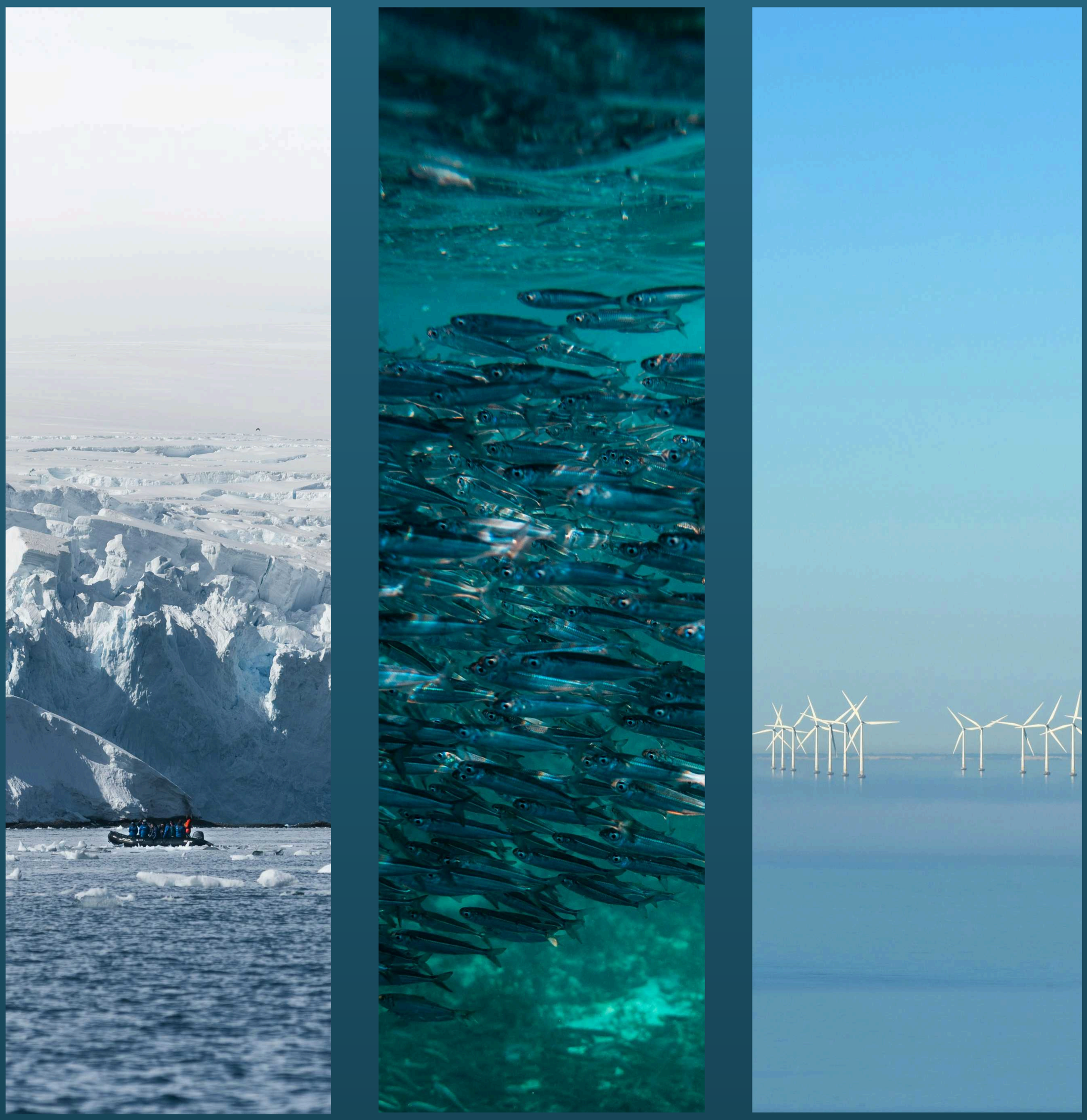
TROISIÈME CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR L'OCÉAN (UNOC3)
NICE, 9-13 JUIN 2025



Passer des déclarations à l'action : les propositions des député·es socialistes et apparentés pour réellement protéger nos mers et océans !

SOCIALISTES & APPARENTÉS
ASSEMBLÉE NATIONALE

ÉDITO

Les 18 000 kilomètres de littoraux et la deuxième zone économique exclusive du monde confèrent à la France une responsabilité particulière en matière de protection des océans et des espaces maritimes.

Irremplaçables, les Océans subissent pourtant de plein fouet les conséquences du changement climatique : hausse des températures, fonte des glaces, élévation du niveau de la mer, disparition irréversible des écosystèmes marins et côtiers, ou encore bouleversements de la biodiversité.

Les excès productivistes et les insuffisantes régulations n'ont fait qu'amplifier des crises qui se retournent contre nos territoires côtiers : érosion du trait de côte, phénomène de submersion marine, épuisement des ressources, fragilisation de filières (notamment conchylicole et aquacoles), et prolifération d'algues aux effets dévastateurs (chlordécone, sargasses, ostreopsis, ou encore liga).

Nous devons sortir de la gestion curative, au profit d'un véritable projet de société, piloté par un ministère de la mer de plein exercice, et mis en œuvre à travers une gouvernance territorialisée.

Alors que le monde s'est bousculé e à Nice du 9 au 13 juin 2025 pour la troisième Conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC-3), les socialistes appellent à dépasser l'affichage politique. Le coût humain, environnemental, énergétique et économique de l'inaction sera bien plus important qu'un investissement résolu.

Afin de nous positionner comme leader européen et mondial de la transition du secteur maritime, nous pouvons nous appuyer sur l'enseignement et les formations maritime, les compétences techniques présentes dans nos territoires ainsi que sur des acteurs industriels de premier plan. Le verdissement des flottes est une opportunité pour la construction navale. Pour assurer notre souveraineté énergétique, nous pouvons nous développer les énergies marines renouvelables ; éolienne, solaire, ou encore hydrolienne.

C'est le sens des propositions portées par les député.es du groupe Socialistes et apparentés : affirmer une ambition politique forte pour réellement protéger nos mers et océans.

Boris Vallaud

Président du groupe
Socialistes & apparentés

Député des Landes

SOMMAIRE

I. S'APPUYER SUR LES OPPORTUNITÉS DE L'ÉCONOMIE BLEUE POUR DÉCARBONER RAPIDEMENT LE SECTEUR MARITIME ET PROTÉGER LES OCÉANS 6

1. La décarbonation des ports et des flottes : un levier stratégique pour l'emploi, la souveraineté énergétique et le rayonnement industriel 7

2. Des infrastructures à adapter aux énergies bas carbone 10

3. Accélérer le développement des énergies marines dites « bleues » 11

II. LA RECHERCHE ET LA FORMATION POUR ACCÉLÉRER LA BAISSE DES ÉMISSIONS ET ANTICIPER L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE 12

1. La recherche polaire : outil et levier face au changement climatique 13

2. L'enseignement maritime, pilier de la transition écologique et de la cohésion des territoires littoraux 16

III. PRÉSERVER LES RESSOURCES HALIEUTIQUES ET LA BIODIVERSITÉ POUR PROTÉGER NOTRE SANTÉ HUMAINE ET ENVIRONNEMENTALE 19

1. Des ressources halieutiques sous pression, entre crise écologique et dépendance économique 20

2. Pour une gouvernance locale partagée et une pêche durable 21

3. Le chlordécone : une pollution terrestre devenue maritime, révélatrice d'une crise écologique systémique 22

4. Les sargasses : l'écume des dérèglements climatiques 23

IV. LES EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR NOS ESPACES MARITIMES : MIEUX S'ORGANISER, MIEUX S'ADAPTER, MIEUX NOUS PRÉPARER 27

1. Un patrimoine maritime d'une richesse exceptionnelle, aujourd'hui menacé 28

2. Une stratégie nationale nécessaire : mieux gouverner, mieux financer, mieux transmettre 28

3. Repenser notre rapport au littoral : du risque au projet de société 29

4. Recul du trait de côté et submersion marine : deux défis majeurs pour adapter nos territoires, nos infrastructures et nos modes de vie 30

DÉPASSER L'AFFICHAGE POLITIQUE POUR RÉELLEMENT PROTÉGER NOS MERS ET OCÉANS !

Alors qu'ils couvrent plus de 70 % de la surface de la planète, qu'ils absorbent 30 % de nos émissions de CO_2 et plus de 93 % de l'excès de chaleur généré par les activités humaines, les Océans sont indissociables de la lutte et de l'adaptation au changement climatique.

En tant que Françaises et Français, qu'Européennes et Européens, nous avons une triple **responsabilité dans leur protection** :

- Avec 18 000 kilomètres de littoraux, notre pays détient la deuxième zone économique exclusive (ZEE) du monde en particulier grâce à ses territoires ultramarins. 75 % de nos approvisionnements et de nos exportations empruntent la voie maritime, et 95 % des échanges d'information à destination ou en provenance de notre pays transitent par des câbles sous-marins ;

- Avec un littoral de plus de 80 000 km, bordée de quatre mers et de deux océans (mer Baltique au Nord, Manche et Atlantique à l'Ouest, Méditerranée et Mer Noire au Sud, Pacifique à l'Est), l'Europe est au cœur des enjeux maritimes ;

- L'Océan est un bien commun de l'humanité.

Après avoir accueilli le One Ocean Summit à Brest en 2022, la France coorganise cette année avec le Costa Rica, la 3ème conférence des Nations Unies sur l'Océan (UNOC 3), sur le thème « *Accélérer l'action et mobiliser tous les acteurs pour conserver et utiliser durablement l'océan* ».

Cette conférence internationale est bien sûr essentielle afin de sensibiliser États et citoyen·es autour de l'objectif commun d'une action politique ambitieuse en faveur de l'Océan. Elle doit notamment permettre l'entrée en vigueur du traité sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones situées au-delà de la juridiction nationale (BBNJ). Aujourd'hui, moins d'une trentaine d'États (sur les 60 requis) ont concrétisé leur soutien. Aussi, sans une volonté politique forte de la part de la communauté internationale, le BBNJ ne pourrait entrer en vigueur que dans plusieurs années. **L'urgence ne nous permet pourtant plus d'attendre.**

Nous, député·es Socialistes et apparentés, appelons à dépasser l'affichage politique et le déclaratoire, pour passer à la mise en œuvre de solutions concrètes.

Notre groupe de travail a choisi de porter **quatre priorités :**

1. **S'appuyer sur les opportunités de l'économie bleue pour décarboner rapidement le secteur maritime et assurer la protection des Océans :**

   → *Avec des propositions concrètes concernant le développement des énergies marines renouvelables, la promotion de la cogestion des espaces maritimes, la décarbonation des ports ainsi que celle des flottes, ou encore l'adaptation des infrastructures aux énergies bas carbone.*

2. **Soutenir la recherche et développer les formations pour accélérer la baisse des émissions et anticiper l'adaptation au changement climatique :**

→ *Avec des propositions concrètes sur la promotion de l'enseignement maritime, de la recherche polaire, et la préservation des compétences.*

3. **Préserver les ressources halieutiques et la biodiversité pour protéger la santé humaine et environnementale :**

→ *Avec des propositions concrètes concernant la pratique de la pêche durable et respectueuse des ressources halieutiques et des océans.*

4. **Organiser, adapter, préparer nos territoires côtiers et nos infrastructures littorales :**

→ *Avec des propositions concrètes sur l'adaptation au changement climatique et la résilience des territoires littoraux, sur la préservation et la valorisation du patrimoine maritime (matériel et immatériel), sur la lutte contre l'apparition des micropolluants et leurs effets à long terme sur la biodiversité, ou encore sur le soutien aux territoires ultramarins.*

Considérant les enjeux, nous plaidons pour la création d'un ministère de la Mer de plein exercice.

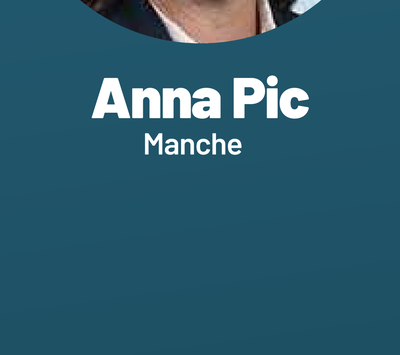
Face à l'urgence, nous, député·es Socialistes et apparentés, entendons prendre toute notre part afin de relever les immenses défis qui sont devant nous.

La France doit être exemplaire.

C'est dans cet esprit que nous nous rendons à la rencontre de l'ensemble des acteurs de la société civile océanique mondiale, ainsi qu'à celle des acteurs économiques et institutionnels qui seront présents à l'UNOC 3.

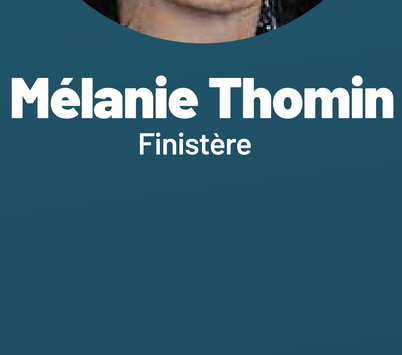
LES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

Laurent Lhardit
Bouches-du-Rhône



Béatrice Bellay
Martinique

Mickaël Bouloux
Ille-et-Vilaine



Peio Dufau
Pyrénées-Atlantiques

Pascale Got
Gironde

Anna Pic
Manche

Fabrice Roussel
Loire-Atlantique

Mélanie Thomin
Finistère

I. S’appuyer sur les opportunités de l’économie bleue pour décarboner rapidement le secteur maritime et protéger les océans

Les océans jouent un rôle central dans de nombreux enjeux majeurs. Ils constituent le plus grand puits de carbone de la planète et abritent une biodiversité exceptionnelle. Berceau de l'humanité, ils conditionnent sa survie à long terme : leur protection et leur préservation sont donc indispensables.

L'économie maritime, à travers la pêche, la production d'énergie, le tourisme ou encore le transport maritime, représente un levier important de création d'emplois et de développement pour les territoires littoraux. En France, elle génère environ 400 000 emplois directs et pèse pour plus de 90 milliards d'euros dans l'économie nationale.

La France dispose d'atouts structurels pour devenir un leader européen et mondial de la transition maritime, avec une zone économique exclusive exceptionnelle, des compétences techniques reconnues, et des acteurs industriels majeurs comme les Chantiers de l'Atlantique, Beneteau ou Naval Group.

1. La décarbonation des ports et des flottes : un levier stratégique pour l'emploi, la souveraineté énergétique et le rayonnement industriel

---

Selon une étude menée auprès d'intervenants majeurs de l'industrie maritime de 46 pays, la décarbonisation des transports a été identifiée comme le deuxième enjeu le plus impactant pour l'industrie, mais également comme celui pour lequel le secteur maritime n'est généralement pas préparé.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a établi des objectifs ambitieux pour la décarbonation du secteur maritime. Selon la stratégie adoptée, l'industrie doit réduire ses émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50% d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 2008. Cette ambition s'est récemment concrétisée par l'approbation historique, en avril 2025, du premier système mondial de tarification du carbone pour le transport maritime international.

Le « cadre afférent à la réduction à zéro des émissions nettes de l'OMI » représente une avancée majeure, étant le premier au monde à combiner des limites d'émissions obligatoires et une tarification des gaz à effet de serre pour l'ensemble d'un secteur d'activité.

Ces nouvelles mesures, qui devraient être officiellement adoptées en octobre 2025 avant d'entrer en vigueur en 2027, s'appliqueront aux grands navires océaniques d'une jauge brute supérieure à 5 000 tonnes, représentant 85 % des émissions totales de CO_2 du transport maritime international.

La décarbonation du transport maritime nécessite une approche multifacette combinant plusieurs innovations technologiques :

- Les **carburants alternatifs** constituent l'une des pistes les plus prometteuses, avec le gaz naturel liquéfié (GNL) comme solution de transition et l'hydrogène comme objectif à long terme. Le MSC Europa illustre cette transition, fonctionnant au GNL grâce à une pile à combustible à oxyde solide innovante qui produit de l'électricité à partir du GNL, réduisant les émissions de gaz à effet de serre de 30 % tout en maintenant des taux d'oxyde d'azote et de soufre proches de zéro ;

- L'**optimisation opérationnelle** des navires existants offre également des gains significatifs. La réduction de vitesse, connue sous le terme de « slow steaming », démontre son efficacité : une réduction de 12 % de la vitesse moyenne conduit à une baisse de 27 % de la consommation quotidienne de carburant. Cette approche s'avère particulièrement pertinente pour les navires plus anciens, qui représentent 33 % de la flotte mondiale ;

- L'innovation technologique s'étend également aux **systèmes de propulsion auxiliaire**. Le retour de la propulsion éolienne, sous forme de voiles modernes ou de « kites » installés à l'avant des navires, peut réduire la consommation de carburant de 20%. Ces systèmes de traction éolienne représentent une renaissance technologique de solutions anciennes adaptées aux besoins contemporains de décarbonation. La France dispose d'un écosystème dynamique mais encore fragmenté. Des adaptations techniques sont nécessaires, et plusieurs freins subsistent : coûts élevés, manque de retours d'expérience, absence de cadre réglementaire clair.

L'analyse des défis de décarbonation et de submersion marine (voir infra) révèle un paradoxe fondamental de l'industrie maritime contemporaine. Alors que cette industrie doit se transformer radicalement pour réduire ses émissions et contribuer à la lutte contre le changement climatique, elle fait simultanément face aux conséquences de ce même changement climatique sur ses propres infrastructures. Cette situation illustre l'urgence d'une approche intégrée combinant atténuation et adaptation.

La transition vers des carburants alternatifs et des technologies propres ne constitue plus seulement un enjeu environnemental, mais devient également une nécessité économique pour préserver la viabilité à long terme des infrastructures portuaires. Les investissements dans la décarbonation peuvent ainsi être perçus comme une forme d'assurance contre les risques climatiques futurs, créant une convergence d'intérêts entre objectifs environnementaux et impératifs économiques.

La réponse aux défis identifiés nécessite une transformation systémique du secteur maritime, dépassant les solutions techniques isolées pour embrasser une approche holistique. Cette transformation implique une coordination sans précédent entre acteurs publics et privés, une redéfinition des modèles économiques maritimes et une intégration des considérations climatiques dans toutes les décisions stratégiques.

L'adoption du cadre réglementaire de l'OMI en 2025 marque une étape cruciale dans cette transformation, mais son succès dépendra de la capacité de l'industrie à innover rapidement et à déployer les solutions techniques à grande échelle.

Parallèlement, l'adaptation des infrastructures portuaires aux risques de submersion nécessite des investissements considérables en ingénierie côtière et en planification urbaine résiliente.

À ce titre, la France dispose d'un **maillage portuaire** dense et stratégique avec 66 ports de commerce traitant chaque année près de 350 millions de tonnes de marchandises et accueillant 30 millions de passagers. Ce secteur représente environ 300 000 emplois directs et indirects. Les flux maritimes nationaux s'élèvent à 230 millions de tonnes à l'import et 120 millions à l'export.

La **décarbonation des activités portuaires** constitue une opportunité majeure pour consolider notre base industrielle et énergétique. Elle permettrait de pérenniser les emplois existants, notamment dans la construction navale, et d'ouvrir de **nouveaux débouchés industriels, logistiques et énergétiques**. L'expansion prévue pourrait créer 10 000 emplois supplémentaires en quatre ans.

PROPOSITIONS

- Lancer une stratégie nationale de décarbonation du maritime, incluant un soutien renforcé aux filières industrielles concernées ;

- Mobiliser les outils France 2030 et les dispositifs de type PIIEC ou IPCEI pour soutenir la R&D et les démonstrateurs industriels ;

- Créer un fonds d'investissement public pour les infrastructures portuaires durables ;

- Favoriser l'émergence d'une flotte pilote française décarbonée, en soutenant les armateurs engagés ;

- Sur la propulsion vélique : créer un label ou standard technique de propulsion vélique, financer des démonstrateurs à grande échelle, créer un guichet de soutien spécifique pour les navires hybrides intégrant des technologies véliques, mettre en réseau les acteurs français pour structurer une filière industrielle nationale, inscrire l'objectif de propulsion vélique dans la prochaine stratégie nationale portuaire et maritime ;

- Développer des clauses vertes dans les marchés publics de transport maritime ;

- La solution à long terme implique une transition vers des carburants à zéro carbone net, alimentée par les développements technologiques, la performance économique des navires à zéro émission, les considérations environnementales ainsi que l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et de règlements internationaux.

2. Des infrastructures à adapter aux énergies bas carbone

Pour atteindre les objectifs de décarbonation, il est indispensable **d'adapter les infrastructures portuaires aux nouvelles technologies embarquées**. Les carburants alternatifs (GNL, ammoniac, hydrogène liquide) exigent des capacités de stockage accrues, et les ports doivent être reconfigurés pour les accueillir.

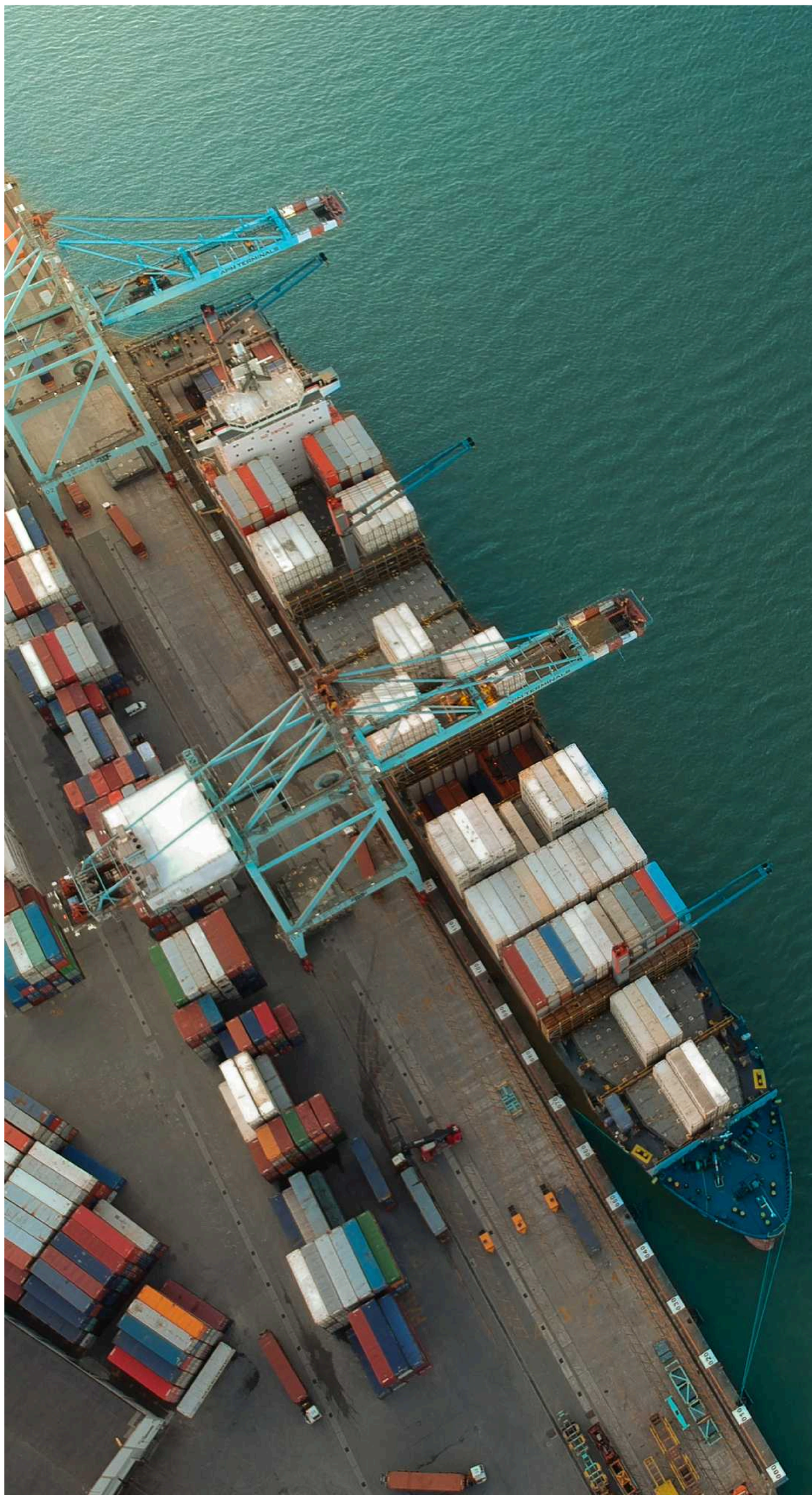
Les ports peuvent aussi jouer un rôle dans la relocalisation de la production énergétique. **Une offre compétitive d'avitaillement en énergies bas carbone** renforcerait leur attractivité.

PROPOSITIONS

- Accélérer l'électrification des bords à quai dans tous les ports de commerce ;
- Conditionner les soutiens publics portuaires à une stratégie de décarbonation ;
- Favoriser l'installation de production photovoltaïque sur les surfaces portuaires ;
- Mettre en place des aides ciblées à l'avitaillement en carburants alternatifs ;
- Renforcer les exigences de réduction des fuites de méthane sur les sites GNL.

L'**électrification des quais**, si elle repose sur des sources renouvelables locales, permettrait de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Les **surfaces portuaires** offrent également une opportunité de **production d'électricité solaire**, en particulier sur des hangars logistiques ou des parkings.



3. Accélérer le développement des énergies marines dites « bleues »

Les espaces maritimes sont également au cœur de la transition énergétique, avec le développement rapide de l'éolien en mer et l'émergence d'autres énergies marines renouvelables comme l'hydrolien, le houlomoteur, le marémoteur ou le solaire flottant.

Pourtant, le Gouvernement ne fait preuve d'aucune volonté pour accompagner le développement des énergies marines, alors qu'elles sont cruciales pour répondre à l'urgence énergétique. Aucune nouvelle centrale nucléaire ne sera opérationnelle avant 2037. **Les énergies marines sont donc, à court et moyen terme, l'unique option de production bas carbone à forte puissance mobilisable.**

L'hydrolien offre un gisement important (entre 5 et 6 TWh/an) et une ressource prédictible. Les projet Flowatts et NH1, dans le raz Blanchard, prévoient 10 turbines hydroliennes pour une puissance de 29 MW et une mise en service en 2027.

D'autres technologies (houlomoteur, marémoteur, etc.) sont encore en phase expérimentale mais prometteuses, en raison de leur régularité.

PROPOSITIONS

- Identifier des zones propices aux projets industriels d'énergies marines ;
- Lancer un appel d'offres pluriannuel spécifique à l'hydrolien ;
- Garantir un tarif d'achat temporaire pour les premiers projets pilotes ;
- Financer des infrastructures partagées de raccordement pour mutualiser les coûts ;
- Appuyer l'industrialisation des technologies émergentes via France 2030.

II. La recherche et la formation pour accélérer la baisse des émissions et anticiper l'adaptation au changement climatique

L'Antarctique et l'Arctique, bien que souvent confondus dans l'imaginaire collectif, présentent des caractéristiques géographiques et géopolitiques fondamentalement différentes. L'Antarctique est un continent recouvert de glace, entouré d'un vaste océan – l'océan Austral –, tandis que l'Arctique est, à l'inverse, un océan glacé cerné par les masses continentales de l'Amérique du Nord, de l'Europe et de l'Asie.

Le statut juridique de ces régions reflète également cette différence. L'Antarctique et l'océan Austral bénéficient d'un régime international unique, régi par le traité sur l'Antarctique signé en 1959. Ce traité, auquel plus de 50 pays sont parties, réserve le continent à des activités pacifiques et à la recherche scientifique. Il interdit toute exploitation minière et toute activité militaire, consacrant ainsi cette région comme un sanctuaire de la science et de la coopération internationale. Ce cadre protège également la biodiversité exceptionnelle de la région, ainsi que les équilibres climatiques mondiaux dont elle est un rouage essentiel.

En revanche, dans l'Arctique, la gouvernance est partagée entre les États riverains (Canada, États-Unis, Russie, Norvège, Danemark via le Groenland…), chacun revendiquant des zones d'influence selon les conventions internationales, notamment la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM). Si certaines régions sont bien cartographiées et étudiées, de vastes espaces océaniques de l'Arctique restent encore largement inexplorés. C'est notamment le cas de la mer de Lincoln, située au nord du Groenland et du Canada, l'une des zones les plus isolées et les plus hostiles de la planète. Selon le CNRS, les propriétés physiques, chimiques et biologiques de cette mer sont encore très mal connues. Face à ce déficit de connaissances, plusieurs expéditions scientifiques sont prévues pour y collecter des données, mieux comprendre les dynamiques océaniques et glaciaires à l'œuvre, et évaluer les effets du changement climatique sur ces écosystèmes extrêmes.

Ces territoires polaires, à la fois emblèmes de la fragilité de notre planète et laboratoires naturels uniques, rappellent l'importance de maintenir des efforts soutenus de recherche scientifique et de coopération internationale, à un moment où les tensions géopolitiques et les appétits économiques pourraient remettre en cause ces équilibres.

1. La recherche polaire : outil et levier d'action face au changement climatique

---

La recherche polaire occupe une place stratégique pour comprendre et anticiper les effets du changement climatique. Les régions arctiques et antarctiques sont des laboratoires à ciel ouvert : en Arctique, le réchauffement est quatre fois plus rapide qu'ailleurs sur la planète, et les calottes glaciaires constituent des archives climatiques irremplaçables.

Leur fonte accélérée pourrait entraîner une élévation du niveau des mers de plus de dix mètres, tandis que la disparition de la banquise bouleverse les écosystèmes marins et ouvre de nouvelles voies maritimes aux conséquences encore mal évaluées.

Par-delà ces aspects climatiques, les recherches polaires contribuent à des domaines variés : étude des catastrophes naturelles, sciences sociales, observation des populations autochtones, coopération internationale. Elles reposent sur des principes de solidarité scientifique rares dans d'autres régions du monde.

En France, l'Institut polaire Paul-Émile Victor (IPEV), groupement d'intérêt public fondé en 1992, coordonne les missions françaises dans les deux hémisphères. Il soutient près de 80 projets de recherche par an, dont certains structurants comme le programme SURVOSTRAL. L'IPEV assure également la co-gestion de stations internationales, comme AWIPEV au Svalbard avec l'Allemagne, et Concordia avec l'Italie sur le plateau antarctique. Il est aujourd'hui un acteur central de la présence scientifique française dans les zones polaires.

Des moyens insuffisants et des équipes sous tension

Malgré son rôle essentiel, l'IPEV est confronté à un sous-financement chronique. Sa dotation annuelle peine à atteindre 20 millions d'euros, très en-deçà de ses homologues européens : l'Allemagne y consacre huit fois plus. Une enveloppe exceptionnelle de 3 millions d'euros a été versée en 2023, mais sans garantie de pérennité.

Les appels à projets européens, encore peu exploités, ne peuvent suppléer un manque structurel de soutien national. Cette contrainte budgétaire oblige parfois l'Institut à financer des rénovations d'urgence sur son propre budget de fonctionnement, ce qui fragilise sa capacité d'action sur le long terme. La France ne figure ainsi qu'au quinzième rang mondial des pays investissant dans la recherche polaire.

Les équipes de l'IPEV, par ailleurs, sont en sous-effectif. La hausse récente du plafond d'emplois ne suffit pas à compenser la diminution des mises à disposition du CNRS. Les agents présents sont contraints à un volume d'heures supplémentaires très élevé, non rémunérées, ce qui entraîne une dégradation des conditions de travail et une prise de risque croissante dans des environnements extrêmes.

À ces difficultés humaines s'ajoute un déficit criant de moyens logistiques, en particulier maritimes. La France ne dispose d'aucun brise-glace scientifique public. Le seul navire public en service est mobilisé pour la logistique des stations antarctiques. Le Commandant Charcot, navire privé de croisière affrété ponctuellement pour la recherche, n'est pas conçu à cet effet. Cette dépendance à des équipements étrangers ou privés limite fortement la capacité française à mener des campagnes scientifiques ambitieuses.

PROPOSITIONS

- **Stabiliser la subvention annuelle de l'IPEV à 21 millions d'euros ;**
- **Mobiliser les appels à projets européens en complément mais non en substitution du financement national ;**
- **Augmenter les effectifs permanents de l'IPEV et revaloriser les conditions de travail des équipes ;**
- **Doter la France d'un brise-glace scientifique public.**

Un manque de clarté institutionnelle et une vision européenne en retrait

Les relations entre l'IPEV et les Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) souffrent d'un flou juridique qui génère des tensions dans la gestion quotidienne des stations. Le partage des compétences, notamment en matière d'ordre public, n'est pas clairement défini par la loi. Cette incertitude nuit à la lisibilité des responsabilités et peut compromettre l'efficacité des missions sur le terrain.

À l'échelle européenne, la coopération reste balbutiante. L'IPEV n'est pas intégré dans les réflexions menées par l'envoyé spécial de l'Union européenne pour l'Arctique. L'absence d'une stratégie commune entre les États membres rend difficile l'émergence de projets structurants à l'échelle du continent. Ce manque de coordination fragilise la position de la France, au moment même où d'autres puissances, comme la Chine, manifestent leur intérêt pour les stations scientifiques européennes en difficulté. La station Concordia, si elle venait à être abandonnée faute de moyens, pourrait être reprise par des acteurs extérieurs, avec des conséquences stratégiques non négligeables.

PROPOSITIONS

- **Clarifier par la loi la répartition des responsabilités entre l'IPEV et les TAAF ;**
- **Intégrer l'IPEV dans les réflexions européennes sur l'Arctique ;**
- **Construire une stratégie européenne polaire ambitieuse avec les États membres ;**
- **Préserver la maîtrise scientifique française sur la station Concordia.**

Un effort d'investissement indispensable et l'importance de donner une visibilité législative et culturelle à la recherche polaire

Face à ces constats, un sursaut est nécessaire. La recherche polaire française doit bénéficier de financements stables et à la hauteur des enjeux. Une stabilisation de la subvention annuelle de l'IPEV à 21 millions d'euros, accompagnée d'une progression des effectifs, constitue un premier socle. D'ici 2030, les besoins globaux sont évalués entre 400 et 800 millions d'euros, incluant les rénovations lourdes des stations Dumont d'Urville (70 à 130 millions d'euros) et Concordia (34 millions sur dix ans), ainsi que l'acquisition indispensable d'un brise-glace scientifique public. Le soutien à des initiatives innovantes comme la Tara Polar Station doit aussi être pérennisé.

Sur le plan institutionnel, une clarification législative s'impose pour préciser les responsabilités respectives de l'IPEV et des TAAF. À l'échelle nationale, une loi de programmation polaire pour chaque législature permettrait de sécuriser les investissements sur le temps long. Une présentation budgétaire plus lisible (via un jaune ou un orange budgétaire) permettrait de suivre avec précision l'effort de l'État dans ce domaine. L'IPEV pourrait aussi voir son rôle élargi comme interface entre les chercheurs, les institutions, les opérateurs logistiques et le grand public.

Enfin, il serait souhaitable de développer une politique volontariste en matière d'éducation et sur le plan culturel, par exemple par la création d'un musée pour honorer Charcot ou par le soutien à des événements et programmes culturels sur le sujet, ou encore par la création d'un fond cinématographique dédié.

PROPOSITIONS

- Engager une loi de programmation polaire à chaque législature ;
- Rénover les stations Dumont d'Urville et Concordia ;
- Pérenniser le financement d'initiatives comme la Tara Polar Station ;
- Créer un jaune ou orange budgétaire dédié à la recherche polaire ;
- Élaborer un statut renforcé pour l'IPEV dans sa fonction d'interface.

Préserver la souveraineté scientifique française dans les pôles

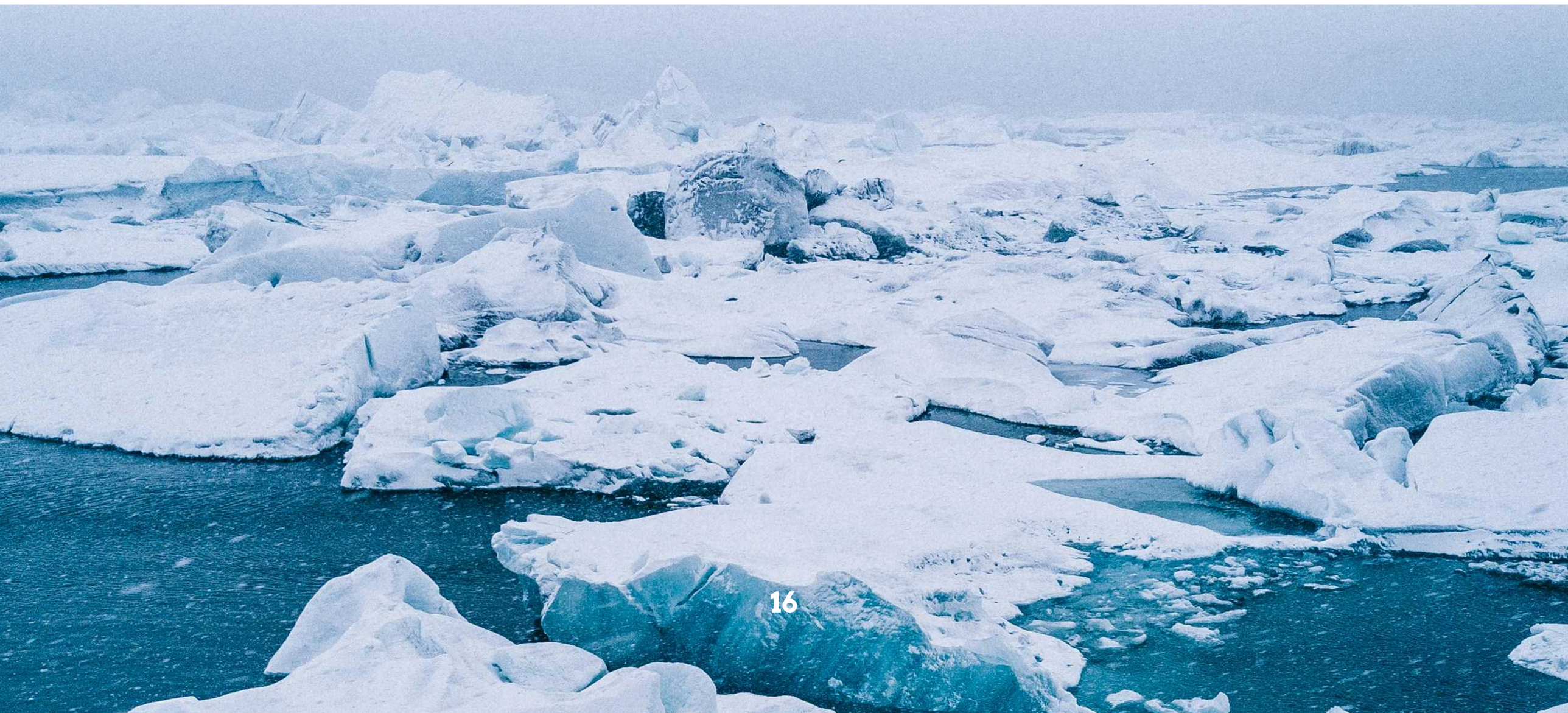
La recherche polaire, en tant que science des océans et vigie du climat, représente un enjeu stratégique de premier ordre.

Elle conditionne notre compréhension des bouleversements en cours et notre capacité à y répondre. Elle engage aussi la place de la France dans les grands équilibres scientifiques et diplomatiques du XXIe siècle. La situation actuelle, marquée par le décrochage budgétaire, la désorganisation institutionnelle et la dépendance à des acteurs privés ou étrangers, ne peut perdurer.

Ce sont aujourd'hui les équipes de l'IPEV qui, au prix de sacrifices personnels, maintiennent la présence scientifique française dans les régions polaires. Un engagement politique fort, clair et durable est indispensable pour conforter cette position et préparer l'avenir.

PROPOSITION

Affirmer un engagement politique fort en faveur de la souveraineté scientifique française dans les régions polaires.



2. L'enseignement maritime, pilier de la transition écologique et de la cohésion des territoires littoraux

Dans les territoires côtiers, l'enseignement maritime constitue un levier stratégique. Il favorise l'ancrage local des compétences, soutient la résilience économique des filières maritimes et contribue à la transition écologique. Son maintien et son développement sont essentiels pour garantir une exploitation soutenable des océans et une meilleure appropriation de l'espace maritime par les jeunes générations.

Former aux métiers de la mer dès le secondaire

Les 12 lycées professionnels maritimes et aquacoles, placés sous la tutelle du ministère de la Mer, proposent des formations de niveau CAP à bac professionnel. Ces formations couvrent la conduite des navires de pêche, la maintenance nautique ou encore les cultures marines.

- À Cherbourg-en-Cotentin, le lycée maritime Daniel-Rigolet accueille près de 90 élèves et apprentis chaque année, avec des débouchés dans des filières fortement implantées localement comme la pêche, la conchyliculture ou le nautisme. Implanté sur 2 sites - l'un portuaire et l'autre côtier - il offre un large éventail de formations professionnelles initiales et continues ;

- À Nantes, le lycée Professionnel Maritime Jacques Cassard s'étend sur 3,5 hectares et accueille 130 élèves. Il est aussi un centre de formation continue reconnu pour les adultes. Il accueille chaque année 1100 stagiaires dans des domaines de formation variés et débouche vers de nombreux métiers.

Dans ce contexte, un rapprochement entre les lycées maritimes et la Fédération nationale du mérite maritime et de la médaille d'honneur des marins, tel que souhaité par les représentants de la Manche, pourrait renforcer les liens entre formation et reconnaissance des métiers maritimes.

PROPOSITIONS

- **Pérenniser et soutenir les 12 lycées professionnels maritimes et aquacoles sous tutelle du ministère de la Mer ;**

- **Renforcer l'ancrage local de ces lycées pour accompagner les filières économiques maritimes ;**

- **Encourager un partenariat renforcé avec la Fédération nationale du mérite maritime pour valoriser les métiers et parcours des élèves.**

Renforcer l'offre de formation supérieure dans les territoires littoraux

Au-delà de la formation dispensée par l'École nationale supérieure maritime (ENSM), l'Institut supérieur de technologie et d'économie de la mer (IntechMer), basé à Cherbourg et rattaché à l'Université de Caen, forme des techniciens supérieurs en environnement marin, instrumentation océanographique ou topographie sous-marine. Ces profils sont particulièrement recherchés dans les secteurs du suivi écologique, de la planification maritime ou des énergies marines renouvelables, où la France reste en retard.

Soutenir la montée en puissance de ces structures implique d'investir dans leurs équipements pédagogiques et de développer les partenariats avec la recherche. Cela contribue également à lutter contre la centralisation des filières et la désertification des territoires littoraux hors saison.

PROPOSITIONS

- Soutenir financièrement l'IntechMer pour la modernisation de ses équipements pédagogiques ;
- Développer les partenariats avec la recherche universitaire et les acteurs économiques des territoires maritimes ;
- Promouvoir ces formations auprès des jeunes pour renforcer l'attractivité des métiers émergents liés à la mer ;
- Renforcer les pôles de formation dans les zones littorales.

Sensibiliser la jeunesse à l'espace maritime

Une meilleure connaissance du milieu marin passe aussi par la sensibilisation dès le plus jeune âge. Des actions scolaires et périscolaires peuvent être mises en place par les collectivités littorales pour faire découvrir l'univers maritime aux enfants. En Normandie, le programme régional « Class Nautic en Normandie » permet, dans le cadre de l'EPS, la pratique d'activités nautiques (voile, kayak, char à voile, aviron) dans les lycées, CFA ou MFR. Ces séances visent notamment à démocratiser l'accès aux sports nautiques pour les jeunes qui n'en auraient pas les moyens en dehors du cadre scolaire.

En complément, un module de sensibilisation aux enjeux environnementaux liés au changement climatique et aux milieux aquatiques est proposé. Aujourd'hui optionnel, ce module pourrait utilement devenir obligatoire afin de renforcer la conscience écologique des futurs citoyens du littoral.

PROPOSITIONS

- Encourager les collectivités littorales à déployer des actions scolaires et périscolaires de sensibilisation au milieu marin ;
- Soutenir et étendre les programmes régionaux comme « Class Nautic en Normandie » pour démocratiser l'accès aux sports nautiques ;
- Rendre obligatoire le module de sensibilisation environnementale dans les cursus littoraux pour renforcer la conscience écologique.

III. Préserver les ressources halieutiques et la biodiversité pour protéger notre santé humaine et environnementale

Force est de constater que la logique économique continue de primer sur les impératifs écologiques et sociaux dans la gestion des activités maritimes. Cette tendance se manifeste de manière particulièrement préoccupante dans les politiques de soutien à certaines formes de pêche industrielle, dont les pratiques destructrices portent atteinte à la biodiversité marine et aux équilibres des écosystèmes côtiers. Le développement non régulé de ces pratiques fragilise les ressources halieutiques à long terme et compromet la pérennité des filières artisanales ou raisonnées, qui dépendent directement de la qualité des milieux marins.

À l'échelle nationale, les perturbations des écosystèmes s'aggravent sous l'effet combiné du changement climatique, de la pollution, de la modification des courants et de l'artificialisation du littoral. Ces évolutions affectent déjà durablement certaines zones emblématiques de production.

1. Des ressources halieutiques sous pression, entre crise écologique et dépendance économique

Les activités de pêche et d'aquaculture sont aujourd'hui fortement affectées par les effets conjugués du changement climatique, de la pollution des milieux et de certaines pratiques industrielles intensives. La biodiversité marine est dangereusement menacée par des méthodes de pêche destructrices, parfois soutenues par les pouvoirs publics, qui épuisent les ressources et perturbent les écosystèmes. Ces déséquilibres affectent d'autant plus gravement les territoires littoraux que nombre d'entre eux dépendent étroitement de ces ressources pour leur activité économique, leur emploi et leur vitalité sociale.

La filière conchylicole normande illustre de façon emblématique les tensions qui traversent aujourd'hui les activités littorales. Dans la baie de Saint-Vaast-la-Hougue, l'ostréiculture subit une recrudescence des épisodes de mortalité liés aux norovirus, notamment l'OsHV-1. Ces phénomènes sont amplifiés par le réchauffement des eaux et les modifications des écosystèmes, et ils compromettent la viabilité économique de nombreux établissements.

Outre la production en elle-même, ce sont l'ensemble des activités en aval – transformation, logistique, commercialisation – qui en subissent les conséquences, mettant en péril l'équilibre socio-économique de plusieurs petits ports.

De la même manière, la seule ferme aquacole marine de grande envergure en France, Saumon de France, installée à Cherbourg, doit adapter en permanence son modèle de production face à des épisodes de stress thermique, à la prolifération de parasites, à une croissance ralentie des poissons et à une hausse des besoins vétérinaires. Ces fragilités, désormais structurelles, montrent que l'aquaculture intensive est elle aussi exposée à la vulnérabilité des milieux, et nécessite un accompagnement renforcé en matière de recherche, d'adaptation et de diversification.

2. Pour une gouvernance locale partagée et une pêche durable

Afin de préserver les océans et leurs ressources tout en conciliant les dimensions économiques, sociales et environnementales, l'objectif premier doit être de soutenir la pêche artisanale, étroitement dépendante de la bonne santé de la ressource halieutique. En parallèle, le développement d'une gouvernance locale partagée des espaces maritimes, associant les professionnels, les collectivités, les scientifiques, les services de l'État et les ONG, constitue un levier pertinent pour adapter les pratiques aux spécificités des territoires et des écosystèmes.

C'est dans cette perspective que s'inscrivent les propositions portées par la proposition de résolution européenne n°1168 visant à promouvoir une pêche durable et respectueuse des ressources halieutiques et des océans.

PROPOSITIONS

- Interdiction stricte de l'usage de navires de plus de 25 mètres à moins de douze milles nautiques, ainsi que dans toutes les aires marines protégées ;

- Conditionner les subventions publiques aux seules flottes composées de navires de moins de 25 mètres ;

- Répartir les quotas de pêche selon des critères objectifs, sociaux et environnementaux, transparents au sein de l'Union européenne ;

- Renforcer la traçabilité des produits de la pêche, avec des mesures miroirs vis-à-vis des denrées importées ne respectant pas les standards européens.

Ces orientations visent à assurer une gestion durable des ressources marines, à soutenir l'emploi local, à préserver les équilibres écologiques et à renforcer la souveraineté alimentaire. Elles impliquent également un changement de paradigme dans l'allocation des soutiens publics, pour qu'ils bénéficient prioritairement aux modèles vertueux et résilients.

3. Le chlordécone : une pollution terrestre devenue maritime, révélatrice d'une crise écologique systémique

Utilisé massivement dans les bananeraies antillaises entre 1972 et 1993, le chlordécone est un pesticide aux conséquences environnementales et sanitaires d'une ampleur inédite. Longtemps perçue comme une pollution essentiellement terrestre, sa diffusion dans l'environnement révèle aujourd'hui l'existence d'une crise systémique : par le ruissellement des eaux de pluie, par infiltration dans les nappes phréatiques, et via les réseaux hydrographiques, le chlordécone a gagné les milieux marins et côtiers, contaminant durablement les fonds marins, les sédiments et de nombreuses espèces halieutiques.

Les impacts sur les écosystèmes marins sont lourds : dégradation des habitats côtiers, perturbation des chaînes trophiques, et réduction de la biodiversité aquatique. Sur le plan humain, cette pollution a conduit à l'interdiction de nombreuses zones de pêche, privant des dizaines de pêcheurs artisanaux de leur activité traditionnelle et compromettant la sécurité alimentaire locale. Le lien entre terre et mer est ici manifeste : la pollution des sols se prolonge jusqu'aux océans, illustrant tragiquement que l'on ne peut séparer les milieux ni segmenter les politiques publiques.

Le cycle de l'eau, à travers lequel les contaminants cheminent des parcelles agricoles vers les rivières, les estuaires et la mer, impose de repenser la santé humaine et environnementale de façon globale et intégrée. Il en va de la résilience de nos territoires et de la crédibilité de toute stratégie océanique durable.

Malgré les plans Chlordécone successifs, l'action publique reste partielle. L'adoption, en janvier 2024, de la proposition d'Élie Califer visant à reconnaître la responsabilité de l'État et à indemniser les victimes du chlordécone propose d'agir de manière résolue pour contenir et traiter les effets de cette pollution durable.

PROPOSITIONS

- La création d'un fonds d'indemnisation pérenne ;
- La reconnaissance du préjudice écologique ;
- L'accélération des procédures judiciaires ;
- La mise en œuvre de mesures renforcées de réhabilitation des terres et des milieux aquatiques, et de protection des populations exposées.

4. Les sargasses : l'écume des dérèglements climatiques

Depuis plus d'une décennie, les côtes antillaises sont le théâtre de l'un des symptômes les plus visibles des bouleversements environnementaux mondiaux : l'échouage massif et récurrent des algues sargasses. Dérivant depuis la zone de l'Atlantique Nord équatorial, ces bancs d'algues brunes, autrefois circonscrits au gyre océanique de la mer des Sargasses, prolifèrent désormais sous l'effet combiné de facteurs anthropiques et climatiques : réchauffement des eaux, modification des courants marins, et excès de nutriments – notamment azotés – issus de l'agriculture intensive en Amérique du Sud.

L'arrivée massive de ces algues sur les littoraux provoque une crise écologique aux multiples facettes. En mer, les sargasses étouffent les herbiers marins, fragilisent les récifs coralliens, et bouleversent les habitats côtiers essentiels à de nombreuses espèces marines.

Sur terre, leur décomposition entraîne d'importantes émanations de gaz toxiques, dont le sulfure d'hydrogène et l'ammoniac, qui dégradent la qualité de l'air, affectent la santé des populations riveraines (troubles respiratoires, irritations, maux de tête), altèrent le cadre de vie et compromettent durablement l'attractivité touristique des territoires.

Au-delà de leurs effets immédiats, les sargasses mettent en lumière les interconnexions profondes entre climat, océans et activités humaines. Leur prolifération témoigne d'un déséquilibre global, nourri par les excès du modèle productiviste et l'insuffisance des régulations environnementales à l'échelle régionale.

Face à cette urgence écologique récurrente, l'État a engagé plusieurs plans d'action, à l'image du plan Sargasses 2, incluant le financement de dispositifs de collecte en mer et à terre, le soutien à la recherche de solutions de valorisation (transformation en biomasse, compostage, engrais), et l'assistance aux collectivités locales. Néanmoins, les retards dans la mise en œuvre, le manque d'anticipation des épisodes d'échouage, et les limites de la gestion curative démontrent aujourd'hui la nécessité de changer d'échelle et de méthode.

Le rapport d'information déposé le 30 mai 2024 par la commission des finances appelle à renforcer la mobilisation de l'État, à mieux coordonner les acteurs locaux et à élargir le champ d'intervention des plans actuels pour inclure l'ensemble des conséquences sanitaires, économiques et sociales du phénomène.

Mais surtout, il souligne que cette problématique ne peut être résolue à l'échelle nationale seule. Dans une logique de solidarité et de responsabilité partagée, il est désormais impératif de construire une réponse caribéenne, fondée sur une coopération régionale renforcée. De nombreux États voisins sont directement touchés : Dominique, Sainte-Lucie, Barbade, Jamaïque ...

PROPOSITIONS

- **Une mutualisation des données scientifiques (surveillance satellitaire, modélisation des trajectoires) ;**
- **Des programmes de recherche communs ;**
- **La mise en place d'un mécanisme d'alerte et d'intervention anticipée à l'échelle de l'arc antillais.**

Dans le cadre de la Conférence des Nations unies sur les océans (UNOC3), nous voulons porter cette proposition auprès du ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, afin de promouvoir une diplomatie environnementale caribéenne ambitieuse sur le sujet des sargasses.

5. Ostreopsis, liga, micropolluants : faire face aux nouvelles pollutions du littoral

Les façades maritimes françaises sont confrontées à l'émergence de pollutions littorales nouvelles, révélatrices des déséquilibres croissants entre pressions humaines et fragilité des écosystèmes côtiers. Trois phénomènes en particulier mobilisent l'attention croissante des élus locaux, des professionnels de la mer et des scientifiques : la prolifération de la **microalgue Ostreopsis** sur les plages atlantiques, l'apparition du **mucilage marin (liga)** dans les estuaires, et la contamination diffuse par les **micropolluants chimiques** encore mal encadrés.

À l'été 2021, plusieurs plages basques ont dû être fermées en raison d'une pollution atmosphérique liée à Ostreopsis, une microalgue tropicale jusque-là cantonnée à la Méditerranée. Libérant des toxines dans les embruns, elle provoque fatigue, troubles respiratoires ou éruptions cutanées, touchant particulièrement les professionnels du littoral. Le réchauffement climatique, en élevant les températures de l'eau et en renforçant les vents côtiers, favorise son extension vers l'Atlantique.

Face à ces risques nouveaux, le projet transfrontalier Ostreobila, lancé en 2021, constitue une réponse exemplaire. Il assure la surveillance de 11 sites sur le littoral basque français et espagnol, mobilise les collectivités et la recherche, et bénéficie d'un financement européen via le programme POCTEFA.

PROPOSITIONS

- Poursuivre et étendre le financement de projets de recherche transfrontaliers sur la prolifération d'Ostreopsis ;
- Mieux former les professionnels de terrain à la détection des épisodes toxiques ;
- Renforcer la surveillance environnementale des eaux et des aérosols sur la façade atlantique ;
- Sensibiliser les usagers du littoral et intégrer ces phénomènes dans les plans locaux de prévention des risques.

Autre manifestation préoccupante du déséquilibre écologique littoral, le liga — substance visqueuse issue d'un phénomène d'eutrophisation — se développe notamment dans les zones de rencontre entre eaux douces et eaux salées. Son apparition, liée à une surcharge en azote, a été signalée dans l'estuaire de l'Adour. Elle perturbe gravement les activités de pêche : encrassement des filets, disparition temporaire du poisson, irritations cutanées. Les acteurs locaux pointent les rejets agricoles, urbains et industriels insuffisamment traités.

Des actions pour améliorer la qualité des eaux et préserver l'écosystème doivent être mises en place.

PROPOSITIONS

- Accélérer la modernisation des stations d'épuration pour anticiper la croissance démographique et respecter les normes à venir ;
- Renforcer le traitement de l'azote et du phosphore pour prévenir les phénomènes d'eutrophisation ;
- Adapter les pratiques agricoles aux caractéristiques locales en limitant l'usage de fertilisants minéraux ;
- Rénover les réseaux d'eaux usées et créer des bassins de rétention pour éviter les débordements en cas de pluies intenses ;
- Organiser un dialogue régulier entre collectivités, scientifiques, agriculteurs et pêcheurs pour partager les connaissances et adapter les pratiques.

Enfin, les micropolluants représentent une menace plus discrète mais tout aussi sérieuse. Résidus médicamenteux, produits cosmétiques ou industriels, plastifiants, solvants, ces substances sont présentes dans les eaux côtières à des concentrations souvent infimes, mais leurs effets peuvent être graves pour les écosystèmes marins et la santé humaine. Or, les cadres juridiques et techniques actuels sont insuffisants pour les surveiller, les réglementer et les éliminer.

PROPOSITIONS

- Étendre la réglementation environnementale aux substances dites émergentes ;
- Introduire une évaluation environnementale préalable pour toute nouvelle molécule mise sur le marché ;
- Soutenir la modernisation des infrastructures de traitement de l'eau afin de mieux capter et neutraliser ces substances ;
- Développer la recherche publique et territoriale ciblée sur les micropolluants, en lien avec des groupes locaux comme Micropolit ;
- Promouvoir la transparence des données et une meilleure information du public ;
- Favoriser la coopération scientifique entre régions littorales confrontées à des défis similaires ;
- Faire contribuer les filières polluantes aux coûts de surveillance et d'amélioration de la qualité de l'eau.

Ces trois formes de pollution témoignent d'une pression croissante sur les zones côtières, souvent amplifiée par les effets du dérèglement climatique. Il est indispensable de renforcer les capacités de prévention, d'action coordonnée et de résilience des territoires littoraux, en s'appuyant sur la science, la transparence, la coopération et la responsabilisation des acteurs économiques et institutionnels. La protection des littoraux face aux pollutions émergentes ne peut plus reposer uniquement sur des logiques correctives : elle appelle une stratégie préventive ambitieuse, intégrée, et partagée à toutes les échelles.

IV. Les effets du changement climatique sur nos espaces maritimes : mieux s'organiser, mieux s'adapter, mieux nous préparer

La France possède l'un des patrimoines maritimes les plus riches du monde. Avec plus de 20 000 kilomètres de littoral répartis entre métropole et outre-mer, elle dispose d'un ensemble exceptionnel de paysages, d'infrastructures, de savoir-faire et de traditions liés à la mer. Ce patrimoine, qu'il soit matériel ou immatériel, constitue un levier majeur de développement local, d'attractivité touristique, de cohésion sociale et de mémoire collective. Il est aussi porteur d'enjeux stratégiques, qu'ils soient militaires, économiques ou environnementaux.

1. Un patrimoine maritime d'une richesse exceptionnelle, aujourd'hui menacé

Pourtant, ce patrimoine fait aujourd'hui face à de multiples menaces. L'érosion côtière, le recul du trait de côte, les tempêtes répétées ou encore la montée du niveau de la mer fragilisent des ouvrages souvent anciens, exposés en première ligne. À cela s'ajoutent la perte de savoir-faire, la désaffection des métiers liés à la mer et l'absence de structuration cohérente des politiques publiques en la matière. Un récent rapport d'Henry Masson souligne l'éclatement des responsabilités, la faiblesse des moyens alloués et l'invisibilité politique croissante du sujet. La France semble ainsi manquer d'une vision à long terme pour préserver un pan essentiel de son identité et de son avenir maritime.

PROPOSITIONS

- Créer un fonds national dédié à la restauration et à la valorisation du patrimoine maritime, doté d'au moins 50 M€ par an ;
- Prioriser les ouvrages patrimoniaux exposés à l'érosion et aux aléas climatiques dans les stratégies de gestion du trait de côte ;
- Mettre en place un recensement national, partagé avec les collectivités, des infrastructures patrimoniales menacées par le changement climatique.

2. Une stratégie nationale nécessaire : mieux gouverner, mieux financer, mieux transmettre

Face à ces défis, la France a besoin d'une politique maritime du patrimoine à la hauteur de ses ambitions. Cela implique d'abord une gouvernance clarifiée. L'absence d'un ministère de la Mer de plein exercice affaiblit la cohérence des actions publiques. Il serait opportun de rétablir un ministère spécifique, adossé à une direction du patrimoine maritime, en lien avec le ministère de la Culture. Une telle structure permettrait de piloter une politique transversale, articulant enjeux patrimoniaux, environnementaux et économiques.

La gouvernance doit aussi être territorialisée. Les projets de valorisation ne peuvent réussir qu'en associant les acteurs locaux : communes, intercommunalités, usagers, associations, scientifiques, dans une logique de co-construction. Il faut reconnaître la diversité des situations littorales et renforcer les capacités d'ingénierie dans les territoires pour accompagner les initiatives.

En matière de financement, les dispositifs actuels sont morcelés et souvent insuffisants. Un mécanisme de péréquation entre grands ports et petits ports patrimoniaux pourrait assurer une redistribution plus juste des ressources. L'affectation d'une fraction de la fiscalité maritime – taxe éolienne offshore, droits portuaires, fiscalité sur les immatriculations maritimes – permettrait d'alimenter durablement un fonds d'intervention.

Enfin, transmettre le patrimoine maritime suppose de renforcer l'éducation, la formation et la culture. La création d'une Journée nationale du patrimoine maritime, intégrée à la Fête de la mer, contribuerait à en diffuser la connaissance. Une « Académie du patrimoine maritime » pourrait fédérer les formations existantes, encourager les reconversions professionnelles et promouvoir les savoir-faire liés à la restauration et à la gestion du littoral.

PROPOSITIONS

- Au sein du ministère de la Mer de plein exercice nouvellement créé, intégrer une direction dédiée au patrimoine maritime ;

- Créer un fonds d'intervention alimenté par la fiscalité maritime et un mécanisme de péréquation entre ports ;

- Structurer une « Académie du patrimoine maritime » fédérant les formations, les reconversions et les savoir-faire ;

- Instituer une Journée nationale du patrimoine maritime adossée à la Fête de la mer ;

- Soutenir les collectivités par des dispositifs d'ingénierie territoriale adaptés.

3. Repenser notre rapport au littoral : du risque au projet de société

C'est affirmer que le littoral ne doit pas être abandonné aux logiques spéculatives ou aux seules dynamiques industrielles. C'est reconnaître qu'il constitue un bien commun, porteur de mémoire, d'identité, de résilience et d'avenir.

Cette vision suppose de faire du patrimoine un levier d'innovation territoriale. En soutenant les chantiers bénévoles, les musées, les résidences d'artistes, les projets citoyens, l'État peut accompagner une dynamique vivante, inclusive et ancrée dans les réalités locales. Il s'agit de faire du littoral un espace exemplaire en matière de transition écologique, de culture maritime et de justice territoriale.

PROPOSITIONS

- Reconnaître le patrimoine maritime comme levier de transformation écologique et sociale des territoires ;

- Inscrire la protection du patrimoine littoral dans les stratégies nationales d'adaptation au changement climatique ;

- Soutenir les initiatives culturelles, sociales et économiques fondées sur la valorisation du patrimoine maritime comme moteur de développement local.

4. Recul du trait de côte et submersion marine : deux défis majeurs pour adapter nos territoires, nos infrastructures et nos modes de vie

La France, avec ses 18 000 kilomètres de côtes, représente un cas d'étude particulièrement pertinent pour comprendre les défis d'adaptation. Les données de 2021 montrent que les zones côtières françaises concentrent une part importante de la population nationale, créant une vulnérabilité démographique significative face aux projections de montée des eaux. Cette concentration démographique amplifie les enjeux économiques, sociaux et environnementaux de l'adaptation au changement climatique.

Le littoral français est l'objet d'une vulnérabilité généralisée, étant fortement exposé aux risques liés aux submersions marines et au recul du trait de côte. Cette exposition résulte de la combinaison entre la pression démographique intense sur les zones côtières et la montée du niveau de la mer, conséquence directe du réchauffement climatique. Les enjeux humains dans les zones de submersion marine révèlent la complexité de l'adaptation nécessaire. Les communautés côtières doivent non seulement faire face aux risques immédiats d'inondation, mais également anticiper les transformations permanentes de leur environnement. Cette situation nécessite une planification urbaine repensée, des investissements massifs en infrastructures de protection et, dans certains cas, la relocalisation de populations entières.

Le recul du trait de côte devenu une réalité tangible et inquiétante pour les territoires littoraux français. D'ici 2100, ce phénomène menace potentiellement jusqu'à 450 000 logements et 55 000 locaux d'activité. Plus de 20 000 km de côtes sont exposés à l'érosion, avec des zones particulièrement vulnérables comme l'Aquitaine, les Hauts-de-France, la Corse, la Bretagne, la Camargue ou encore les départements d'Outre-mer.

Au-delà des enjeux humains et économiques, c'est aussi la préservation des écosystèmes qui est en jeu, avec un coût estimé à plus d'un milliard d'euros d'ici 2050 pour les seuls logements. Malgré les avancées législatives introduites par la loi Climat et Résilience de 2021, notamment en matière d'urbanisme et d'outils juridiques innovants comme le bail réel d'adaptation à l'érosion côtière, leur application reste partielle et mal financée. Le rapport de l'IGEDD-IGA (mars 2024) ainsi que le troisième Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC3, mars 2025) insistent sur la nécessité d'une approche anticipative et territorialisée, surtout face à un scénario de réchauffement climatique à +4°C.

Les outils d'aménagement et de planification demeurent insuffisants : la prise en compte du recul du trait de côte dans les documents d'urbanisme (PLU, SCOT) et les Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN) est faible et inégale, tandis que la liste officielle des communes vulnérables reste volontaire et partielle.

À cela s'ajoute un déficit en cartographies précises et en stratégies locales de gestion intégrée du trait de côte (SLGITC), encore trop rares. Sur le plan financier, aucun mécanisme pérenne n'est encore en place pour couvrir la relocalisation, l'indemnisation ou la renaturation. Le cadre actuel repose sur une non-assurabilité du risque et l'exclusion du fonds Barnier, ce qui crée un vide dans la protection des populations.

L'acceptabilité sociale est également un frein : le risque érosion est peu intégré dans le marché immobilier, les dispositifs de relogement sont méconnus, et la peur de la dévalorisation foncière freine les initiatives.

Enfin, la gouvernance apparaît éclatée, avec un manque de coordination claire entre les différents acteurs : collectivités, État, gestionnaires GEMAPI, urbanistes.

PROPOSITIONS

- Instaurer une taxe de séjour forfaitaire pour les croisiéristes, perçue par les communes où les navires font escale. La somme récoltée pourrait être engagée par les communes pour développer des actions d'amélioration de l'accueil des touristes, mais aussi financer l'adaptation du territoire

- Généraliser les stratégies locales de gestion intégrée du trait de côte (SLGITC) en accompagnant 100 % des EPCI littoraux d'ici 2027, et intégrer pleinement le PNACC3 dans les documents d'urbanisme et d'aménagement (SRADDET, SCOT, PLU) avec une valeur prescriptive claire ;

- Mettre en place un fonds national dédié à l'adaptation littorale, capable de financer la relocalisation des infrastructures, les solutions durables comme la renaturation, ainsi que la simplification et la mise à jour des documents d'urbanisme. Ce fonds devra reposer sur une gouvernance partagée entre État, collectivités, scientifiques et citoyens ;

- Diversifier les sources de financement afin d'assurer la pérennité des moyens : prélèvement additionnel sur la taxe DMTO en zones littorales, déplafonnement de la taxe spéciale d'équipement et de la taxe GEMAPI, contributions spécifiques des assurances, part de la taxe foncière sur les résidences secondaires, crédits d'impôt pour les ménages modestes, prêts à taux zéro pour les travaux de prévention, et recours aux financements européens (FEDER, LIFE) ;

- Renforcer les outils juridiques et fonciers en intégrant systématiquement le recul du trait de côte dans les PLU et PPRN, en redéfinissant la compétence GEMAPI pour mieux gérer les ouvrages de protection, en développant des mécanismes innovants tels que le viager « érosion » ou le démembrement, et en favorisant les acquisitions amiables via les établissements publics fonciers ;

- Impliquer pleinement les citoyens et acteurs locaux à travers des campagnes d'information nationales et des dispositifs de dialogue territorial, pour améliorer la connaissance, l'acceptabilité et la co-construction des solutions.

Le recul du trait de côte et la submersion marine ne peuvent plus être envisagés comme un phénomène lointain ou optionnel. Ils constituent un véritable enjeu structurant pour l'avenir des territoires littoraux, leurs habitants, et leurs activités. Répondre à ce défi nécessite de dépasser les réponses ponctuelles ou locales pour construire une stratégie d'adaptation globale, anticipée, et solidaire, où l'État joue un rôle moteur aux côtés des collectivités et des citoyen·nes.

parti-socialiste.fr/nosdeputes

Députés socialistes & apparentés

@socialistesAN

@socialistesan

@socialistesan

@socialistesan.bsky.social

SOCIALISTES
& APPARENTÉS
ASSEMBLÉE NATIONALE