

L'espace maritime

Espace maritime

Un espace délimité avec des droits et compétences associés

Un espace juridiquement défini par le droit de la mer

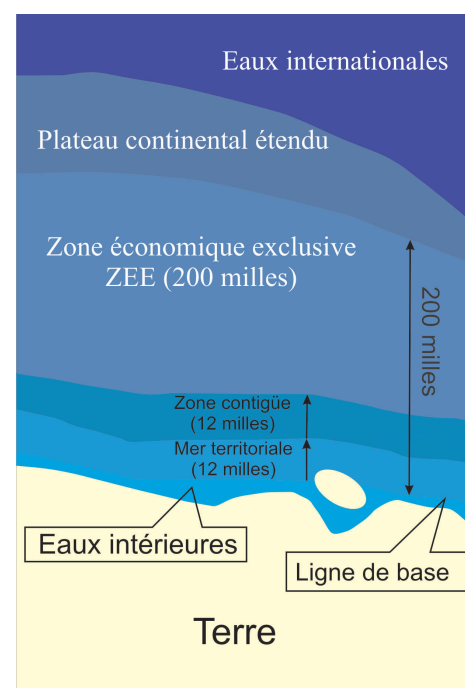
L'espace maritime comprend les étendues d'eau salée en communication libre et naturelle.

Lors de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (C.N.U.D.M) réunie à Montego Bay (Jamaïque) en 1982.

60 Etats ont ratifié cette convention dont les pays membres de l'Union Européenne en 1994.

Elle définit les principes généraux de l'exploitation des ressources de la mer (ressources vivantes, ressources du sol et du sous-sol).

Elle précise les droits et devoirs des Etats sur la mer territoriale, la zone économique exclusive, le plateau continental (délimitation maritime).

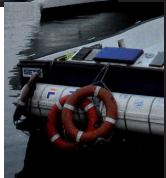


Droits et devoirs des Etats

En mer territoriale, l'État côtier dispose de droits souverains, comme sur son territoire propre et ses eaux intérieures, pour y exercer l'ensemble de ses lois, réglementer toutes les utilisations et exploiter toutes les ressources ; il doit toutefois y autoriser le passage des navires de guerre et marchands en transit, à condition que ceux-ci ne lui fassent pas de tort, ne menacent pas sa sécurité et n'enfreignent pas ses lois : c'est le droit de passage inoffensif.



photo - DDTM34 - mission CEP



Avec 11 millions km² d'espace maritime, la France se hisse au deuxième rang mondial après les Etats-Unis. La conquête des océans constitue un enjeu fort à la fois géopolitique, économique et environnemental pour notre pays. Si 97% de cette superficie concerne les territoires d'Outre-Mer, les 3% restant se répartissent au large des côtes métropolitaines avec 330 000 km² d'espace maritime « métropolitain ».

L'histoire culturelle, sociale et économique du littoral héraultais s'est construite autour de cet espace maritime. Elle marque profondément l'identité du département: pêche, paysages, conchyliculture, richesse de la faune et de la flore, tourisme, qualité de vie ...

L'enjeu de demain se jouera sur différents fronts : préserver la ressource halieutique afin de lui donner la possibilité de se renouveler, maintenir la biodiversité du milieu marin, diversifier les sources de revenus liés à cet espace maritime.

Espace maritime

En Méditerranée, très peu d'États ont créé une ZEE ...

Si tous le faisaient, tout point de la Méditerranée serait dans une zone sous juridiction d'un État. Certains États ont toutefois créé des zones où ils exercent une partie des droits (droits de pêche, par exemple) ou des devoirs (protection de l'environnement, notamment) attachés aux ZEE ; c'est notamment le cas de la France, qui a créé en 2004 en Méditerranée une zone de protection écologique.

En zone économique exclusive (ZEE), l'État côtier a :

- **des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation**, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents ;
- **juridiction en ce qui concerne** la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, la protection et la préservation du milieu marin.

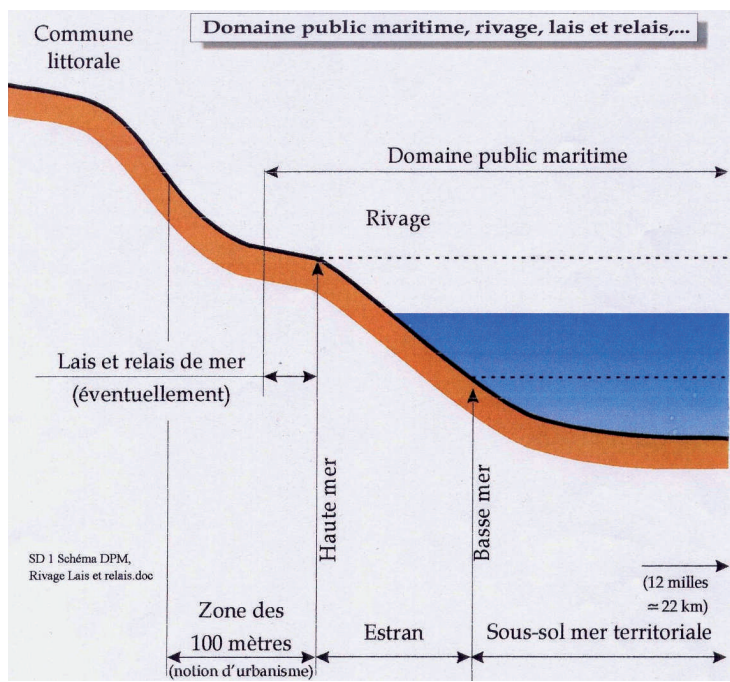
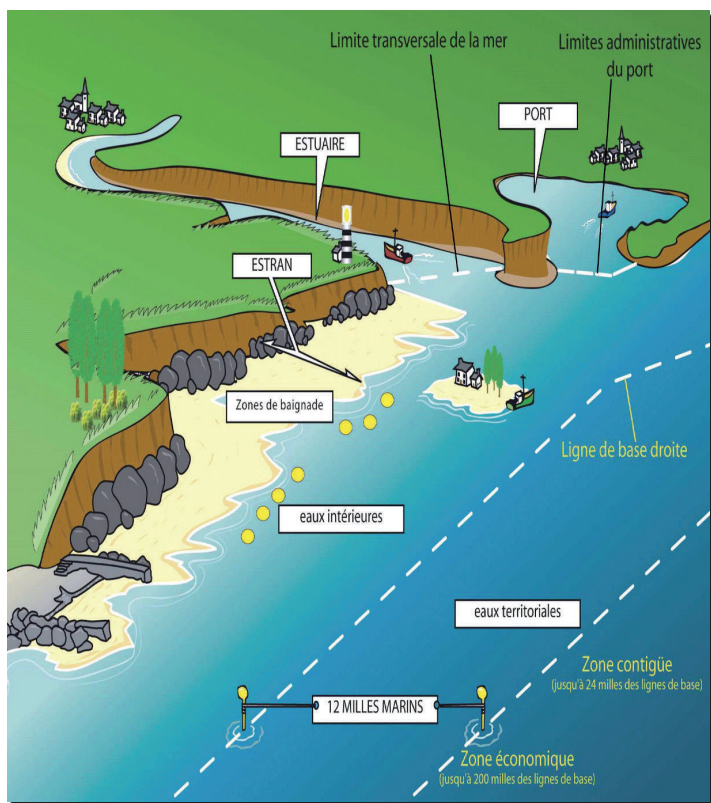
Sur le plateau continental, les États côtiers disposent de **droits souverains sur l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol des fonds marins** (notamment sur les ressources en hydrocarbures).

Un délimitation maritime toujours en cours de négociation

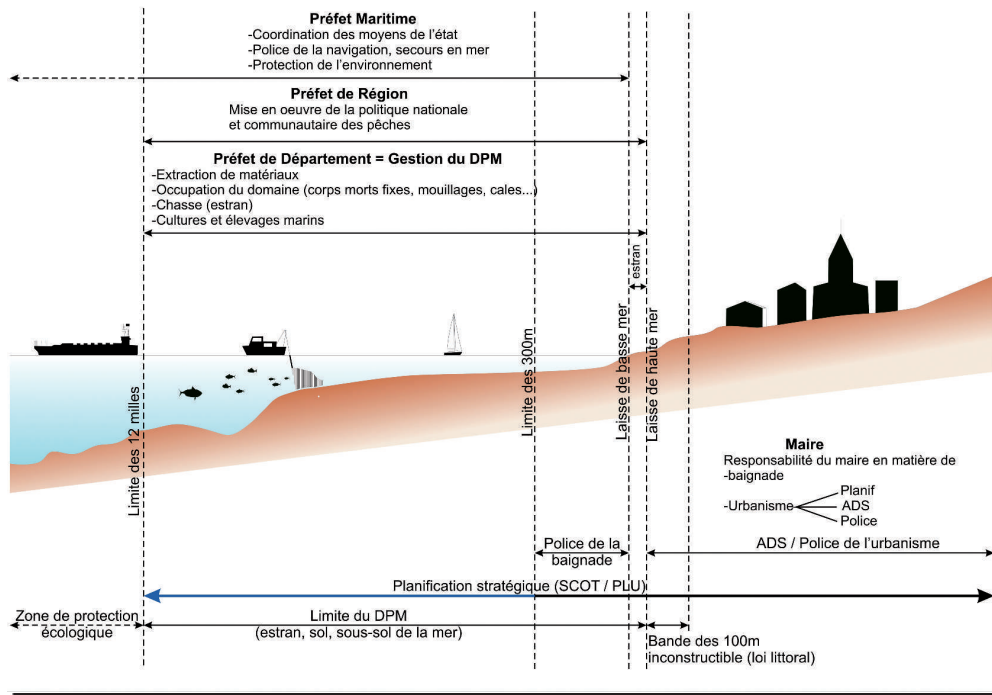
La France n'a négocié qu'une partie seulement des délimitations concernant ses espaces maritimes.

Ainsi, il n'existe pas encore de délimitation de la zone économique exclusive française en Manche, dans le Golfe de Gascogne ou en Méditerranée (alors qu'il existe dans ces zones des délimitations, au moins partielles, du plateau continental).

Les délimitations (négociées, ou restant à négocier) concernant la France intéressent trente pays dont le Royaume Uni, la Belgique, l'Espagne, l'Italie.



Les limites et la compétence en mer



Domaine public maritime et concessions de plages

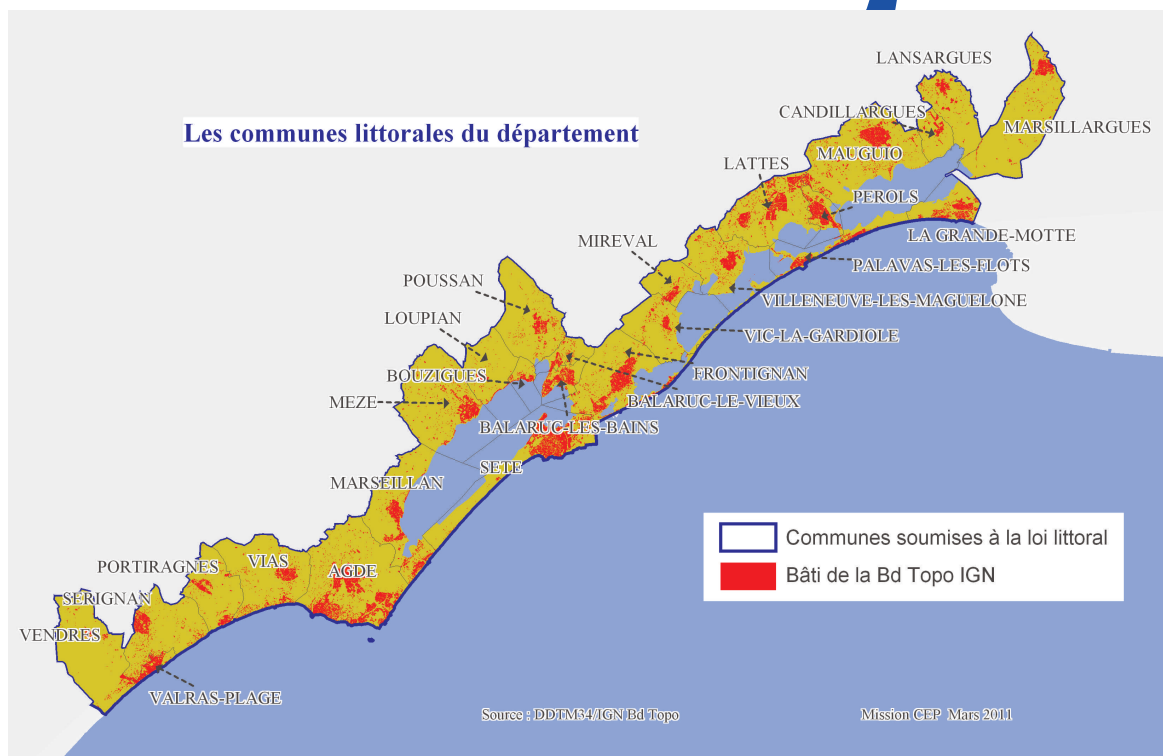
Le Domaine Public Maritime (DPM) se définit comme la partie du domaine public naturel en dehors de tout aménagement spécial comprenant le sol et le sous-sol de la mer sur une largeur de douze milles marins, les rivages de la mer, les lais (dépôts alluvionnaires) et les relais (terrains dont la mer s'est retirée), les terrains artificiellement soustraits à l'action des flots (*voir schéma p.44*). Le DPM est inaliénable et imprescriptible. La gestion de ce domaine peut être confiée aux communes par le Préfet de département. Dans la mesure où le DPM peut être le support d'un service à la population, ce service peut faire l'objet d'une gestion déléguée. Certaines parties du DPM peuvent également être concédées: par les concessions de plages, l'Etat confie, généralement aux communes, l'exploitation des plages aménagées pour un meilleur service au public. Le maintien strict de la vocation première des plages qui est d'accueillir le public doit être préservé. Ainsi, la libre circulation du public le long de la mer est assurée, comme le maintien du caractère libre d'une partie importante de la surface de la plage. Le reste peut faire l'objet de sous-traitances, par exemple aux plagistes qui apportent un complément de service. Chaque année, les installations doivent être démontées. L'occupation du DPM est soumise à redevance. Dans l'Hérault, le DPM a été concédé à l'ensemble des communes littorales.

Dans le département de l'Hérault,

90 km de côte
26 communes littorales
1 port de commerce (Sète) et de nombreux ports de plaisance
2500 emplois liés directement à l'espace maritime (pêche, conchyliculture, plaisance ...)



photo - Jérôme Leroyer



Espace maritime

Un port de commerce : le port de Sète

Une gestion menée par la Région Languedoc-Roussillon

La région est devenue propriétaire des ports de Sète et Port la Nouvelle au 01/01/2007 (dernière loi de décentralisation) et a investi plusieurs dizaines de millions d'euros en infrastructure. Elle a mis en place un Etablissement Public Régional pour exploiter le port de Sète en lieu et place de la Chambre de Commerce et de l'Industrie.

Elle affiche la volonté de développer ses ports: en 2010 le tonnage du port de Sète atteint 3,4 millions de tonnes avec 956 escales de navires de commerce soit une progression de 16 % en tonnage et 23% en nombre d'escales par rapport à 2009.

La Direction de la Mer et du Littoral (D.M.L) à travers son unité «Affaires portuaires» assure les missions stipulées dans le Code des Ports et qui sont de la responsabilité de l'Etat, à savoir les mouvements des navires sur le plan d'eau en étroite collaboration avec la région.

La D.M.L assure, entre autre, le contrôle des matières dangereuses dans le port et le suivi des évaluations ainsi que les plans de sûreté du port et de ses installations.

Sète, premier port de pêche méditerranéen

380 petits métiers autour de la pêche ...

La concession « pêche » se répartit sur différents sites dont les vocations sont très différentes (réseau ferroviaire, commerce, habitat ...). Elle jouit ainsi d'une multipolarité intéressante qui explique la mosaïque de petits métiers autour de la pêche.

Il existe autant de pratiques de pêche différentes que d'usages à terre propres à chacun des métiers avec des ventes soit directes soit en criée. Il en découle évènement des besoins différents en terme d'équipements portuaires et terrestres.

17 thoniers et 33 chalutiers

Une flotte moderne et des installations mises aux normes du marché. Pourtant, la localisation en centre-ville du stationnement des navires comme de la vente à la Criée nuit à l'activité dans la mesure où elle ne permet pas de répondre aux besoins actuels de l'activité.

Des atouts incontestables

Le port de Sète s'est doté de véritables atouts en s'engageant dans le remaniement de ces infrastructures. Ainsi, ont été menés les travaux suivants :

- une deuxième plateforme créée en 2004 : le port des Eaux-Blanches dont la position sur le canal du Rhône à Sète à l'embouchure de l'Etang de Thau est très intéressant;
- une connexion au fluvial via le canal du Rhône à Sète aux ports du Rhône et au-delà;
- des infrastructures en eaux profondes avec 14 mètres de tirant d'eau,
- une capacité d'accueil importante qui permet de faire face à des variations de trafic importantes : zones d'entreposage et logistiques "back office" (130 ha), manutention, outillages modernes et adaptés;
- une multimodalité du pré et post-acheminement : routes, autoroutes, chemin de fer (40 kms de voies sur le site même), canal Rhône à Sète.

Une position et des perspectives intéressantes

La position du port de commerce de Sète sur la façade méditerranéenne explique les échanges importants avec l'Espagne et l'Italie et le plein essor avec les pays du Maghreb.

Ce constat met en perspective le rôle du port de commerce de Sète sur un espace maritime proche.

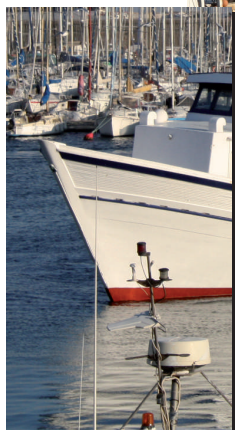
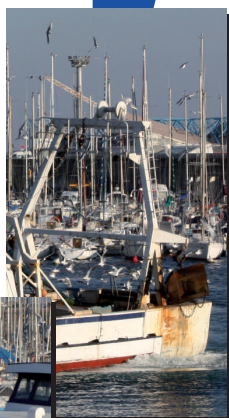


photo - Jérôme Leroyer

Le trafic «marchandises en 2010

vrac liquide : 1.829.130 tonnes
(+13% par rapport à 2009)

vrac solide : 1.092.047 tonnes
(+10% par rapport à 2009)

marchandises diverses : 474.524 tonnes
(+47% par rapport à 2009)

bois : 16.169 m3 importés (+60% par rapport à 2009)

bétail : 130.000 têtes (1er port européen d'exportation de bétail)

découvrir comprendre partager analyser

La pêche

Déclaration captures de thons

2002 : 1682 tonnes
2003 : 1360 tonnes
2008 : 2700 tonnes
2010 : 1950 tonnes

Une activité en baisse depuis 2002

les volumes de pêche en diminution de près de 30 % entre 2002 et 2006

2002 : 12200 tonnes
2004 : 8200 tonnes
2006 : 9000 tonnes

La conchyliculture

2000 familles vivent de la conchyliculture et de la pêche dans le Bassin de Thau

3000 emplois directs ou indirects soit 7 % des actifs sur le Bassin de Thau

560 établissements

1/5 du Bassin de Thau dédié à la conchyliculture

24 millions d'euros de chiffre d'affaire par an

13 000 tonnes d'huîtres creuses par an

9 000 tonnes de moules lagunaires par an

4 000 tonnes de moules en mer par an

10 000 tonnes de déchets (coquilles)



photo - Jérôme Leroyer

Des filières en expansion

Le conteneur

Le conteneur gagne de plus en plus de produits, notamment en Méditerranée grâce au développement des réseaux intermodaux.

Avec une croissance régulière de l'ordre de 4 à 5,6 % par an pour ce type de trafic, les infrastructures du port de Sète semblent complètement adaptées à absorber un développement de cette filière notamment avec un espace de stockage conséquent pour les conteneurs.

La valorisation de la plate-forme dédiée aux conteneurs et sa liaison avec l'espace maritime constitue un important enjeu en terme de développement durable et de désengorgement des réseaux routiers départementaux.



photo - Jérôme Leroyer

Les passagers

Le trafic de passagers constitue une filière importante du port de commerce et à l'avenir prometteur.

Concentré sur Sète, réussir à adapter l'aménagement de l'espace portuaire et péri-portuaire (dessertes, parkings, services aux passagers, logements des personnels ... etc) constitue un axe stratégique de réflexion afin de permettre à la filière de pouvoir se développer.

L'industrie de la croisière en plein boum ...

au niveau européen : 8,3 milliards d'euros de dépenses directes (étude du European Cruise Council)

180 000 emplois

2,5 millions de passagers ont embarqué d'un port européen pour une croisière

prévisions 2010

12 milliards d'euros de dépenses directes

250 000 emplois

en 2010 pour Sète

200 983 passagers de lignes régulières (-7% par rapport à 2009)

11 381 passagers pour la croisière (+104% par rapport à 2009)

Trafic de conteneurs sur le port de Sète

15 000 à 20 000 unités par an soit plus de 162 000 tonnes de fret

Une logique de développement durable

Avec la réforme portuaire mais également avec une activité de plaisance de plus en plus importante, les gestionnaires des différents ports s'engagent dans une démarche de requalification environnementale (label "Pavillon Bleu") : une gestion organisée des déchets et des rejets pour des eaux de bonne qualité et la préservation voire la restauration des milieux.

Le cabotage, une activité prometteuse pour le port de Sète...

Le port de Sète dispose d'un certain nombre d'atouts pour le développement du cabotage comme :

- sa position géostratégique qui en fait un point d'étape de cabotage maritime intéressant,
- une desserte routière qui le relie facilement au reste de la France avec les autoroutes A9 et A75,
- des connexions avec le chemin de fer,
- des terre-pleins et des bords à quais,
- une desserte fluviale qui avec les importants travaux réalisés sur le canal du Rhône à Sète le relie à 650 kms de canaux sur l'axe Rhône-Saône.



photo - Jérôme Leroyer

Espace maritime

Les activités touristiques

La plaisance

C'est un secteur en pleine croissance. d'après l'Observatoire des Ports de plaisance. L'Hérault dispose de 2891 places soit 15% de la capacité d'accueil de la région Languedoc-Roussillon. Sur l'ensemble de la région, on constate un déficit de 5 000 places. Leur nombre dans les ports à sec se développe depuis quelques années.

On constate aussi une faible mobilité des bateaux en place qui ont tendance à devenir pour beaucoup des habitats permanents ce qui engendre parfois des difficultés de gestion pour les communes.

Les activités nautiques de loisirs

Kayaks, kite-surf, jet skis, plongée, randonnées palmées (snorkling), voile drainent de la même façon que pour la plaisance de nombreux services (magasins spécialisés, écoles, clubs, événements, location de matériels). Plus dynamique, elles se partagent l'espace maritime.

Quelques chiffres...

330 entreprises plus de 2000 emplois dans la plaisance
4 700 permis de bateau délivrés en 2010
5 500 mutations de propriété de bateau en 2010
10 000 anneaux environ dont 400 saisonniers.

Le rôle de la Délégation de la Mer et du Littoral de la DDTM

Les principales missions de la DML sont les suivantes :

- suivi des marins professionnels de la pêche, de la conchyliculture, du commerce et de la plaisance professionnelle (recrutement / carrière suivi à la journée / droit au travail et conciliations / régime de sécurité sociale spécifique (ENIM);

- suivi des activités maritimes : tutelle des comités locaux des pêches maritimes, contrôles des pêches maritimes, suivi de l'activité conchylicole (délivrance des autorisations d'exploitation / élaboration et suivi des prescriptions des schémas départementaux des exploitations de cultures marines / animation du pôle de compétences pour ce qui est des mesures de gestion / suivi du classement sanitaire);

- suivi de la plaisance : permis de plaisance, immatriculations et mutations de propriété;

- gestion du DPM : titres d'occupations (concessions d'occupation, concessions de plage, Autorisation d'Occupation Temporaire), sentier littoral, vigilance territoriale, suivi du trait de côte, POLMAR Terre;

- action interministérielle et représentation (manifestations).

Des enjeux, une réforme

Un constat

Le manque de compétitivité des ports français par rapport aux ports européens s'explique par l'absence d'unité de commandement dans les opérations de manutention qui sont effectivement éclatées entre les dockers et les grutiers.

L'enjeu de la réforme portuaire de 2008

Elle vise à augmenter la capacité d'exportation des ports français pour les rendre plus compétitifs.

Pour cela la réforme s'articule autour de différents axes :

- le transfert des activités d'outillage à des privés;

- le recentrage des missions des ports sur leurs missions régaliennes (police portuaire notamment) et leur compétence d'aménageur (infrastructures, ouvrages d'accès et leur entretien, aménagement du domaine portuaire, dessertes);

- la modernisation de l'appareil de gouvernance des ports qui renforce la place des collectivités locales en les impliquant plus dans la définition des stratégies portuaires.

Les résultats attendus

Ils sont de différents ordres mais convergent tous dans le sens de favoriser la partie maritime de l'acheminement des marchandises.

Ainsi, concrètement, la réforme devra permettre :

- la préférence de plus d'entreprises pour utiliser les plateformes portuaires françaises pour exporter leurs marchandises;

- une diminution des distances et des coûts de pré et post-acheminements;

- une diminution donc aussi des émissions des gaz à effets de serre.