilité doit être améliorée par une adaptation des règles de protection sociale et de brevets en relation avec les conditions de concurrence internationale et de particularités des conditions d'exercice des métiers. Cela concerne en particulier le recrutement des marins de plaisance qui devrait être facilité en adaptant leur régime de protection sociale et en adaptant les formations (deux formations concurrentes existent – BEES voile et capitaine 200 – sans passerelle) et leurs contenus, et en reconnaissant les diplômes étrangers.

Pendant la période de baisse d'activité, préserver l'emploi en privilégiant le renforcement des compétences des salariés avec des formations dédiées tournées vers la transition. Mettre en place un accompagnement des salariés des entreprises en très grande difficulté vers de nouvelles formations comme la déconstruction des navires, les filières d'amélioration durable des navires notamment des performances énergétiques des navires, ou les métiers des EMR, tout en bénéficiant des contrats de transition écologique (CTE) centrés sur l'accompagnement autour de sites de bassins d'emploi touchés par la crise, en y associant les sous-traitants et les collectivités locales.

Education

Amplifier la part des sujets maritimes dans les programmes scolaires et partager les opportunités que représente l'océan. Passer de la simple intégration de la mer dans les programmes scolaires à une instruction obligatoire et systématique dans toutes les disciplines. Ouvrir ainsi aux jeunes le champ du possible pour leur orientation.

Former les citoyens et les différents acteurs sur les enjeux marins : cela peut notamment passer par la mise en place de formations professionnelles et techniques traitant des problématiques climatiques et de biodiversité

marines afin de former des spécialistes du domaine capable de pouvoir répondre aux difficultés actuelles et futures. Des programmes de sensibilisation et d'information pourraient être développés pour les écoles, collèges, lycées et enseignement supérieur, sans négliger les possibilités de formation continue. L'exemple des Aires marines éducatives est à encourager.

Intégrer la mer dans les programmes du Service National Universel (SNU), mettre en œuvre et promouvoir l'initiation aux activités et aux métiers de la mer en créant le BIMER (brevet d'initiation à la mer), à l'instar du BIA (aéronautique).

Outre-mer : adapter l'ensemble des programmes aux outre-mer, en s'appuyant sur les ultramarins pour valoriser la France archipel et leur donner les moyens de mettre en œuvre une économie bleue et durable (former prioritairement les ultramarins pour les outre-mers). Soutenir les projets de lycées de la mer et mobiliser le RSMA pour former les jeunes en difficulté.

Formation

Enseignement supérieur et recherche : utiliser l'inventaire des capacités de recherche française dans le domaine de la mer et mieux communiquer sur l'offre pour encourager les cursus de formation supérieure, promouvoir les bourses comme celles de la FONDATION de la MER.

Fluidifier les passages d'une formation à l'autre afin de ne pas bloquer la progression ou la réorientation des jeunes.

Renforcer les dynamiques de formation aux différents métiers des industries navales en capitalisant sur l'expérience du campus des industries navales. Développer le réseau des campus du nautisme et de la plaisance

Adapter les moyens de l'ENSM pour la formation des officiers et des navigants au développement de la flotte française. Une harmonisation des cursus maritime et plus de collaboration au niveau des centres de formation européens serait un plus indéniable. Repenser la formation des équipages, en intégrant par exemple davantage de formations bilingues et la question des passerelles entre les secteurs. Préparer l'arrivée de la maintenance des EMR en intégrant aux formations techniques maritimes un module éolien, ce qui permettrait une certaine fluidité et des passerelles entre secteurs très proches, avec des perspectives d'emploi ou de reconversion.

Dans une optique de formation tout au long de la vie professionnelle, privilégier l'obtention des brevets d'officiers plus ciblés aux prérogatives de fonction, de jauge, ou de puissance, dans le cadre de la formation continue, avec des sources de financement différentes, et aussi par les parcours de VAE qu'il faut consolider massivement en les associant, le plus souvent possible, à des périodes de transition en formation embarquées.

Inclure plus de modules sur les bonnes pratiques en faveur de l'environnement et de la biodiversité dans les formations des écoles de marine marchande, de la Marine Nationale, de la pêche et de l'aquaculture, des travaux maritimes, etc.

Consolider la meilleure prise en compte de l'environnement au sein de la formation professionnelle initiale et continue dans les métiers d'éducateur sportif, améliorer la qualité d'accueil des structures sportives par une formation plus adaptée, améliorer une offre d'activités sportives nautiques de proximité (amélioration de l'offre sociale et économique de services sports nautiques à la population) et consolider la prévention et la sécurité des sports et loisirs nautiques.

Aborder à nouveau la réforme des Opérateurs de Compétences (OPCO), aujourd'hui peu favorable aux secteurs et aux entreprises de l'économie maritime.

9. Embarquer les français

Culture maritime

Mobiliser l'ensemble des citoyens et des pouvoirs publics autour d'une culture française de l'océan. Le Service national universel et les concours de la haute fonction publique pourraient ainsi comporter un volet maritime afin que la mer devienne une évidence pour toutes et tous. Apporter de l'information pour que les citoyens s'approprient ce sujet majeur et s'engagent ("Ocean Litteracy"). Il est nécessaire que les structures qui produisent l'information

aient la capacité de pouvoir la diffuser au plus grand nombre, et que le public puisse avoir accès à ces informations facilement.

Développer à cet effet la communauté « génération mer ». Organiser des séminaires dans toutes les régions pour sensibiliser et valoriser nos atouts maritimes, en s'appuyant notamment sur le réseau des ambassadeurs de la FONDATION de la MER ; adapter aux collectivités territoriales et aux services de l'État, le référentiel Objectif du Développement Durable 14 (ODD14) développé pour les entreprises par la FONDATION de la MER avec le cabinet BCG et le MTES. Mettre en place des politiques de sensibilisation à l'importance de la biodiversité marine et de l'environnement marin dans les politiques de lutte contre le changement climatique et de perte de la biodiversité. Des initiatives existent en France : il faut prendre exemple et les multiplier ; utiliser les outils numériques actuels (réseaux sociaux, podcast, webinaires) afin de pouvoir toucher des populations qui ne le sont pas automatiquement du fait d'un éloignement géographique ou d'un manque de connaissances des sujets.

La mise en place d'une plateforme nationale, recensant l'ensemble des événements liés à la protection de l'environnement marin, mettant à disposition de la documentation, référençant des écomusées et des lieux de médiatisation des enjeux de la mer afin de faciliter l'identification de ces endroits visitables, pourrait être une première initiative.

Faire une place essentielle aux associations de protection de la nature : elles développent des compétences, mettent en place des projets, recueillent des données via notamment les sciences participatives, font des retours d'expériences. Elles peuvent fournir au public une information objective et complète, et développent déjà des initiatives de sensibilisation, qui doivent être relayées et multipliées.

Engagement citoyen

Soutenir et promouvoir les sciences participatives et l'engagement citoyen qui contribuent à la science, à la connaissance de l'océan et à la sensibilisation nécessaire des citoyens aux questions maritimes. Renforcer le dialogue croisé entre la communauté scientifique, les acteurs du maritime et les citoyens. Renforcer l'appropriation des sciences marines et des enjeux marins par la société, en mobilisant notamment le réseau d'aquariums (7 millions de visiteurs/an). Soutenir la mise au point de nouvelles technologies permettant de montrer la mer ou d'être au sein de la mer sans avoir à capturer des animaux et permettant d'inventer une océanographie plus frugale impliquant la mobilisation des usagers de la mer, plaisanciers et professionnels, au sein de projets innovants et collaboratifs pour l'acquisition de données biologiques si rares aujourd'hui, sur les zones protégées littoral par exemple.

Organiser une semaine française de la mer, inspirée de ce qui existe à l'échelle européenne, pour favoriser la découverte de l'océan et de divers endroits liés à la mer, développer la mobilisation lors de la journée mondiale de l'océan et fête nationale de la mer et des littoraux. Imaginer d'autres modes de partage et de transmission pour favoriser l'éducation et la manière d'engager le citoyen.

En matière d'environnement : mobiliser les centaines d'ONG présentes sur tout le territoire afin de valoriser le lien Citoyen-Cité et les engager pour le développement durable de l'Océan.

Économie et finances : communiquer largement sur les objectifs du développement durable et notamment l'ODD14, revoir toutes les subventions et la fiscalité pour y insérer une approche systémique sur l'environnement. Cette question mérite d'être approfondie en associant des organisations professionnelles, sur l'exemple du développement du référentiel RSE pour l'ODD14 réalisé par la Fondation de la mer et le BCG.

Dialogue social de qualité

Renforcer l'inclusion du monde maritime dans tous les piliers de CESE (économique, social et environnemental) à la faveur de la réforme en cours, ainsi que dans le CES européen et les CESER. Améliorer la représentation des marins dans les instances comme la Commission santé, sécurité et conditions de travail et en mettant en place des collègues navigants auprès des entreprises et des branches.

Repenser avec les marins et les organisations syndicales le livre 5 du code des transports, cadrant le droit social maritime, pour la modernisation dont il a besoin.

Année internationale de l'Océan

Proposer en 2025 une Année internationale de l'Océan sous l'égide de l'ONU, portée par la France, qui coïncidera avec plusieurs échéances nationales et internationales connues de nos compatriotes : zéro pollution plastique, 100% des récifs coralliens protégés, probable signature du traité BBNJ sur la gouvernance de la haute mer à l'ONU, et mi-parcours de la décennie pour les sciences de l'Océan.

Intégrer le sujet océan dans les réunions de groupes diplomatiques (G7, G20).

Faire du Sommet des deux Rives porté par la France un accélérateur d'initiatives et de diffusion des bonnes pratiques environnementales pour le milieu marin.

10. Recherche et innovation

Recherche

Réfléchir au redimensionnement des moyens accordés au Programme prioritaire de recherche, compte tenu de l'ampleur du besoin de connaissances et de la diversité des enjeux liés à l'océan. « Un océan de solutions » financé par le grand emprunt est une première étape validée par le Conseil National de la Mer et des Littoraux et le Président de la République. Il doit financer une poignée de projets ambitieux pour s'inscrire dans une ambition nationale européenne dans le cadre de la Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques au service du développement durable, notamment sur : observation 5.0, exploitation durable des océans et exposome océanique. Une partie de la médecine de demain proviendra de molécules marines, aujourd'hui encore peu valorisées. La sécurité des humains sera liée à notre meilleure connaissance de la biodiversité marine, et notamment des bactéries et virus marins.

Encourager et amplifier au niveau européen le développement des activités de recherche et des partenariats public/privé sur les solutions fondées sur la nature et solutions bio-inspirées, les ressources génétiques marines, mais aussi les virus et bactéries marines.

Développer des réseaux d'observation continue et long terme, représentatifs des différents écosystèmes, dans le contexte des changements globaux, notamment en outre-mer et dans les régions encore peu étudiées telles que les régions polaires, subpolaires ainsi que l'océan profond. Ces sites isolés et préservés constituent ainsi des postes avancés uniques pour l'étude de l'évolution du climat et de ses impacts sur les milieux et la biodiversité. Développer des axes en matière de R&D concernant les moyens d'observation, particulièrement l'autonomisation et la robotisation de la collecte de données dans le cadre des campagnes océanographiques ou de surveillance.

Développer le Tiers Secteur de la recherche dans les domaines liés à la mer et au littoral. En particulier se doter d'une vision d'ensemble des outils océanographiques existants, en répertoriant notamment la flotte de voiliers océanographiques susceptible d'être mobilisée et à laquelle contribuent plusieurs ONG environnementales. Réfléchir ainsi à une flotte océanographique bleue d'opportunité adossé à la Flotte océanographique française pour avoir un aspect clean (Velox), de la recherche fondamentale d'excellence sur l'exemple de Tara ou d'autres en cours de réalisation (Expéditions Med ou 7e Continent sur les plastiques par exemple) avec l'objectif d'une contribution à bas coût carbone, collaborative et qui contribue à la formation à l'environnement.

Associer toute action en mer à des recherches scientifiques, pour éviter d'avoir à faire compléter les études en matière d'impact et pour avoir un plan de suivi de la mise en place. Par exemple associer tout champ d'éolienne en mer à une infrastructure scientifique de suivi de l'environnement et un espace protégé témoin associé au dispositif de suivi.

Encourager le plan d'investissement exceptionnel envisagé par l'Ifremer, qui peut soutenir les volets recherche et innovation d'un plan de relance du secteur maritime au service de la transition écologique. Complémentaire du PPR Océan – Climat et du programme de modernisation de la flotte océanographique française, ce plan d'investissement exceptionnel comprend trois grands volets : des infrastructures de recherche environnementale (flotteurs ARGO, observatoires profonds pour l'étude de la biodiversité et des risques naturels : Nouvelle-Calédonie, Mayotte), un soutien à l'innovation et au numérique (gestion et traitement de l'information pour la protection de l'environnement, la sécurité de la navigation et l'information économique), le développement des sciences marines de la durabilité (Marine Sustainability Sciences), notamment au travers d'un dispositif de chaires de recherche.

Développer la génomique environnementale pour suivre l'état de la biodiversité, la qualité des eaux, et la surveillance des espèces invasives et pathogènes au sein du réseau d'Aires Marines Protégées national. Les sciences participatives impliquant les plaisanciers devront être encouragées pour le déploiement de ces outils à l'échelle du territoire marin et ultra-marin.

Renforcer la diplomatie scientifique, particulièrement avec les pays du Sud, pour aboutir sur des actions pertinentes en matière de transition environnementale et écologique à l'échelle internationale.

Innovation

Les clusters d'innovation ont prouvé partout dans le monde qu'ils sont l'outil le plus performant d'une politique d'innovation car ils développent des écosystèmes au bon niveau d'interaction territoriale et de maille d'un réseau international. En France les Pôles de compétitivité, labélisés par l'État, ont démontré depuis 15 ans un effet de levier inégalé sur le financement public et l'innovation collaborative.

Néanmoins le potentiel d'amélioration est considérable dans le domaine maritime, où trop peu de start-up sortent des laboratoires, trop peu de PME accèdent à un support scientifique, les modalités de soutien nationales ou européennes sont parfois inadaptées à la taille et au contexte des projets et surtout trop lentes.

Quatre types de leviers sont proposés pour une véritable accélération de l'innovation maritime:

- Faire un effort simultané sur le financement de la recherche (LPPR) et celui de l'innovation (continuum et profondeur temporelle des feuilles de route), sans négliger l'ingénierie écologique et les sciences de la concertation.
- Intensifier la politique de Pôles et de clusters d'innovation **intersectoriels** pour garantir par leur professionnalisation : 1) la durabilité de la croissance bleue (compatibilité des usages, co-développement, minimisation des impacts) 2) l'accès des PME aux connaissances scientifiques d'une part, et aux marchés publics et des grandes entreprises d'autre part (en relais des filières sur le terrain).
- Outre le nécessaire soutien sectoriel évoqué ci-dessus (Industries Navales et Nautiques, Aquaculture Multi trophique intégrée, sélectivité de la pêche, EMR...choisir des priorités thématiques répondant aux transitions énergétiques et environnementales, à la transformation numérique, à la sécurisation des activités, à l'économie circulaire. Par exemple : l'hydrogène d'origine (EMR) et d'usage marin, les co-activités EMR, l'hybridation des sources d'énergies en Mer et dans les îles, les capteurs et vecteurs automatisés à fonctionnalités duales environnement/sécurité, la Cyber sécurité maritime, l'exploitation intensive des données d'origine marine y compris spatiales, les biotechnologies marines (appliquées à la santé à l'agriculture à l'énergie), la transformation de la commercialisation des produits de la Mer, la préservation de la biodiversité et de la qualité des eaux,...
- Mettre en place des outils et modalités de financement attractifs et performants : délais d'instruction courts, des outils pour différentes tailles et stades de projet adaptés aux PME comme à des programmes plus ambitieux en consortium, aide à l'accès à Horizon Europe, extension du doublement CIR aux projets collaboratifs labélisés, mobilisation de la BEI sur les fonds propres, mobilisation du FEAMP sur l'innovation.

Plus généralement, favoriser la mise en œuvre de plateformes de partenariat recherche/innovation/formation, visant à encourager la coopération des institutions scientifiques (cnrs, ird...) et des universités autour de projets communs, de partenariats publics privés, et de coalitions territoriales (exemple territoire zéro carbone de la Rochelle). Ce type d'alliance est à rapprocher à la fois des thèmes de la décennie UN des sciences de l'océan comme « l'ocean literacy », mais aussi des sciences participatives et des « sustainable sciences » dont les AMP pourraient être les démonstrateurs.

Enfin, L'IFREMER envisage de s'engager dans un renforcement des liens avec les acteurs de l'innovation du monde maritime que sont les start-up et PME. L'institut réfléchit à des modalités partenariales renouvelées pour maximiser son impact sur l'économie réelle et la maximisation des impacts de la recherche, en intégrant davantage la question de résilience tant des écosystèmes marins que des écosystèmes sociaux.