

PERSPECTIVES DE CROISSANCE DE L'ÉCONOMIE BLEUE DANS LES ALPES-MARITIMES

Vers un modèle de développement durable et innovant



Octobre 2025

Généralisant environ 5 000 emplois directs et 1,2 milliard d'euros de chiffre d'affaires, l'économie bleue maralpaine pèse de manière significative dans le tissu économique local, avec une forte concentration d'emplois à haute valeur ajoutée, notamment dans le segment de la « Blue-tech ». Une contribution comparable à celle de la filière économie spatiale (1 milliard d'euros de chiffre d'affaires et 5 800 emplois).

>>> *Le nautisme, locomotive d'une filière diversifiée et en pleine mutation.*

En lien avec l'image de la Côte d'Azur et ses conditions de navigation internationalement reconnues, **le nautisme domine largement la filière**. Les activités de maintenance navale et de négoce de bateaux totalisant 40 % de l'activité, tant en termes d'établissements, d'emplois ou de chiffre d'affaires.

Au-delà du nautisme, la filière comprend également un ensemble d'activités, particulièrement dynamique, liées aux ressources biologiques marines, à l'image d'entreprises d'aquaculture ou de distribution de produits de la mer, dont certains chiffres d'affaires se classent parmi les plus importants de la filière.

La « Blue tech » s'affirme comme un segment à part entière, s'appuyant sur l'écosystème technologique local de Sophia-Antipolis, notamment. Avec une quarantaine d'entreprises clairement identifiées, les activités exercées sont variées : acoustique sous-marine, surveillance de la qualité des eaux, gestion de la pollution marine, productivité & biosécurité des élevages aquacoles, amortissement des vagues de tempête... Une large part d'entre elles vise à réduire les impacts environnementaux de la filière.

>>> *La transition écologique : un défi vital face à une vulnérabilité croissante.*

La transition écologique constitue un enjeu majeur pour l'avenir de la filière. **Ses perspectives de développement sont confrontées à l'extrême fragilité de l'interface terre-mer maralpaine**, elle-même exacerbée par les multiples pressions humaines qui s'y exercent et l'intensité des usages qui en découlent. Les activités maritimes sont sources de pollutions et de dégradations des écosystèmes tandis que la diversité des usages et la pression foncière accentuent les risques de conflits d'intérêt, complexifiant les objectifs de gestion durable du littoral.

Le dérèglement climatique intensifie ces menaces. La multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes, l'élévation du niveau de la mer ou encore la raréfaction des ressources halieutiques rendent plus vulnérables les infrastructures maritimes et mettent en péril la pérennité des activités de la filière.

Bien que la conscience écologique soit réelle, les acteurs de la filière se heurtent à des **freins structurels** majeurs. Le coût des investissements, le poids réglementaire et l'inertie des usages retardent encore la mise en œuvre d'actions concrètes.

>>> *De la contrainte à l'opportunité : faire de la transition durable un moteur de croissance.*

Pourtant, loin d'être une simple contrainte, **la transition écologique représente un puissant levier de différenciation et de compétitivité**. Elle offre l'opportunité aux entreprises locales

de conquérir de nouveaux marchés (écotourisme, énergies marines renouvelables, biotechnologies marines) et de **renforcer leur compétitivité en bâtissant une image d'excellence environnementale**, un atout majeur pour la marque Côte d'Azur. Certaines entreprises locales se sont déjà emparées de ces opportunités. Il convient, à présent, d'accompagner les autres, en levant les freins identifiés et en s'appuyant sur les moteurs de croissance suivants :

- L'innovation ;
- L'ancrage local des activités ;
- La préservation et valorisation du patrimoine naturel et culturel des Alpes-Maritimes ;
- La gouvernance et collaboration territoriale : un levier fondamental pour la durabilité de l'économie bleue.

>>> Sous réserve de mettre en œuvre les mesures d'accompagnement nécessaires.

Quatre axes d'intervention peuvent contribuer à faire de la transition écologique un levier de croissance pour les entreprises relevant de l'économie bleue maralpine :

- Le **réajustement du cadre réglementaire** pour concilier exigences environnementales et performances économiques ;
- Le **soutien actif aux démarches de R&D** pour encourager l'innovation bleue ;
- La **promotion et la consolidation d'une culture de la mer** écoresponsable ;
- Le **déploiement d'une stratégie d'attractivité** autour de la mer et de la résilience de ses activités.

L'ensemble de ces axes ne pourra être mis en œuvre sans anticiper et développer les compétences de demain, afin d'adapter les cursus de formation locaux, pour répondre aux nouveaux besoins de l'économie bleue durable.

Pour une transformation réussie, l'économie bleue maralpine doit jouer collectif. Sa résilience et sa compétitivité futures dépendront non seulement de ses propres atouts, mais aussi de **sa capacité à nouer des alliances stratégiques avec les territoires voisins**, notamment italiens et monégasques, pour faire du bassin méditerranéen nord-occidental, un pôle d'excellence européen en matière d'économie bleue durable.

REMERCIEMENTS

Dans le cadre de la présente étude, des entretiens et ateliers d'intelligence collective ont été menés auprès d'une vingtaine d'acteurs de l'économie bleue maralpine. Une partie de leurs propos sont retranscrits dans ce rapport. Nous tenons à les remercier pour le temps qu'ils nous ont consacré. Leur contribution a été essentielle à la réalisation de cette étude.

- **Éric AQUARONNE**, Anylog
- **Samson BELLIERES**, Plan Bleu
- **Olivier BOUGAN**, Fédération des Industries Nautiques
- **Stefano CIMMARUSTI**, Team Nice Côte d'Azur
- **Patrice DEMOCQ**, Seasat
- **Marc DELTENRE**, DLB
- **Anne-Sophie DUMORTIER**, Carif-Oref PACA
- **Samuel DUPONT**, Bioceanor
- **Jérôme DURIF**, Seagnal
- **Akrem EL MEJRI**, Métropole Nice Côte d'Azur
- **Karine FAIVRE**, Vicat
- **Jérôme HEMAR**, Aquafrais
- **Stéphane HOG**, Groupe ArcHo
- **Sandie LE GOUÉE**, ICTP Ingénierie
- **Louise MENGUY**, Vicat
- **Sophie NORDLUND**, ECPY
- **Didier OCHS**, Port Vauban
- **Nicolas PLUMION**, Union Maritime 06
- **Wilfried POINT**, Ecotank
- **Caroline POTIER**, Ports d'Azur
- **David QUEVA**, Monaco Marine
- **Sylvain ROUGET**, Fondation Sophia
- **Frédéric SCLAVO**, Sclavo Environnement
- **Germaine SOBRERO**, INSEIT
- **Didier TOSELLO**, ICTP Ingénierie

Nous tenons également à remercier vivement le **Fonds d'Intervention Maritime** pour le soutien technique et financier apporté à cette étude.

INTRODUCTION	7
Contexte de l'étude	7
Périmètre de l'étude	8
1. État des lieux de l'économie bleue dans le 06	11
1.1. La Côte d'Azur : haut-lieu de la plaisance internationale	11
1.1.1. Un cadre de navigation exceptionnel et accessible	11
1.1.2. Un réseau portuaire dense.....	13
1.1.3. La Côte d'Azur : pôle mondial du yachting et des super yachts	17
1.1.4. L'organisation de nombreux événements internationaux dédiés au yachting	21
1.2. L'économie bleue : une forte contribution à l'économie locale.....	23
1.2.1. Les données clés de l'économie bleue maralpaine	23
1.2.2. Le poids économique des différents segments d'activités	26
1.2.3. Les activités maritimes et le tourisme, une dynamique d'attractivité croisée	31
1.2.4. Les spécificités de l'économie bleue maralpaine et ses perspectives de développement ..	33
1.3. Une diversité d'activités aux enjeux parfois antagonistes	34
2. Les enjeux de la transition écologique pour l'économie bleue	37
2.1. Les activités maritimes, sources d'externalités environnementales contribuant au dérèglement climatique.....	37
2.1.1. Pollution de l'air	37
2.1.2. Pollution de l'eau	39
2.1.3. Pollution des sols terrestres et marins	41
2.1.4. Dégradation et destruction des écosystèmes et habitats naturels	41
2.1.5. Autres externalités	42
2.2. Le dérèglement climatique : une menace pour la pérennité de la filière maritime	43
2.2.1. Les impacts du dérèglement climatique	43
2.2.2. Des impacts qui représentent une menace pour l'ensemble des activités de la filière	45
2.2.3. Avec des conséquences fortes sur les conditions d'exercice des activités bleues	48
2.3. La transition écologique : diversité de perceptions et niveaux d'engagement contrastés parmi les professionnels du secteur	49
2.3.1. La transition écologique, un axe d'avenir pour deux tiers des entreprises	49
2.3.2. La mise en œuvre de mesures concrètes pour réduire l'impact environnemental est déjà effective dans la majorité des entreprises	51
2.3.3. La transition écologique, une opportunité de croissance ?.....	52
2.3.4. La mise en œuvre des actions est confrontée à des freins de différentes natures	53

3. Recommandations & Pistes d'action	57
3.1. Quel avenir pour l'économie bleue ?	57
3.2. Les atouts, faiblesses, opportunités et menaces pour une croissance durable de l'économie bleue dans le 06	60
3.3. Les moteurs de croissance pour une économie bleue durable et compétitive	62
3.3.1. Innovation et opportunités économiques	62
3.3.2. Ancrage local des activités bleues et valorisation du patrimoine naturel & culturel	64
3.3.3. Gouvernance et collaboration territoriale : un levier fondamental pour la durabilité de l'économie bleue.....	65
3.4. Les pistes d'actions pour assurer la pérennité de la filière et faire de la transition écologique un moteur de croissance économique	67
3.4.1. Réajuster le cadre réglementaire pour concilier exigences environnementales et performances économiques	67
3.4.2. Soutenir activement les démarches de R&D pour encourager l'innovation bleue	69
3.4.3. Promouvoir et consolider une culture de la mer écoresponsable	71
3.4.4. Déployer une stratégie maralpine d'attractivité autour de la mer et de la résilience de ses activités.....	74
CONCLUSION	77
TABLE DES ILLUSTRATIONS	79
PRINCIPALES RESSOURCES DOCUMENTAIRES	81
Annexes	82
Annexe 1 : Process de réalisation de l'étude.....	82
Annexe 2 : Segmentation de la filière	84
Annexe 3 - Quelques initiatives exemplaires et innovations dont s'inspirer.....	85

Contexte de l'étude

La multiplication des événements climatiques extrêmes observés ces dernières années (sécheresses, canicules, tempêtes) soulève des interrogations croissantes quant à la durabilité des activités économiques maralpines.

Pour l'économie bleue, entendues comme l'ensemble des activités économiques directement liées aux océans, aux mers et à leurs côtes, ce questionnement constitue à la fois une **nécessité**, les activités bleues n'ayant pas toujours été menées dans une perspective de protection et préservation des milieux marin et côtier, et une **opportunité**, celle de se réinventer pour devenir un modèle de croissance résiliente et innovante.

Cependant, traiter de la durabilité de l'économie bleue est un exercice complexe. Le défi est double : il s'agit, d'une part, de mesurer l'impact des activités économiques sur l'environnement marin, et d'autre part, d'anticiper les conséquences du dérèglement climatique sur ces mêmes activités. En d'autres termes, l'économie bleue maralpine doit réduire son empreinte environnementale pour ne pas subir, en retour, les effets du changement climatique et risquer de mettre en péril la pérennité de ses activités.

Dans le département des Alpes-Maritimes, **l'interface terre-mer se distingue par son extrême fragilité et exacerbe les enjeux liés à la transition écologique**. Au-delà des écosystèmes marins et littoraux remarquables (herbiers de Posidonie notamment) qu'il convient de protéger, la faible largeur de la bande littorale liée à la proximité immédiate des premiers contreforts alpins, limite fortement sa capacité à absorber les pressions humaines et rend le territoire particulièrement vulnérable aux aléas climatiques. La saturation de la bande littorale, qui accueille plus **d'un demi-million d'habitants et 11 millions de touristes par an**, et la violence d'événements climatiques récents comme la **Tempête Alex**, démontrent l'urgence d'adapter les infrastructures et les modèles économiques.

Dans ce contexte, la Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur mobilise ses expertises. Cette étude, menée avec le soutien du Fonds d'Intervention Maritime, est le **point de départ d'une action déterminée à soutenir la croissance de l'économie bleue maralpine, tout en réussissant sa transition écologique**. La réflexion répond également à un souhait d'alignement avec le Document Stratégique de Façade Méditerranée, et plus précisément de son action INN-MED05, visant à dresser au niveau de la façade un bilan régulier de l'économie bleue et à favoriser l'adéquation des besoins des acteurs avec les opportunités de recherche.

En vue de répondre aux multiples questions que pose le développement économique durable d'un secteur stratégique pour le territoire, quatre axes de réflexion ont guidé cette démarche :

- La performance économique,
- L'utilisation durable des ressources et l'adaptation des activités au changement climatique,
- L'innovation,
- L'engagement des parties prenantes.

Ces quatre axes ne sont pas des silos, mais les rouages d'un même moteur. **L'innovation** est le levier qui permet d'atteindre une **performance économique** découplée de la consommation des ressources. Cette transition vers une **utilisation durable des ressources** ne peut réussir sans **l'adhésion et l'engagement de toutes les parties prenantes**, qui en deviennent les acteurs et les bénéficiaires. Ces axes stratégiques ont constitué le fil conducteur de l'étude. Ils ont permis non seulement d'identifier les principaux défis à relever mais aussi de mettre en lumière les relais de croissance à activer **pour rendre l'économie bleue maralpaine plus efficiente, durable et respectueuse de l'environnement**. In fine, ce travail d'analyse a conduit à l'élaboration d'une feuille de route, proposant des **mesures concrètes** à mettre en œuvre.

En conclusion, cette étude n'est pas une simple photographie. C'est une **aide à la décision** et un **appel à l'action**. Elle fournit aux décideurs économiques et politiques les clés pour piloter la transformation durable de l'économie bleue et offre une vision pour se réapproprier l'identité maritime de notre territoire.

Périmètre de l'étude

L'économie bleue ne possède pas de définition unique et universelle. Il convient donc d'en préciser les contours et d'en détailler les activités retenues dans cette étude.

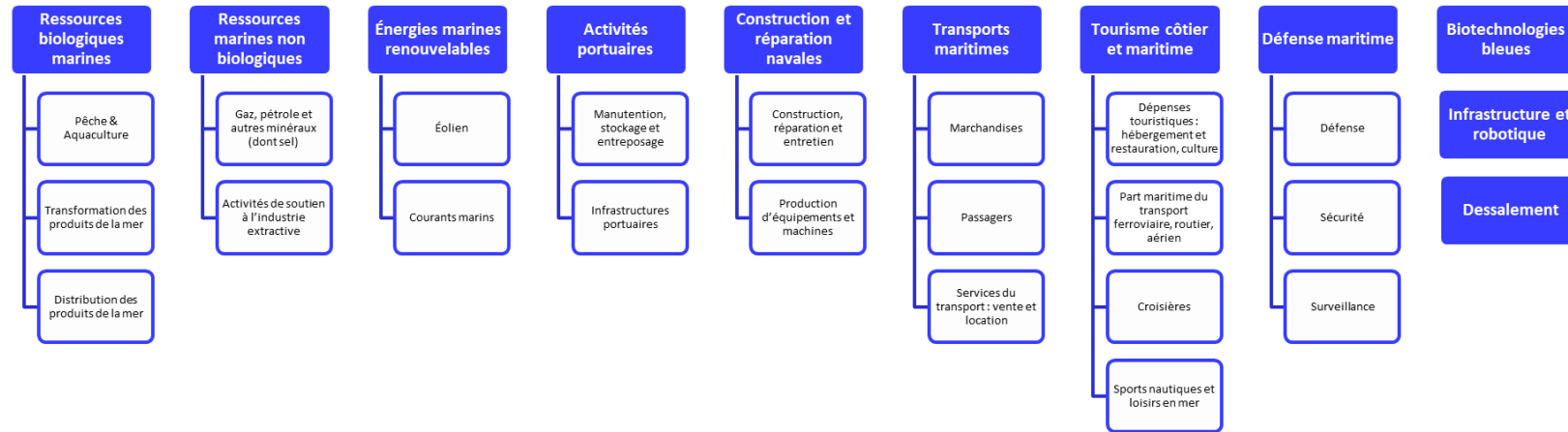
Selon la Commission européenne, l'économie bleue se définit comme **l'ensemble des activités économiques liées aux océans, mers et côtes, y compris les activités de soutien directes et indirectes nécessaires à son fonctionnement**. Aussi, elle inclut les activités économiques relatives aux :

- **Activités marines**, y compris celles entreprises dans l'océan, la mer et les zones côtières, telles que la pêche de capture et l'aquaculture, la production de pétrole et de gaz en mer, la production d'énergie éolienne en mer, la production d'énergie marine, le dessalement, la navigation et le transport maritime, ainsi que le tourisme marin et côtier,
- **Activités liées à la mer**, y compris celles qui utilisent les produits de la mer et/ou produisent des biens et services pour les activités liées à la mer, telles que la transformation des produits de la mer, les biotechnologies marines, la construction et la réparation de navires, les activités portuaires, la communication maritime, l'utilisation d'équipements maritimes, l'assurance maritime et la surveillance maritime.

L'économie bleue comprend également les activités en lien avec l'éducation marine et la recherche, ainsi que les segments directement liés à la gestion des côtes et des océans, tels que la défense nationale, les garde-côtes, la protection de l'environnement marin.

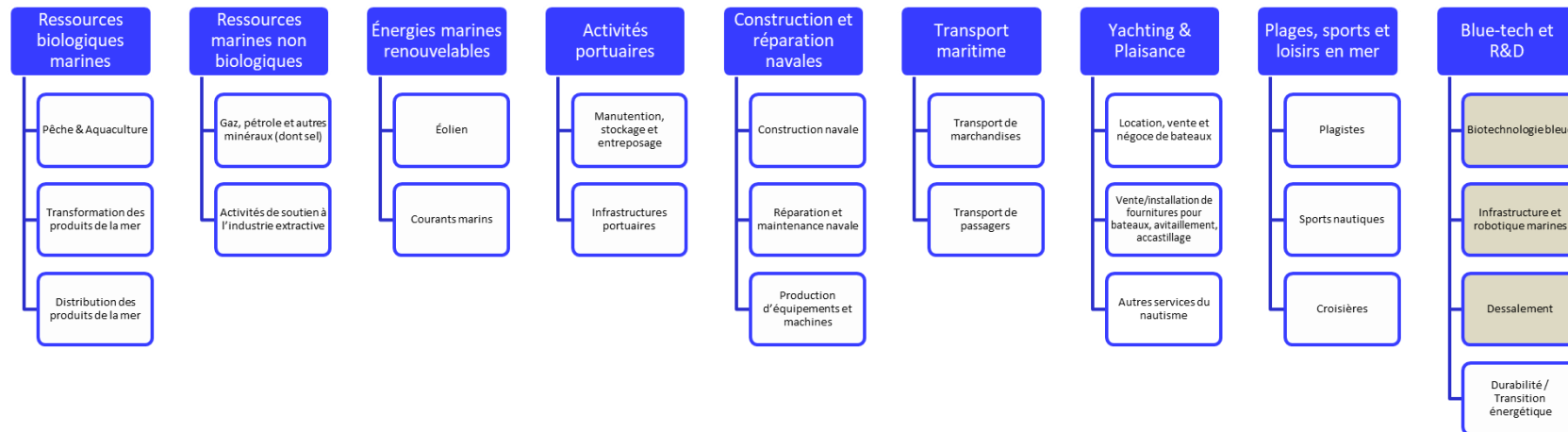
La Commission européenne regroupe l'ensemble de ces activités en 11 segments d'activités distincts (cf. Figure 1 page 9).

Figure 1 : Les segments d'activité de l'économie bleue selon la Commission européenne



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR D'APRES LE [BLUE ECONOMY OBSERVATORY](#)

Figure 2 : Les segments d'activité de l'économie bleue retenus dans l'étude



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR

Dans cette étude, pour faciliter les comparaisons avec d'autres territoires, nous avons conservé autant que possible, les segments d'activité identifiés par la Commission européenne. Cependant, compte tenu de certaines spécificités du tissu économique local, des mesures d'ajustement ont été mises en œuvre (cf. Figure 2 : Les segments d'activité de l'économie bleue retenus dans l'étude).

Le caractère éminemment touristique du territoire nous a conduit à retirer le segment « Dépenses touristiques », pour ne pas déséquilibrer les analyses et lisser le poids des autres segments d'activité. Toutefois, la question du tourisme côtier a été appréhendée via la création de deux nouveaux segments :

- Les activités de yachting et plaisance, soit les services nautiques,
- Les plagistes et les activités de sports et loisirs de mer.

En lien avec les constats effectués dans les précédentes études menées par la CCI Nice Côte d'Azur sur l'économie bleue, et pour une analyse plus pertinente du segment nautisme, les activités liées aux « Services du transport : vente et location » ont été intégrées au nouveau segment « Yachting et Plaisance » plutôt qu'au segment « Transports Maritimes ».

Enfin, en raison d'un nombre réduit d'établissements, les activités de « Biotechnologies bleues », « Infrastructure et robotique » et « Dessalement » ont été regroupées dans un seul et unique segment dénommé « Blue-tech et R&D ». Compte tenu de sa spécificité et de sa faible représentativité au sein du département des Alpes-Maritimes, le segment « Défense maritime » n'a, quant à lui, pas été intégré à l'étude.

1. ÉTAT DES LIEUX DE L'ÉCONOMIE BLEUE DANS LE 06

1.1. La Côte d'Azur : haut-lieu de la plaisance internationale

La Côte d'Azur est un bassin de navigation reconnu à l'échelle mondiale, en raison de multiples atouts, tels que la douceur du climat, la qualité des paysages côtiers, la présence d'infrastructures portuaires de premier rang ou encore son rayonnement culturel et touristique.

1.1.1. Un cadre de navigation exceptionnel et accessible

Situé entre mer et montagne, le département des Alpes-Maritimes bénéficie d'un littoral de 146,5 km, offrant un accès direct et privilégié à la Méditerranée. **Ses caractéristiques sont particulièrement favorables à la pratique de la navigation et des activités nautiques.** Outre la beauté du paysage côtier, l'alternance de baies abritées, caps, criques et plages crée de multiples zones de mouillage naturel et offre une protection contre les vents, facilitant la navigation en toute saison. **La variété morphologique** de la côte maralpine offre également une palette d'environnements adaptés à la pratique des différents types de plaisance et activités nautiques :

- Caps et criques pour le cabotage côtier,
- Rades profondes pour la grande plaisance et la navigation semi-hauturière,
- Baies ouvertes et plages pour les activités récréatives et sportives,
- Relief sous-marin pour la plongée.

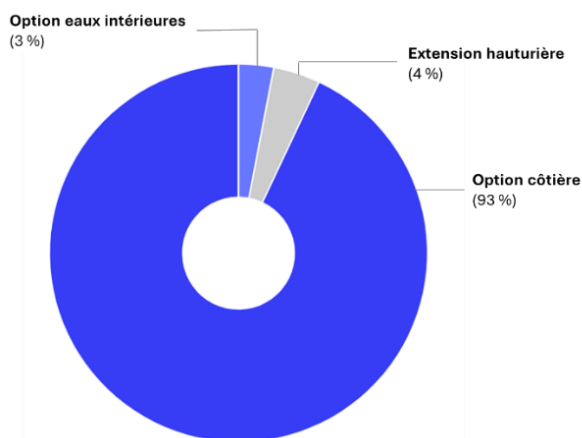
La stabilité des conditions météorologiques permet une mer généralement calme et claire, propice à la sécurité et au plaisir des navigants. L'ensoleillement exceptionnel (300 jours par an) et la douceur du climat contribuent, quant à eux, à étendre la période de navigation sur une grande partie de l'année : 8 à 9 mois par an avec une faible houle et une marée quasi nulle.

La proximité immédiate de parcs naturels et d'aires marines protégées, combinée au patrimoine urbain des communes côtières (vieilles villes, citadelles ou encore bâtiments « belle époque ») permettent de naviguer dans des zones à forte valeur paysagère et écologique.

L'ensemble de ces éléments contribue à la pratique de la plaisance, en témoigne les **3 310 titres de conduite des navires de plaisance à moteur en eaux maritimes** délivrés par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), en 2024.

Figure 3 : Répartition des titres de conduite des navires de plaisance à moteur en eaux maritimes délivrés en 2024 s les Alpes-Maritimes

DONNEES : MINISTERE DE LA MER, LA PLAISANCE EN CHIFFRES – EDITION 2024



>>> Une accessibilité internationale

Au-delà de la beauté du cadre naturel, **la présence de l'Aéroport Nice Côte d'Azur**, second aéroport de France, **garantit l'accessibilité internationale des côtes maralpines**. Avec près de 14,8 millions de passagers en 2024 et 122 destinations directes desservies dans 45 pays, en saison estivale, ce dernier assure l'arrivée d'un tiers des touristes fréquentant la Côte d'Azur.

Situé à environ trente minutes des principaux ports de plaisance et stations balnéaires du département, il permet un accès rapide et régulier depuis les grandes capitales européennes et mondiales. La présence d'une offre de transport multimodale (bus, tramway, taxis, ferroviaire) favorise d'ailleurs la connexion entre l'aéroport et les principaux sites touristiques et maritimes (ports de Nice, Antibes ou Cannes). Cela facilite les déplacements touristiques et les flux logistiques essentiels à l'économie littorale.

Cette accessibilité internationale, en plus de soutenir le tourisme balnéaire, constitue un atout déterminant pour l'ensemble de l'économie bleue, notamment dans le choix des grandes entreprises du secteur à s'implanter sur le territoire maralpin ou encore par la décision des principaux organisateurs de salons internationaux à y tenir leurs événements dédiés au nautisme, comme le Cannes Yachting Festival. Cela positionne le département comme un hub particulièrement dynamique de l'économie nautique en Méditerranée.

>>> La « Côte d'Azur », une marque attractive

L'attractivité touristique du littoral maralpin, notamment auprès des amateurs de navigation et de destinations balnéaires, repose en grande partie sur l'image véhiculée par la Côte d'Azur : patrimoine naturel, qualité de vie, glamour, événements de prestige...



Depuis 2016, cette image est valorisée dans le cadre de la marque « Côte d'Azur France ». Grâce à des actions de marketing territorial ciblées, cet outil assure une visibilité et une lisibilité accrues du littoral maralpin, renforçant son attractivité auprès des entreprises, salariés et touristes, ainsi que pour la tenue de grands événements sportifs et culturels. La marque regroupe aujourd'hui :

- Plus de 300 partenaires issus des secteurs publics et privés, utilisant la marque dans leurs propres univers de communication,
- 180 ambassadeurs à l'échelle nationale et internationale, porte-voix de la marque dans leurs activités quotidiennes, personnelles et professionnelles,
- 16 entreprises licenciées, développant des gammes de produits dérivés de la marque.

La marque « Côte d'Azur France » constitue un réel vecteur d'attractivité pour l'économie bleue maralpine, particulièrement sur le volet nautique et balnéaire.

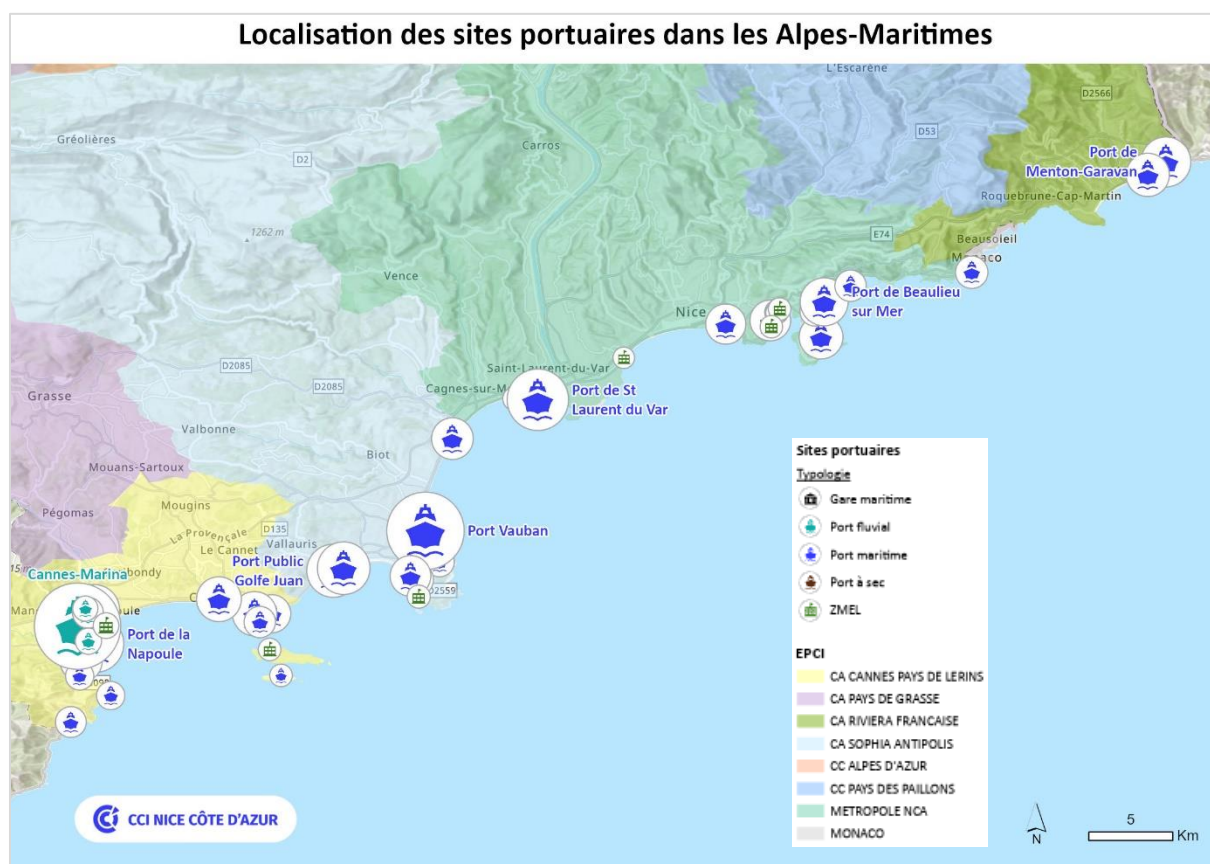
1.1.2. Un réseau portuaire dense

>>> De nombreux sites portuaires tout le long du littoral

Au-delà des conditions naturelles et patrimoniales favorables à la pratique des activités nautiques, le département des Alpes-Maritimes dispose d'un solide socle d'infrastructures portuaires. **40 sites portuaires¹ (hors Monaco) sont répartis sur l'ensemble de son littoral**, dont :

- 34 ports²,
- 1 gare maritime,
- 6 zones de mouillage et d'équipements légers³.

Figure 4 : Localisation des 40 sites portuaires des Alpes-Maritimes



SOURCE CCI NICE COTE D'AZUR - 2025

¹ Espace géographique d'un seul tenant accueillant des activités portuaires (plaisance, yachting, croisière, ferry, fret ou pêche). Fluvial ou maritime, c'est une zone d'activités sans délimitation administrative.

² Espace accueillant des activités portuaires, délimité et régi par des règles administratives particulières.

³ L'établissement d'une zone de mouillage et d'équipements légers (ZMEL) consiste à délimiter et aménager, sur le domaine public maritime (DPM) naturel, une aire d'accueil et de stationnement temporaires pour les navires et bateaux, avec des installations mobiles et relevables qui garantissent la réversibilité de l'affectation du site occupé (source www.mer.gouv.fr).

Avec près de 18 000 postes d'amarrage, dont environ 500 dédiés à la grande plaisance, **le département des Alpes-Maritimes concentre ainsi un tiers de la capacité d'accueil des ports de plaisance et de pêche de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.**

Figure 5 : Typologie des sites portuaires des Alpes-Maritimes et nombre d'anneaux associés

Type	Nombre de sites	Nombre d'anneaux
Port maritime	29	14 695
Port fluvial	4	2 236
Port à sec	1	800
Gare maritime	1	-
Zone de mouillage et d'équipements légers	6	240
Total général	40	17 971

SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR SUR LA BASE DES DONNEES MISES A DISPOSITION PAR LES GESTIONNAIRES DE PORT

>>> Un réseau portuaire principalement axé sur la plaisance

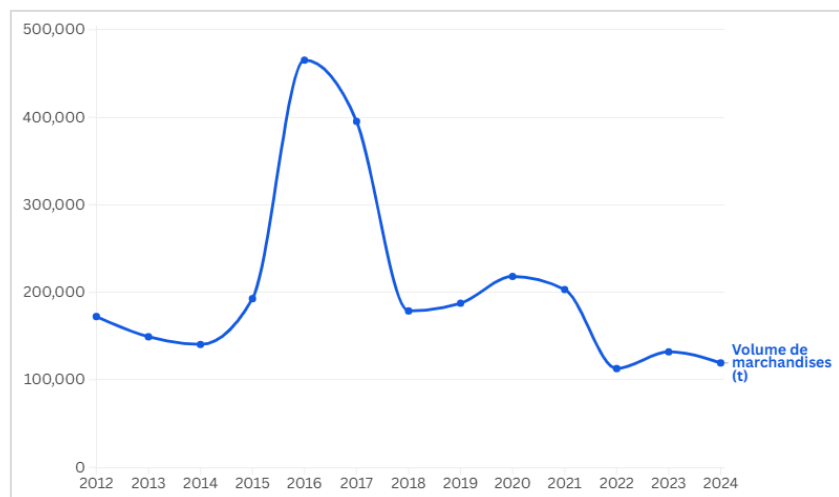
La diversité des infrastructures portuaires offre une capacité d'accueil et de gestion logistique adaptée à tous les types de navires, qu'il s'agisse de bateaux de plaisance, de navires de commerce, de ferries ou encore de paquebots de croisière. Cependant, l'activité portuaire maralpine est principalement orientée sur la plaisance. À cet égard, le port Vauban (Antibes) se distingue en tant que premier port de plaisance européen en termes de tonnage, offrant plus de 1 500 postes d'amarrage, dont 18 spécifiquement dédiés aux yachts de plus de 100 mètres de long.

Les activités de transport de marchandises se concentrent sur le port de Nice, seul port du département à remplir une fonction effective de port de commerce. L'activité repose principalement sur :

- L'exportation de ciment vers la Corse, l'Algérie, l'Italie et l'Espagne, positionnant le port comme 1^{er} port exportateur de ciment en France,
- Le traitement de flux de marchandises liés au secteur du BTP (granulats de chantier notamment),
- Le transbordement de yachts,
- Le transport de feux d'artifice.

En 2024, le volume de fret du port de Nice s'élevait à 120 000 tonnes. Toutefois, à l'exception d'un pic enregistré en 2016 et 2017, ce volume de marchandises est en constante diminution.

Figure 6 : Évolution du trafic de marchandises au port de Nice entre 2012 et 2024

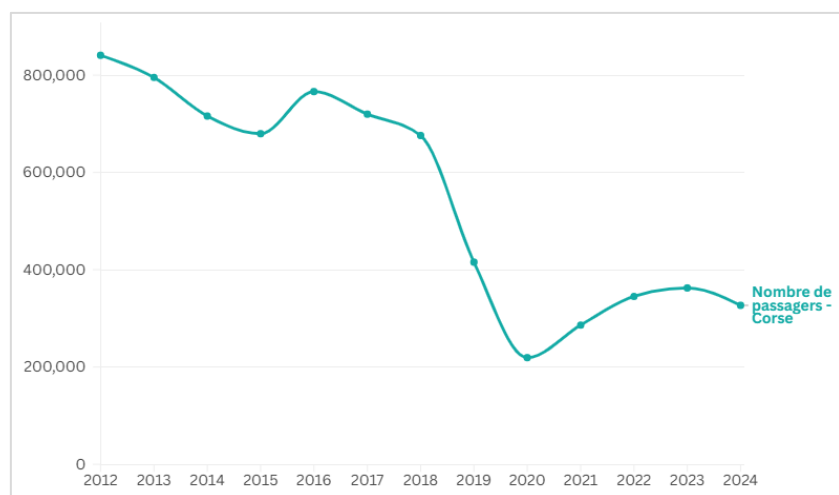


SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR D'APRÈS RAPPORTS ANNUELS D'ACTIVITE DU PORT DE NICE

Le port de Cannes enregistre également une petite activité de fret, en lien avec l'approvisionnement en marchandises des îles de Lérins.

Bien que le nombre de rotations se soit considérablement réduit ces dix dernières années, **le port de Nice assure également l'embarquement et le débarquement des ferries à destination de la Corse.** La desserte n'est assurée que par une seule compagnie (Corsica Ferries) et le nombre de passagers a enregistré une forte baisse entre 2012 et 2024 (-61 %), passant respectivement de 840 854 à 326 768 entre ces deux dates.

Figure 7 : Évolution du nombre de passagers « Corse » entre 2012 et 2024

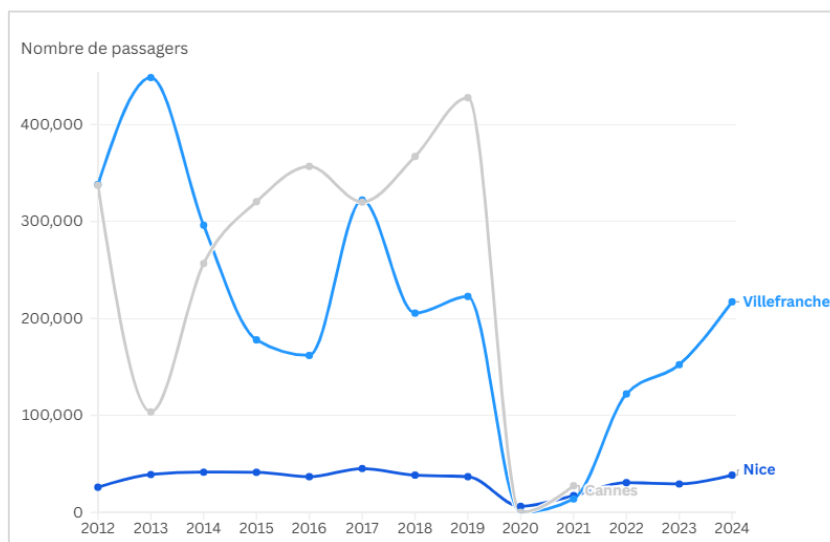


SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR D'APRÈS RAPPORTS ANNUELS D'ACTIVITE DU PORT DE NICE

Les ports de Nice, Cannes et Villefranche-sur-Mer accueillent des programmes de croisières. Les paquebots sont accueillis, soit par accostage direct dans le port (Nice), soit par mouillage forain sur ancre ou sur coffre préinstallé (Villefranche-sur-Mer et Cannes). Dans le second cas, les passagers sont ensuite débarqués par des navettes, affrétées par des entreprises locales, dont cette activité peut constituer une part importante de leur chiffre d'affaires.

Plus globalement, les escales de croisières sont sources de retombées économiques significatives pour les acteurs littoraux du tourisme, de la restauration et des services nautiques. Selon une étude réalisée par la société d'études et de conseils BVA⁴, ces retombées économiques étaient évaluées à 23 millions d'euros pour le département des Alpes-Maritimes, en 2017.

Figure 8 : Évolution du nombre de passagers « Croisières » entre 2012 et 2024



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR D'APRÈS RAPPORTS ANNUELS D'ACTIVITE DES GESTIONNAIRES DE PORTS

En termes de volume, à l'exception de la période de crise sanitaire de 2020, l'activité croisière des ports est relativement stable. Toutefois, l'année 2025 a été marquée par d'importantes controverses concernant l'empreinte environnementale des navires de croisière, incitant certaines collectivités, telles que la Métropole Nice Côte d'Azur ou la ville de Cannes, à adopter ou envisager des arrêtés réglementant le nombre d'escales annuelles (Cf. §1.3 page 34). Ces mesures sont susceptibles d'influencer le volume de passagers dès l'année 2025.

>>> Des sites portuaires largement engagés en faveur de l'environnement

Parmi les 29 ports maritimes du département, **15 d'entre eux sont certifiés Ports Propres**. Cette certification spécifique aux ports de plaisance (norme ISO18725) traduit l'engagement de leurs gestionnaires en faveur d'une préservation des milieux aquatiques et du développement durable des activités littorales et marines.



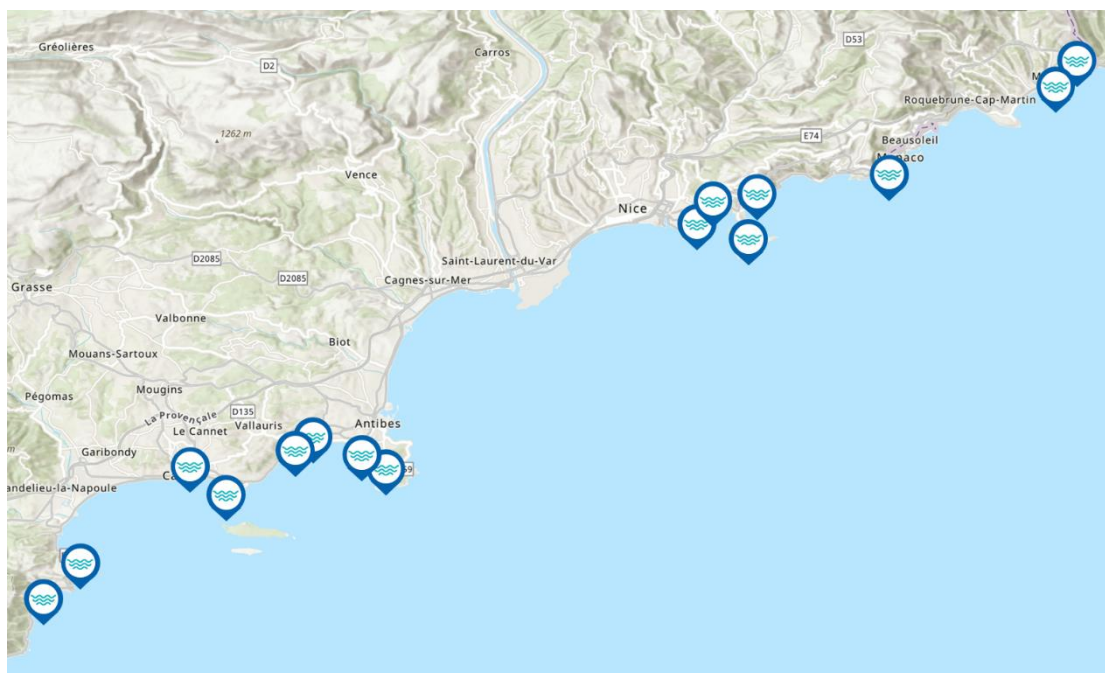
L'obtention de la certification s'opère en 5 étapes :

- Une étude « diagnostic environnemental » afin de dresser un état des lieux de l'existant, d'identifier les sources de pollution et de déployer un programme d'actions,

⁴ BVA, Étude sur l'impact sectoriel de la croisière maritime et fluviale en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur – Édition 2018

- La mise en œuvre de moyens de lutte contre les pollutions chroniques, telles que les déchets liquides et solides,
- La mise en place de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles, économies d'eau et économies d'énergie,
- La formation annuelle du personnel portuaire, aussi bien sur le plan théorique que pratique,
- La sensibilisation des usagers du port.

Figure 9 : Localisation des ports certifiés « Ports Propres » dans le département des Alpes-Maritimes



SOURCE : WWW. PORTS-PROPRES.ORG / CONTENU SOUMIS A COPYRIGHT ©UPACA

À titre d'exemple de cet engagement écologique, le port Vauban (Antibes) a déployé deux initiatives pour offrir, à ses plaisanciers, des alternatives à l'usage de l'eau potable pour le lavage des navires et des engins nautiques :

- Une **station de lavage**, en accès libre, alimentée par des panneaux solaires et **transformant l'eau de mer en eau déminéralisée** pour un lavage efficace des bateaux sans traces,
- Une expérimentation, également effectuée sur les ports Galice et de la Salis (Antibes), visant à la **réutilisation des eaux usées traitées (REUT)**. Les eaux usées traitées sont transportées de la station d'épuration de la Salis jusqu'aux ports, par camion-citerne. Elles sont ensuite stockées dans des cuves, où elles sont régulièrement contrôlées par les autorités portuaires et où elles ne peuvent rester à plus de 25°C et plus de 72 heures.

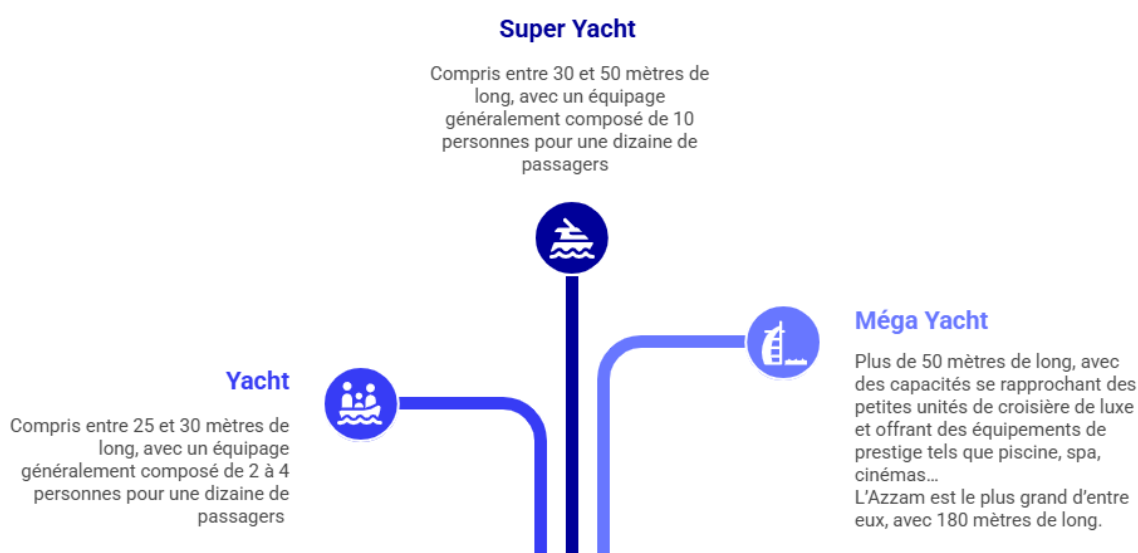
1.1.3. La Côte d'Azur : pôle mondial du yachting et des super yachts

L'ensemble des éléments évoqués précédemment (qualité du cadre naturel et patrimonial, densité des infrastructures portuaires ou encore accessibilité internationale) contribue à faire de la Côte d'Azur et des Alpes-Maritimes, une destination incontournable en matière de yachting.

Le yachting ne dispose pas de définition officielle et universelle. En France, ce terme fait généralement référence **à l'utilisation de navires mesurant plus de 25 mètres de long et comportant un niveau élevé de confort et d'équipements**. L'usage peut être effectué autant dans une sphère privée que commerciale (non passagère) mais la navigation est assurée par un équipage professionnel.

Les yachts sont classifiés en 3 catégories : les yachts, les super yachts et les méga yachts.

Figure 10 : Typologie de yachts



REALISATION CCI NICE COTE D'AZUR

Selon les définitions utilisées, **entre 6 000 et 9 000 yachts sont recensés à l'échelle mondiale**. Leur nombre a sextuplé en 35 ans. La majorité d'entre eux sont à moteur (75 %)⁵ et mesurent entre 25 et 40 mètres (85 %). **Seuls 4 % des navires se classent dans la catégorie méga yacht**. Cependant, il s'agit du segment ayant enregistré les niveaux de commandes les plus importants ces dernières années. Aussi, en 1970, il était recensé vingt méga yachts au niveau mondial, dont seulement quatre de plus de 100 mètres. En 2016, ils étaient au nombre de 70, dont 21 de plus de 100 mètres.

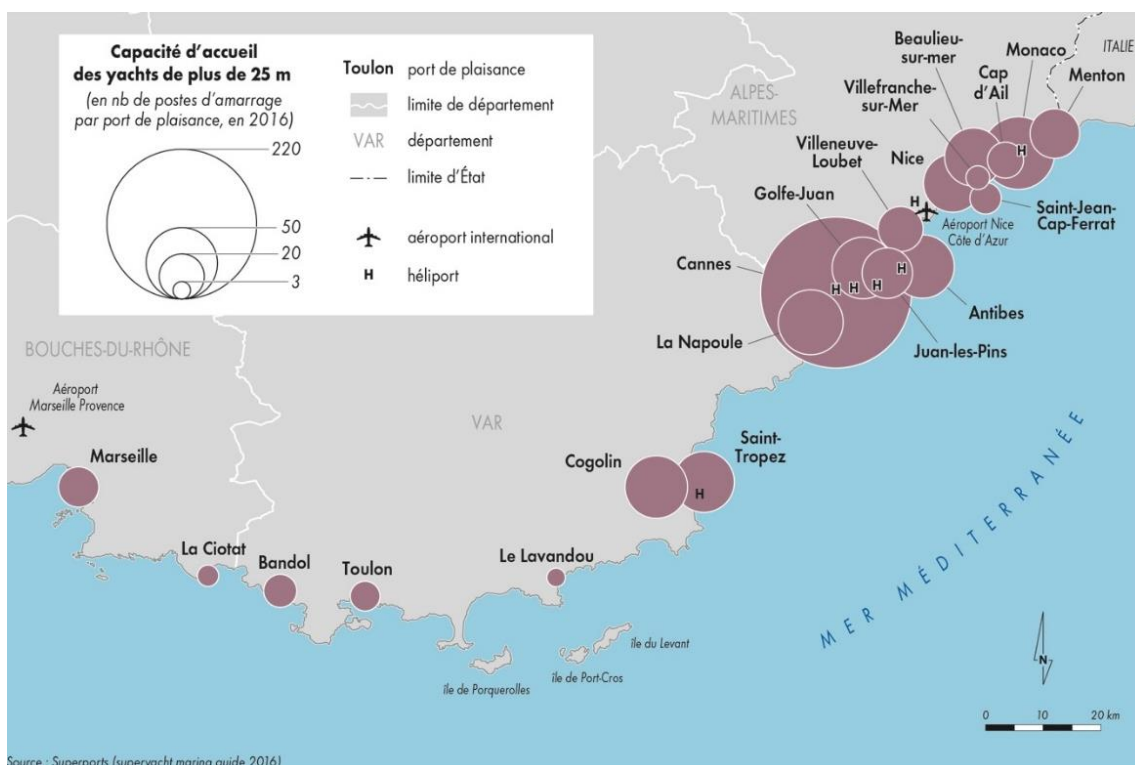
La moitié de la flotte mondiale de yachts sillonne chaque année les côtes de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec comme destination phare Saint-Tropez, Cannes, Antibes et Monaco⁶. Par ailleurs, 90 % des méga yachts y feront escale au moins une fois au cours de leur vie. Cela fait de la Côte d'Azur, la seconde destination mondiale du yachting, après le bassin Floride-Caraïbes et positionne **le département des Alpes-Maritimes comme un lieu incontournable de la grande plaisance internationale**. De fait, seulement 12 % des propriétaires de yachts sont ressortissants de l'Union européenne⁷.

⁵ Michel Desse et Simon Charrier, « La grande plaisance, un secteur économique en plein essor », *Études caribéennes* [En ligne], 36 | Avril 2017, mis en ligne le 15 avril 2017

⁶ www.portcentercotedazur.eu

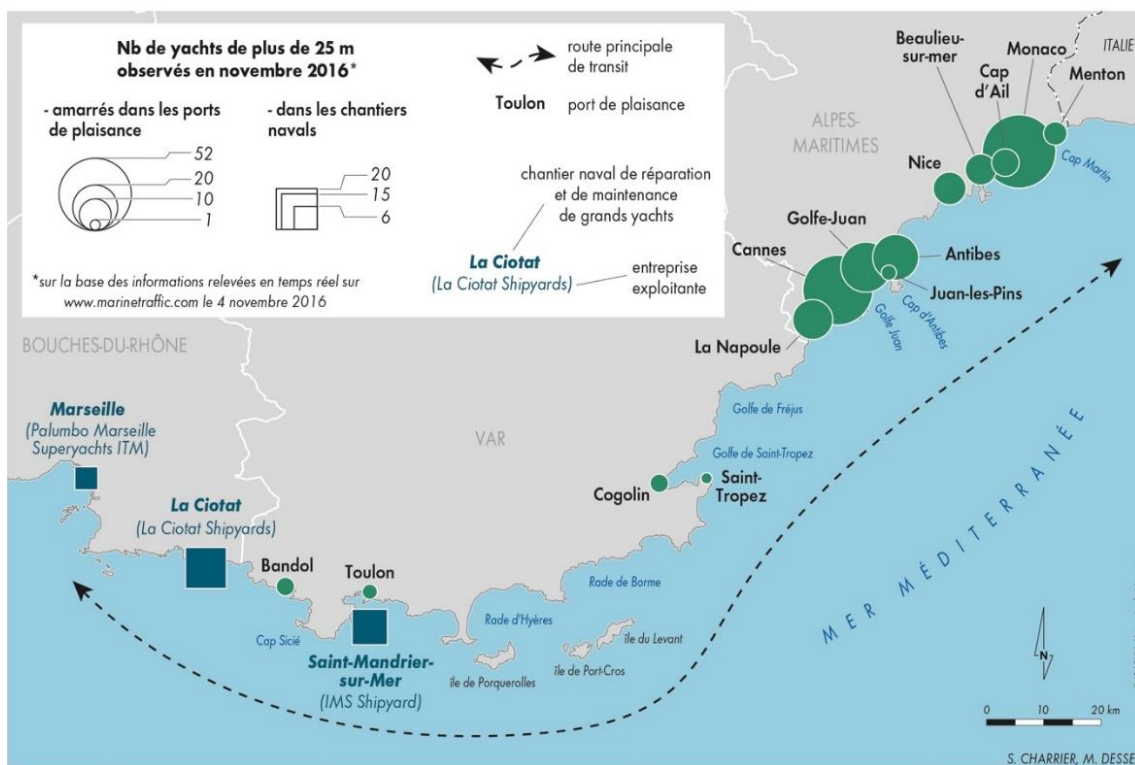
⁷ www.tourmag.com - Yachting : la Région Sud veut montrer l'exemple en Méditerranée

Figure 11 : Capacité d'accueil des yachts de plus de 25 mètres en région Provence-Alpes-Côte d'Azur



SOURCE : SUPERPORTS (SUPERYACHTS MARINA GUIDE 2016)⁵

Figure 12 : Nombre de yachts de plus de 25 mètres observés en novembre 2016 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur



En 2023, une étude menée par le cabinet Earthcase à l'initiative du comité régional du tourisme Provence-Alpes-Côte d'Azur a mis en évidence les retombées économiques substantielles générées par le yachting au niveau régional. Ces dernières ont été évaluées à 1,1 milliard d'euros et 10 200 emplois, réparties entre :

- **L'écosystème technique**, contribuant à hauteur de 438 millions d'euros et 3 600 emplois ;
- **Le volet touristique**, générant 663 millions d'euros et 6 600 emplois⁸.

L'ouest de la région (La Ciotat, La Seyne-sur-Mer, Marseille) est principalement orienté vers la maintenance et le "refit" (travaux importants qui peuvent modifier la structure du navire) alors que l'est du territoire régional (Hyères, Saint-Tropez, Cannes, Nice) concentre les activités commerciales et touristiques.

En 2015, le cluster d'entreprises Riviera Yachting Network évaluait à 554 millions d'euros les retombées du yachting pour le département des Alpes-Maritimes, soit 76 % des retombées économiques estimées à l'échelle régionale⁹. **Le report de ce ratio sur l'estimation réalisée par le cabinet Earthcase évalue à plus de 800 millions d'euros, les retombées directes et indirectes du yachting sur le département des Alpes-Maritimes.**

Bien que le volet touristique concentre les deux tiers des retombées économiques du yachting, l'écosystème technique ne doit pas être sous-estimé. De fait, **entre 8 et 10 % de la valeur d'un yacht sont consacrés chaque année à son entretien et à son fonctionnement**¹⁰ : places à quai,avitaillement, assurance, approvisionnement, maintenance, taxes... Aussi, un yacht de trente à quarante mètres dépense, en moyenne, 1,5 million d'euros par an sur ce type de dépenses. Le montant grimpe à 5,6 millions d'euros pour les yachts de plus de 80 mètres.

Par ailleurs, **près de 80 % des yachts sont loués**. Cela signifie qu'ils sont rarement dédiés à l'usage exclusif de leurs propriétaires. Cette pratique soutient activement le marché de la location et des croisières, ainsi que des structures de mise en relation entre propriétaires et locataires, qu'elles soient digitales ou non.

Aux côtés de la flotte de yachts à dominante internationale, existe une importante flotte de bateaux de plaisance plus traditionnelle (< 24 mètres). En Provence-Alpes-Côte d'Azur, ce sont 253 901 navires de plaisance enregistrés au 31 août 2024, soit un quart de la flotte de plaisance nationale, positionnant la Région au second rang après la Bretagne. La majorité des embarcations sont à moteur (81 %) et mesurent moins de 5 mètres (50 %)¹¹.

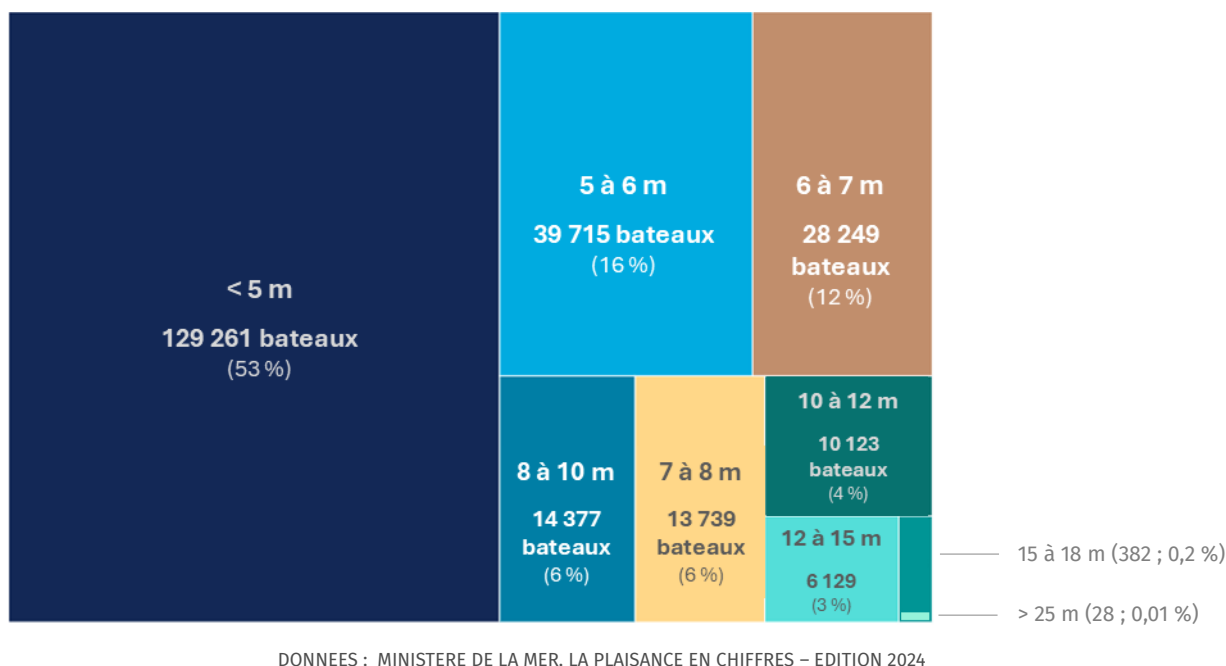
⁸ [Yacht club de Monaco, Le yachting au cœur des enjeux économiques de la région Sud de de Monaco](#)

⁹ [Études caribéennes., La grande plaisance, un secteur économique en plein essor](#)

¹⁰ [Études caribéennes., La grande plaisance, un secteur économique en plein essor](#)

¹¹ [Ministère de la Mer, La plaisance en chiffres, 1er septembre 2023 au 31 août 2024](#)

Figure 13 : Enregistrements de navires délivrés par longueur au 31/08/2024 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur



1.1.4. L'organisation de nombreux événements internationaux dédiés au yachting

Au-delà de la pratique de la navigation, le département de Alpes-Maritimes accueille plusieurs événements internationaux dédiés au yachting ou à l'univers de la navigation. Ces derniers contribuent fortement à l'image de la Côte d'Azur comme haut-lieu de la plaisance. Parmi les plus notables :



- Le **Cannes Yachting Festival** : 1er salon nautique à flot d'Europe, ce dernier accueille 700 bateaux, à voile ou à moteur, entre 5 et 50 mètres. Le salon attire, chaque année, **environ 55 000 visiteurs et 640 exposants**. Ses retombées sur l'économie locale sont évaluées à **58 millions d'euros**, dont 37 millions d'euros pour l'ensemble de la filière touristique liée à l'événement.¹²
- Les **Régates royales de Cannes** : courses de voiliers traditionnels, organisées par le yacht club de Cannes depuis 1978, les régates regroupent une centaine de yachts et 2 000 équipiers de 19 nationalités.

¹² www.tribuca.net : Royal yachting à Cannes, du festival aux régates

- Les **Voiles d'Antibes** : courses de voiliers traditionnels, organisée chaque année la première semaine de mois de juin, depuis 1996. En 2023, elles ont attiré **65 000 spectateurs**.¹³
- La **Napoule Boat Show** : organisé depuis 1995, le salon regroupe une centaine d'exposants et 200 bateaux, de 15 à 25 mètres, dont 60 % d'occasion. Le salon attire environ **15 000 visiteurs** chaque année.
- Le **Beaulieu Boat Show** : avec une première édition organisée en juin 2025, le salon a réuni une trentaine de bateaux de 10 à 23 mètres.

Bien que localisé en Principauté de Monaco, le **Monaco Yacht Show** est également un rendez-vous incontournable du yachting azuréen. Organisé depuis 1991, au mois de septembre, le salon rassemble 560 exposants (designers et architectes navals, équipementiers, prestataires de service ou fabricants de tenders et de gadgets nautiques...) et présente les dernières tendances du secteur. La longueur moyenne des yachts exposés est de 50 mètres mais certains méga yachts dépassent les 100 mètres. La dernière édition (2024) a attiré 30 000 visiteurs.

Depuis quelques années, **les salons nautiques accordent une place croissante au sujet environnemental**. Le **Nice Boating Tomorrow**, dont l'organisation devrait voir le jour en mars 2026, sera ainsi exclusivement orienté sur les défis environnementaux du secteur nautique. Il sera organisé par la Métropole Nice Côte d'Azur, l'Office de Tourisme métropolitain et Grand Pavois Organisation (acteur historique du nautisme événementiel en France).



Outre les évènements spécifiquement dédiés au nautisme, le département des Alpes-Maritimes (principalement à Cannes) **accueille des évènements culturels et professionnels d'envergure internationale** comme le Festival International du Film, le MIPIM, le MIPTV, le MIPCOM ou le MAPIC. Ces derniers attirent une clientèle haut de gamme utilisant les yachts comme moyen d'hébergement, de transport ou de réception.

Figure 14: Location de yacht à quai pendant le Festival de Cannes



SOURCE : WWW.ARTHAUDYACHTING.COM

¹³ www.voilesdantibes.com : Dossier de Presse 2024

Les yachts se transforment en espaces de networking, de soirées privées ou encore de présentation de produits ou de films. Tout cela stimule l'activité des brokers, des sociétés de charters, des équipages et de l'ensemble de la filière technique et touristiques du yachting.

Parallèlement, la couverture médiatique internationale de ces événements, associée à la présence de super yachts, renforce le positionnement de la Côte d'Azur en tant que destination majeure du yachting de luxe et suscite l'intérêt de nouveaux investisseurs, acteurs professionnels et clients.

1.2. L'économie bleue : une forte contribution à l'économie locale

La plaisance et le yachting sont des éléments moteurs de l'économie bleue maralpine et contribuent fortement à la dynamique économique locale. Toutefois, les activités relatives à l'économie bleue sont bien plus larges, en témoignent les données suivantes.

1.2.1. Les données clés de l'économie bleue maralpine

En 2025, dans le département des Alpes-Maritimes, **2 119 établissements** exercent une ou plusieurs activités en lien avec l'économie bleue. Ces établissements totalisent près de 6 500 emplois et génèrent 1,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

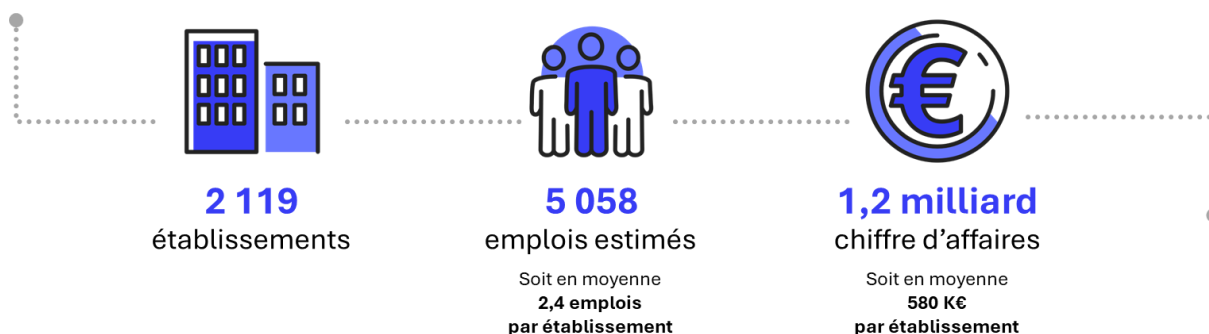
À l'instar de ce qui est observé à l'échelle globale du tissu économique des Alpes-Maritimes, il s'agit essentiellement de très petites entreprises (TPE), puisque **95 % des établissements enregistrent moins de 10 emplois**.

Seuls 7 établissements totalisent plus de 50 emplois, dont l'intégralité des emplois n'est pas forcément en lien direct avec l'économie bleue :

- **THALES DMS France** | Valbonne | Fabrication d'équipements d'aide à la navigation : environ 800 emplois,
- **ALLIOS** | Villeneuve-Loubet | Conception, fabrication et distribution de peintures : environ 90 emplois,
- **VAUBAN 21** | Antibes | Gestionnaire d'infrastructure portuaire : environ 90 emplois ;
- **LES EXPERTS DU VOYAGE** | Nice | Agence de voyage (croisières) : environ 60 emplois,
- **L'HOTEL BELLES RIVES¹⁴** | Antibes : environ 55 emplois,
- **INTERCRUISES SHORESIDE AND PORT** | Nice | Services de rotation, d'excursions à terre, d'opérations portuaires et de programmes hôteliers à l'industrie des croisières océaniques et fluviales : environ 50 emplois,
- **YACHT MANAGEMENT CONSULTANTS** | Antibes | Gestion de yachts : environ 50 emplois.

Des travaux statistiques (cf. Annexe 1 : Process de réalisation de l'étude, page 82) ont permis d'obtenir une estimation plus précise du nombre d'emplois et du chiffre d'affaires directement attribuables au champ de l'économie bleue. Ces derniers sont évalués à **5 058 emplois** et **1,2 milliard d'euros de chiffre d'affaires**.

¹⁴ Au titre de sa plage privée



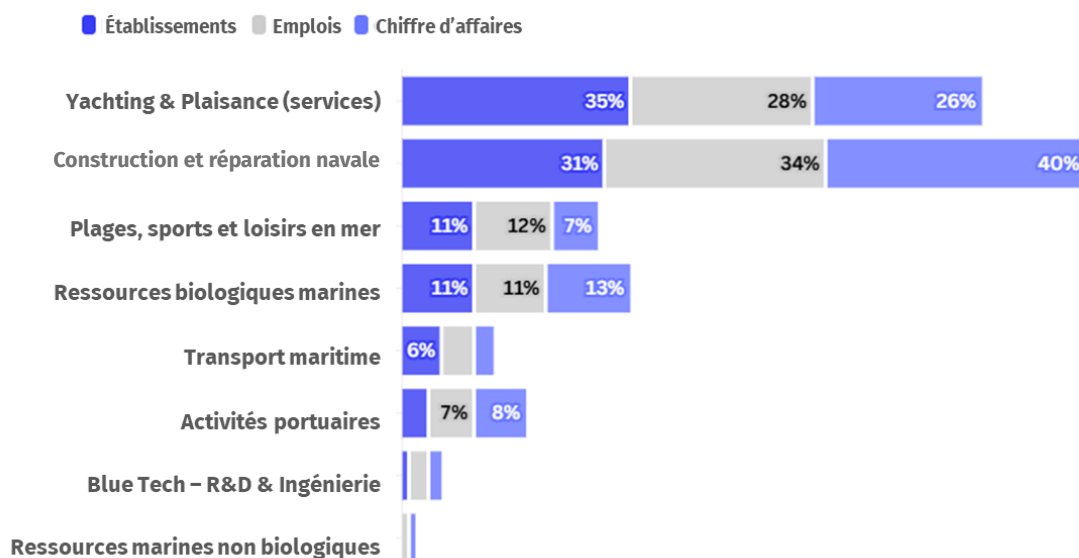
À titre de comparaison, ces chiffres sont similaires à ceux observés pour la filière spatiale. Dans le département des Alpes-Maritimes, celle-ci génère un chiffre d'affaires d'un milliard d'euros et 5 800 emplois mais avec un nombre d'établissements nettement plus faible (70) que celui de l'économie bleue. Les performances de la filière spatiale étant principalement liées à la présence de THALES ALENIA SPACE à Cannes.

>>> Les activités liées au nautisme dominent la filière

Comme évoqué précédemment, **l'économie bleue maralpaine est majoritairement portée par les activités liées au nautisme**. Les segments « Yachting & Plaisance » et « Construction & Réparation navale » totalisent plus de deux tiers de l'activité, tant en termes de nombre d'établissements, d'emplois ou de chiffre d'affaires généré. Ils concentrent ainsi :

- 66 % des établissements,
- 62 % des emplois,
- 66 % du chiffre d'affaires.

Figure 15 : Répartition des établissements, emplois et chiffres d'affaires de l'économie bleue par segment, dans le département des Alpes-Maritimes



SOURCE : TRAITEMENT CCI NICE CÔTE D'AZUR D'APRES DONNEES RCS 2025 POUR LES ETABLISSEMENTS ET MAGE 2023 POUR L'ESTIMATION DES EMPLOIS ET DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Le segment « Yachting & Plaisance » se place en première position en termes de nombre d'établissements (35 %) tandis que sa contribution en termes d'emplois et de chiffre d'affaires (respectivement 28 % et 26 %) est moins importante que celle observée pour le segment « Construction & Réparation navale », qui concentre 34 % des emplois et 40 % du chiffre d'affaires pour 31 % des établissements.

Au sein de ces deux segments, ce sont les activités en lien avec la pratique de la navigation qui prévalent et confirment la forte orientation nautisme du département :

- La **location, vente et négoce de bateaux** pour le segment « Yachting & Plaisance »,
- La **maintenance et réparation navale** pour le segment « Construction & Réparation navale ».

>>> Deux tiers des emplois et du chiffre d'affaires sont concentrés sur les territoires de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis et la Métropole Nice Côte d'Azur

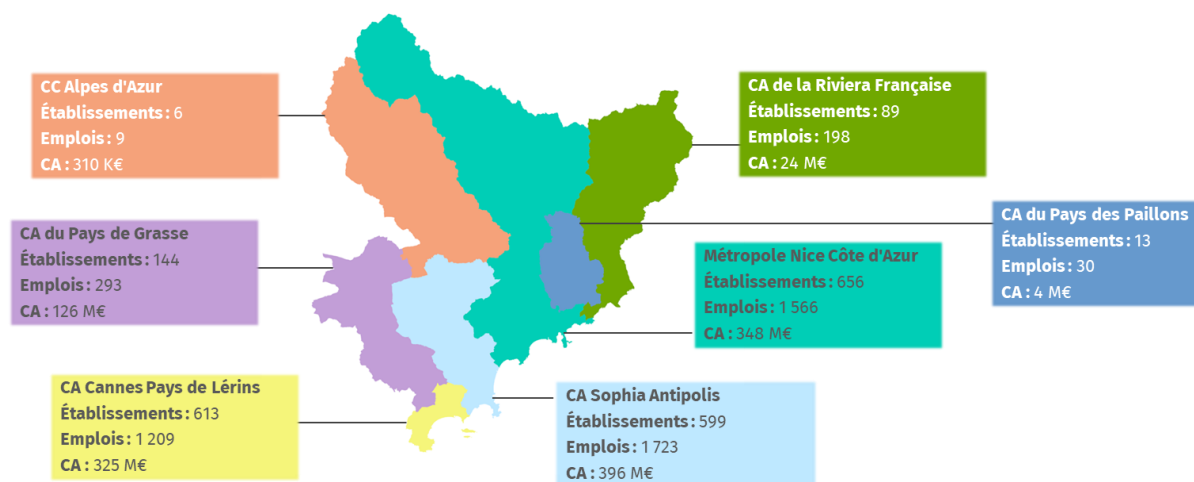
L'analyse de la répartition géographique des établissements de l'économie bleue révèle que **la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis et la Métropole Nice Côte d'Azur totalisent les deux tiers de l'activité**, qu'il s'agisse du nombre d'établissements, du nombre d'emplois ou du chiffre d'affaires généré.

La Communauté d'Agglomération Cannes-Pays de Lérins regroupe néanmoins une part substantielle de l'activité, avec un tiers des établissements et un quart des emplois et du chiffre d'affaires.

Concernant la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis, le poids des emplois et du chiffre d'affaires relatifs à l'économie bleue est supérieur au poids des établissements. Cela signifie qu'un plus petit nombre d'établissements génère une part plus importante des emplois et du chiffre d'affaires. De fait, ce territoire accueille la majorité des établissements de plus de 50 emplois de la filière, à l'image de THALES DMS ou du Port Vauban. Les indicateurs à l'établissement y sont ainsi plus élevés que ceux observés pour la Métropole Nice Côte d'Azur ou de la Communauté d'Agglomération Cannes-Pays de Lérins :

- **Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis** : 2,9 emplois par établissement et 648 000 € de chiffre d'affaires,
- **Métropole Nice Côte d'Azur** : 2,6 emplois par établissement et 582 000 € de chiffre d'affaires,
- **Communauté d'Agglomération Cannes-Pays de Lérins** : 2 emplois par établissement et 530 000 € de chiffre d'affaires.

Figure 16 : Répartition des établissements, emplois et chiffres d'affaires de l'économie bleue par intercommunalité, dans le département des Alpes-Maritimes



SOURCE : TRAITEMENT CCI NICE COTE D'AZUR D'APRES DONNEES RCS 2025 POUR LES ETABLISSEMENTS ET MAGE 2023 POUR L'ESTIMATION DES EMPLOIS ET DU CHIFFRE D'AFFAIRES

1.2.2. Le poids économique des différents segments d'activités

Après avoir identifié et analysé les établissements relevant du champs de l'économie bleue dans son ensemble, une attention particulière a été portée sur chaque segment d'activité pour en évaluer le poids économique et les éventuelles spécificités. L'attribution de ces segments d'activité a été réalisée, pour chaque établissement, sur la base de son code NAF et/ou de la présence de mots clés, préalablement identifiés, dans sa description d'activité (cf. page 82).

>>> Les ressources biologiques marines

230 établissements exercent une activité en lien avec les ressources biologiques marines. Le nombre d'emplois et le chiffre d'affaires générés par ce segment sont évalués à :

- **545 emplois,**
- **165 millions d'euros** de chiffre d'affaires.

Les activités de distribution de produits de la mer dominent le segment. Elles sont exercées par la moitié des établissements du segment et totalisent 80 % du chiffre d'affaires généré (127 millions d'euros). Il s'agit essentiellement de :

- Grossistes alimentaires, généralistes ou strictement spécialisés dans les produits de la mer comme ALOHA SEAFOOD, TOP MEDITERRANEE, SALMOÏKA, MERICK ou encore la POISSONNERIE DELOYE,
- Restaurants ou traiteurs avec une orientation produits de la mer,
- Poissonneries et écaillers au détail.

Certaines entreprises, à l'image de NUEVA PESCANOVA dont les bureaux commerciaux sont localisés à Cagnes-sur-Mer, sont des sociétés multinationales leaders dans leur secteur d'activité et disposent d'une renommée internationale.

Bien que nombreux, **les 66 établissements (28 %) exerçant une activité de pêche-aquaculture réalisent seulement 7 % du chiffre d'affaires** du segment. De fait, à l'exception

de quelques établissements comme AQUAFRAIS, entreprise d'aquaculture, cette activité est essentiellement constituée de petites structures non-employeuses.

Par ailleurs, depuis le début des années 2000, l'activité de pêche enregistre une baisse continue. Le nombre de navires de pêche immatriculés dans le département des Alpes-Maritimes est passé de 130 en 2003 à 91 en 2023, soit une baisse de 30 %. La flotte est également vieillissante, puisque 40 % des navires ont plus de quarante ans.¹⁵ C'est le vieux port de Cannes qui comptabilise le plus grand nombre de navires de pêche (un peu moins d'une vingtaine).

Figure 17 : Évolution du nombre de navires de pêche enregistrés dans les Alpes-Maritimes de 2003 à 2023 par catégorie de longueur

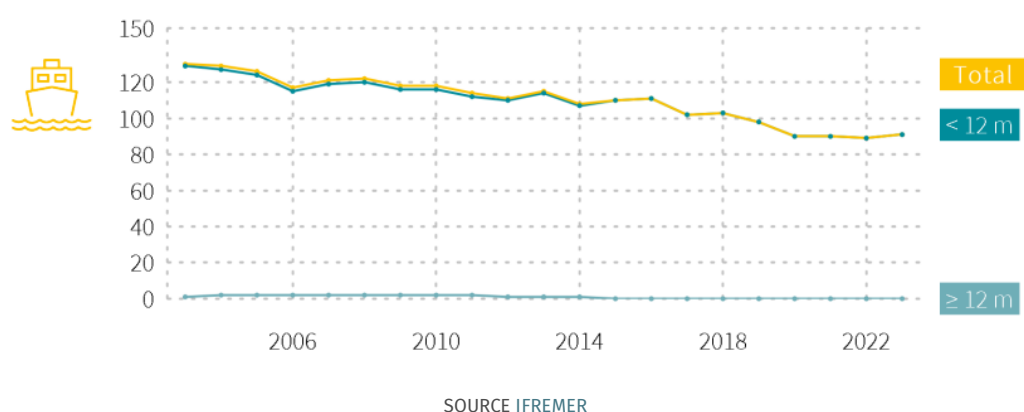
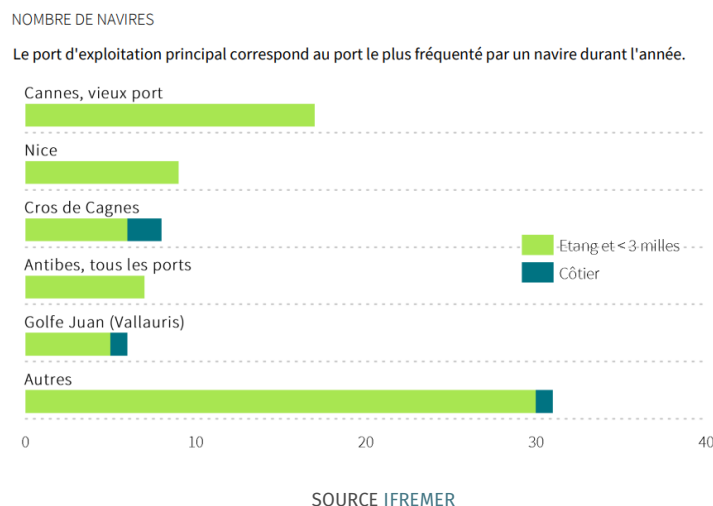


Figure 18 : Répartition des navires de pêche enregistrés dans les Alpes-Maritimes par port d'exploitation principal et par rayon d'action



La production des navires de pêche est évaluée à 2,7 millions d'euros de chiffre d'affaires, soit 262 tonnes pêchées et commercialisées, concernant essentiellement des dorades royales, rascasses et oursins.

¹⁵ www.ifremer.fr

D'un point de vue géographique, **les établissements du segment « Ressources biologiques marines » sont majoritairement localisés dans les agglomérations cannoise (35 %) et niçoise (33 %)**. Le secteur cannois se distingue d'ailleurs par une forte présence des activités liées à la pêche et à l'aquaculture (2 tiers des établissements dont l'entreprise AQUAFRAIS).

La Communauté d'Agglomération Pays de Grasse accueille quant à elle une part non négligeable des établissements relatifs à la transformation des produits de la mer, dont l'entreprise SALMOÏKA, spécialiste de saumons fumés et caviars. **Cela témoigne de la contribution du moyen-pays à l'économie bleue, même sans accès direct à la mer.**

Les activités de distribution de produits de la mer sont quant à elles plutôt localisées sur la Métropole Nice Côte d'Azur, en lien avec la présence du MIN.

>>> *Le yachting et la plaisance*

882 établissements exercent une activité en lien avec le segment « Yachting et Plaisance ». Le nombre d'emplois et le chiffre d'affaires générés par ce segment sont évalués à :

- **1 430 emplois,**
- **325 millions d'euros** de chiffre d'affaires.

Avec 643 établissements exerçant tout ou partie de leur activité dans ce domaine, **la vente et la location de bateaux dominent le segment**. Les chiffres d'affaires les plus importants sont réalisés par les entreprises fortement positionnées sur le créneau des yachts, à l'image de DLB YACHTING, A.B.Y.S, V MARINE ou AQUAMARINE.

L'activité de vente-location de bateaux totalise 64 % du chiffre d'affaires total du segment et s'exerce majoritairement sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis (45 % des emplois et 40 % du chiffre d'affaires).

Avec seulement 26 % des emplois, le secteur cannois génère presque autant de chiffre d'affaires que celui observé sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis.

>>> *La construction et la réparation navale*

741 établissements exercent une activité en lien avec le segment « Construction & Réparation navale ». Le nombre d'emplois et le chiffre d'affaires générés par ce segment sont évalués à :

- **1 687 emplois,**
- **494 millions d'euros** de chiffre d'affaires.

Le segment est porté par les activités de réparation et maintenance navale. Ces dernières sont exercées par deux tiers des établissements du segment (537) et réalisent plus de la moitié du chiffre d'affaires généré. Elles sont en partie exercées sur les aires de carénage présentes sur les ports, parmi lesquelles sont également à dénombrer plusieurs chantiers navals : Port Vauban à Antibes, Port de la Rague à Mandelieu, Port Canto à Cannes. Ces derniers assurent :

- Réparations moteurs et interventions techniques,
- Entretien général, grutage, nettoyage et peinture de coque,
- Travaux mécaniques, électroniques et de gréement,

- Restauration complète ou partielle de bateaux anciens ou modernes.

Un nombre important de ces chantiers navals et aires de carénage est géré par la société MONACO MARINE, principale entreprise du segment.

Les activités de production d'équipements et machines, bien que moins importantes en termes de nombre d'établissements (22 %), **totalisent près de 40 % du chiffre d'affaires du segment**. Cela s'explique par la présence, sur ce créneau, d'entreprises d'envergure comme THALES DMS ou DASSAULT SYSTEMES. Ces deux entreprises réalisent, à elles seules, la moitié du chiffre d'affaires observé sur ce sous-segment d'activité.

D'un point de vue géographique, **les activités relatives à la construction et à la réparation navale sont principalement localisées sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia-Antipolis** (32 % des établissements). Alors que les activités de réparation et maintenance navale se localisent plutôt sur les territoires des communautés d'agglomération Sophia-Antipolis et Cannes-Pays de Lérins, la Métropole Nice Côte d'Azur se démarque par le poids des activités de construction navale et de production d'équipements et de machines.

>>> Les plages, sports & loisirs nautiques

267 établissements exercent une activité en lien avec le segment « Plages, sports et loisirs en mer ». Le nombre d'emplois et le chiffre d'affaires générés par ce segment sont évalués à :

- **610 emplois,**
- **87 millions d'euros** de chiffre d'affaires.

Les activités exercées dans le cadre de ce segment sont extrêmement diverses : exploitation de plages, magasin de vente de matériels & produits liés aux sports nautiques et à la glisse, clubs nautiques et de plongée ou encore bateau-école... Toutefois, les chiffres d'affaires les plus importants sont réalisés par les établissements gérant une concession de plage privée.

Avec 40 % des emplois et 54 % du chiffre d'affaires généré, le niveau d'activité lié au segment « Plages, sports et loisirs en mer » est particulièrement important sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur.

>>> Le transport maritime

175 établissements exercent une activité en lien avec le transport maritime. Le nombre d'emplois et le chiffre d'affaires générés par ce segment sont évalués à :

- **234 emplois,**
- **40 millions d'euros** de chiffre d'affaires.

Le transport de passagers représente l'essentiel de l'activité, avec deux tiers des établissements (103), des emplois (142) et du chiffre d'affaires généré (22,4 millions d'euros). Les chiffres d'affaires les plus importants de ce sous-segment sont réalisés par les compagnies maritimes assurant les traversées vers les îles de Lérins, Monaco ou encore Saint-Tropez, comme PLANARIA, HORIZON ou RIVIERA LINES.

L'activité « Transport de passagers » comprend également les agents & consignataires maritimes, soit les intermédiaires professionnels chargés de représenter un armateur ou un

affréteur dans un port. Il s'occupe des formalités administratives, de la coordination des opérations portuaires (accostage, avitaillement, transit des marchandises ou passagers) et assure la liaison avec les autorités portuaires, les douanes et les prestataires locaux.

À noter que pour une soixantaine d'établissements du segment, il n'a pas été possible de spécifier le type de transport effectué (passagers ou marchandises). Les entreprises pouvant se positionner sur les différents créneaux de transports : passagers, marchandises ou agents maritimes.

>>> La Blue-tech et la R&D

Le segment « Blue-tech et R&D » regroupe l'ensemble des technologies et innovations appliquées aux milieux marins et littoraux mais dont les finalités peuvent varier :

- Gestion et valorisation des ressources marines,
- Réduction de l'impact écologique des activités,
- Amélioration des performances techniques, des matériaux et équipements marins notamment.

Au sein de ce segment, la R&D occupe une place centrale. Elle joue un rôle moteur dans l'innovation et les transferts technologiques entre filières économiques.

Dans les Alpes-Maritimes, **35 établissements** exercent une activité en lien avec ce segment. Le nombre d'emplois et le chiffre d'affaires générés sont évalués à :

- **139 emplois ;**
- **22 millions d'euros** de chiffre d'affaires.

Ces entreprises interviennent sur des thématiques variées :

- Acoustique sous-marine,
- Surveillance de la qualité des eaux, gestion de la pollution marine,
- Productivité & biosécurité des élevages aquacoles,
- Amortissement des vagues de tempête....

La plupart d'entre elles s'attache à réduire l'impact des activités de la filière sur son environnement, à l'image d'ÉCOTANK, déployant un ensemble de solutions pour la gestion des pollutions marines, ou d'INALVE, ambitionnant de « *nourrir la planète sans épuiser ses ressources naturelles* » grâce à la production de microalgues sur biofilm pour une biomasse ultraconcentrée et non transformée et dont une gamme est directement destinée aux écloséries aquacoles.

24 entreprises du département sont titulaires d'un brevet concernant une technologie marine ou maritime, soit un total de 40 brevets sur les 2 700 brevets publiés par l'INPI entre 2010 et 2020, au niveau national sur cette même thématique. Les brevets publiés dans les Alpes-Maritimes concernent principalement les équipements de navigation, les technologies de plongée, les modes de propulsion marine, l'amélioration des performances et les systèmes de balisages et de signalisation.

Figure 19 : Principales thématiques des brevets publiés par l'INPI entre 2010 et 2020 concernant les technologies marines et maritimes et dont le titulaire est localisé dans le département des Alpes-Maritimes



SOURCE CCI NICE COTE D'AZUR D'APRES DONNÉES INPI, INSEE

Ces dépôts de brevets reflètent un **écosystème technologique orienté sur les usages concrets du maritime côtier**, avec une amorce de diversification vers les solutions environnementales et énergétiques.

D'un point de vue politique, le segment « Blue tech et R&D » est clairement identifié comme un axe stratégique de développement par les institutions locales. En témoigne **la création de filières d'excellence territoriale** dédiées sur les territoires de la Métropole Nice Côte d'Azur et de l'agglomération sophilopolitaine, permettant de croiser les enjeux scientifiques, technologiques et économiques.

1.2.3. Les activités maritimes et le tourisme, une dynamique d'attractivité croisée

Les activités maritimes et touristiques constituent deux piliers, étroitement liés, du développement économique littoral des Alpes-Maritimes. Si le cœur de l'économie bleue locale n'englobe pas directement les activités touristiques et se concentre sur les activités directement liées à la mer (plaisance, croisière, sports nautiques, services portuaires, maintenance navale...), il partage néanmoins de nombreux points de convergence avec la dynamique touristique du territoire.

En effet, **les activités maritimes contribuent à enrichir l'expérience touristique**. Qu'il s'agisse de sorties en mer, escales de croisière, activités sportives sur le littoral ou encore de transport maritime quotidien de passagers, ces dernières constituent une spécificité et un facteur différenciant majeur pour l'attractivité touristique de la Côte d'Azur.

Dans le même temps, **l'attractivité touristique du département favorise la croissance et la diversification des segments de l'économie bleue**, en soutenant la création d'emplois, l'investissement dans les infrastructures portuaires et le développement de services innovants (plateformes digitales de réservation d'activités nautiques, bases nautiques éco-responsables...).

>>> Le tourisme dans les Alpes-Maritimes, en quelques chiffres

Pour éclairer le lien structurel entre économie bleue et tourisme, il est important de rappeler quelques chiffres clés relatifs à l'attractivité touristique du territoire.

En 2023, le département des Alpes-Maritimes a accueilli **11,5 millions de touristes**, soit 200 000 personnes supplémentaires présentes en permanence sur le territoire. La saison estivale prévaut puisque près d'une arrivée sur deux s'effectue entre juin et septembre et que le mois d'août se positionne comme le mois de pointe, avec 14 % des arrivées annuelles¹⁶. Dans les ports, ce sont 670 000 croisiéristes enregistrés cette même année.

Les dépenses effectuées par les touristes et visiteurs s'élèvent à 6,5 milliards d'euros et génèrent 12 milliards d'euros de retombées économiques pour le territoire. Une partie d'entre elles profitent directement aux professionnels de l'économie bleue.

La notoriété touristique du littoral maralpin repose autant sur son cadre naturel que sur son histoire touristique. La Côte d'Azur s'est imposée au 19^{ème} siècle comme une destination de villégiature hivernale prisée par l'aristocratie européenne, avant de se transformer, après 1945, en un haut lieu du tourisme balnéaire estival « de masse ». Cette double tradition, qui combine luxe, culture et tourisme populaire, contribue à former une identité littorale contrastée, dans laquelle les activités maritimes occupent une place importante.

Figure 20 : Les activités nautiques maralpines contribuant à l'attractivité touristique du territoire

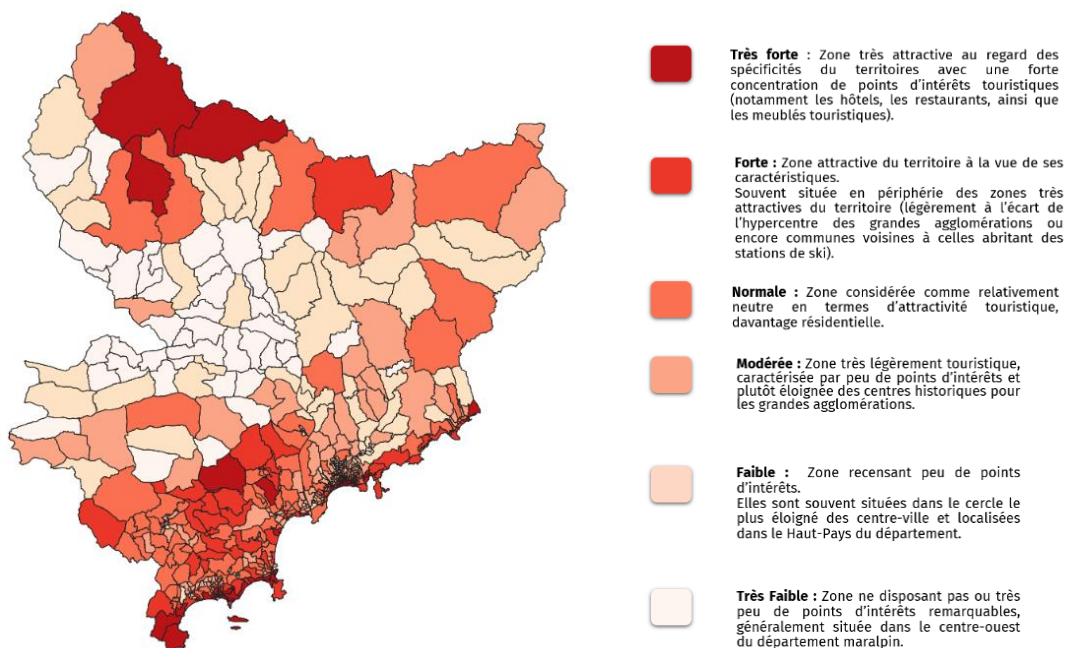


SOURCE CCI NICE COTE D'AZUR

¹⁶ Côte d'Azur France, Chiffres clés Tourisme - Edition 2024

D'un point de vue plus économique, le département des Alpes-Maritimes accueille plus de **7 000 établissements d'hébergement-restauration**. Près de 90 % d'entre eux sont localisés sur le littoral, témoignant du caractère maritime de l'activité touristique. Aussi, en lien avec le grand nombre d'hôtels et de restaurants, mais également avec le nombre important d'événements (culturels, sportifs ou d'affaires) s'y déroulant chaque année, la zone littorale présente un taux de touristicité¹⁷ allant de « fort » à « très fort ».

Figure 21 : Taux de touristicité par IRIS



SOURCE CCI NICE COTE D'AZUR

1.2.4. Les spécificités de l'économie bleue maralpine et ses perspectives de développement

Les activités maritimes sont présentes sur l'ensemble du territoire azuréen, et plus largement à l'échelle des trois départements littoraux de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Néanmoins, certaines spécificités locales se dégagent.

Dans les Alpes-Maritimes, la filière se distingue par une **forte orientation vers la plaisance et le yachting**, au sein d'un tissu économique moins industrialisé et moins logistique que celui observé dans des zones comme Marseille-Fos ou Toulon. En témoignent, les 70,5 millions de tonnes de marchandises traitées sur le Grand Port Maritime de Marseille (cf. 120 000 tonnes sur le port de Nice) et les 4 millions de passagers transportés en 2024 (cf. 326 768 passagers Corse pour le port de Nice).

L'économie bleue maralpine s'articule principalement autour de la pratique de la navigation, comprenant la vente & location de bateaux et les services d'entretien & réparation navale, ainsi que sur un tissu d'entreprises spécialisées, souvent positionnées

¹⁷ [La filière Tourisme dans les Alpes-Maritimes - Édition 2023](#)

sur des créneaux de niche à forte valeur ajoutée, tels que la conception navale, la fabrication d'équipements sur mesure ou l'ingénierie embarquée.

Contrairement au département des Bouches-du-Rhône, où la présence d'un grand port industriel génère un effet d'entraînement sur la construction navale ou la logistique, **l'économie bleue maralpine s'appuie sur un modèle plus fragmenté, centré sur l'accueil, les services, la maintenance et l'innovation technologique.** Ce positionnement se traduit par :

- Une forte dépendance à la saison touristique, avec une concentration des activités sur la période estivale,
- Une pression foncière plus élevée,
- Une sensibilité exacerbée aux nuisances.

Il en résulte une économie bleue particulièrement exigeante sur la qualité de vie, la préservation de l'environnement et la réputation du territoire.

Dans les Alpes-Maritimes, le nautisme constitue un pilier essentiel de l'activité maritime locale, générant à lui seul près des deux tiers de la valeur créée par l'économie bleue. Parallèlement, **l'innovation ouvre de nouvelles perspectives de croissance et de diversification économiques**, notamment dans les technologies environnementales adaptées au littoral, telles que la gestion des déchets marins, les solutions de propulsion marine propre ou encore l'utilisation de matériaux durables. De fait, sur le littoral maralpin, les enjeux environnementaux sont particulièrement importants. La densité urbaine et touristique, conjuguée à la fragilité du littoral, impose une gestion rigoureuse des impacts liés aux activités nautiques, ainsi qu'une adaptation accrue aux risques liés au changement climatique (cf. § 2.1 page 37).

Ces contraintes stimulent l'émergence d'initiatives et de solutions technologiques innovantes, faisant du département un laboratoire avancé de la transition écologique maritime. Par ailleurs, le territoire maralpin offre des opportunités spécifiques, notamment dans le tourisme maritime haut de gamme, la plongée professionnelle, la maintenance de super yachts et le développement des hautes technologies navales.

Ce positionnement est de nature à renforcer l'attractivité internationale de la Côte d'Azur et à affirmer sa place comme un pôle important de l'économie bleue méditerranéenne.

1.3. Une diversité d'activités aux enjeux parfois antagonistes

Bien que présentes dans des proportions différentes, les activités de l'économie bleue maralpine sont variées : plaisance, yachting, pêche, transport maritime, chantiers navals et tourisme balnéaire... La coexistence de ces activités entraîne certaines tensions voire conflits d'usage entre les acteurs.

Les conflits sont, en premier lieu, liés à la rareté du foncier littoral et à la pression foncière exercée par les activités les plus rentables, notamment le tourisme et l'immobilier. **L'accès à la mer devient alors un objet de compétition**, entre :

- Professionnels et plaisanciers,
- Navires de passage et unités à l'année,
- Exploitants portuaires et usagers locaux,
- Professionnels des différents segments de la filière.

La compétition pour les places portuaires, particulièrement vive en haute saison, renforce les tensions. Les activités économiques les moins visibles, souvent lié à un faible nombre d'établissements, peinent ainsi à obtenir un accès alors que leur activité quotidienne en dépend.

« On utilise des bateaux et on n'a pas de place dans les ports ! À partir du 1er mai, tous nos bateaux sont sur leur ancre. »

Par ailleurs, les **nuisances portuaires** (bruit, circulation, pollution de l'air et de l'eau) entrent parfois en contradiction avec l'image haut de gamme du tourisme azuréen, souhaitée par les décideurs locaux. De même, la présence **de chantiers navals**, pourtant nécessaires au fonctionnement de l'économie bleue, peut se heurter aux attentes des riverains et des clientèles touristiques. Ces divergences se doublent d'un **éclatement institutionnel** : chaque segment d'activités (pêche, yachting, plaisance, industries nautiques, ports) dispose de ses propres instances de représentation, ce qui **fragmente la gouvernance sectorielle** et nuit à la lisibilité d'ensemble de l'économie bleue et aux arbitrages.

Figure 22 : Multiplicité des organes de représentation au sein des activités liées à la plaisance et aux sports & loisirs nautiques



Cette diversité d'activités reflète des logiques économiques, sociales et environnementales distinctes, parfois même en opposition. Certains acteurs préconisent une utilisation commerciale du littoral, tandis que d'autres privilégient sa préservation écologique ou encouragent une exploitation raisonnée.

Les discussions récentes concernant les escales de croisière mettent en évidence la coexistence des enjeux économiques et environnementaux. D'une part, ces escales sont associées à des bénéfices économiques significatifs ; d'autre part, ils suscitent des interrogations quant à leur **impact environnemental**, notamment **en matière de pollution atmosphérique et marine**.



SOURCE : ©CHRISTIAN ESTROSI / X

Cette situation a conduit certaines collectivités à instaurer des mesures visant à restreindre, voire interdire, l'accès des navires de croisière dans les baies, au-delà d'un certain seuil de passagers. Par exemple, la Métropole Nice Côte d'Azur a adopté un arrêté spécifique pour encadrer l'activité des croisières, en limitant à 65 le nombre d'escales par an et interdisant, dès 2026, l'accueil de navires transportant plus de 1 000 passagers. Pour la commune de Cannes, la limite sera fixée à **un seul paquebot de plus de 3 000 passagers par jour en 2026**, avec un objectif de **réduction à 1 300 passagers maximum d'ici 2030**. Sur la commune de Villefranche-sur-Mer, l'arrêté métropolitain prévoit également une **limitation à 2 500 passagers par navire et une escale par jour, plafonnée à 65 par an**.

Ces mesures traduisent une volonté politique de **concilier attractivité économique et sobriété écologique**, dans la lignée des restrictions déjà mises en œuvre à Venise, Barcelone ou Amsterdam. Cela rend indispensable l'instauration de dispositifs de concertation, d'arbitrage et de planification intersectorielle à l'échelle territoriale.

2. LES ENJEUX DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE POUR L'ECONOMIE BLEUE

2.1. Les activités maritimes, sources d'externalités environnementales contribuant au dérèglement climatique

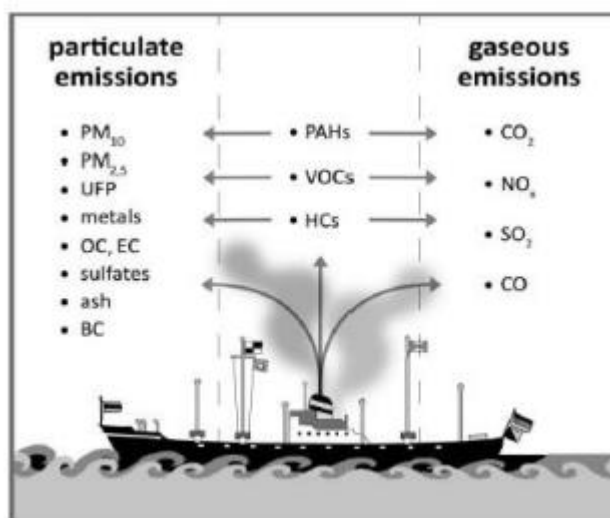
Comme la plupart des activités humaines, les activités maritimes sont sources d'**externalités environnementales**, qui participent au dérèglement climatique et à la dégradation des milieux naturels. Ces effets se manifestent à travers différentes formes de pollutions et de pressions sur les écosystèmes.

2.1.1. Pollution de l'air

La pollution de l'air liée aux activités maritimes provient essentiellement de la combustion du fioul dans les moteurs des bateaux et véhicules nautiques. Elle se traduit par l'émission de gaz à effets de serre (GES) et de polluants atmosphériques :

- Particules fines et ultrafines (PUF),
- Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP),
- Oxydes de soufre (SO₂),
- Oxydes d'azote (NO_x),
- Composés organiques volatils (COV), pouvant conduire à la formation de particules secondaires, à l'origine de l'acidification des sols et de formation d'ozone dans les basses couches de l'atmosphère.

Figure 23 : Schéma représentant les composés émis par les navires (Mueller et al., 2011)



SOURCE : [AIR PACA](#)

Une étude réalisée par ATMOSUD, en 2023, évalue que la combustion d'un litre de carburant marin dans un moteur de navire émet jusqu'à 80 000 fois plus de particules que la combustion d'un litre de carburant brûlé dans un moteur thermique diesel, équipé d'un filtre à particules. Cela s'explique par :

- L'utilisation de fioul lourd (HFO), souvent moins raffiné et avec une teneur en soufre plus élevée que les carburants automobiles,
- Le sous-équipement des navires en systèmes de dépollution, contrairement au secteur automobile où ces technologies sont largement standardisées¹⁸.

Par ailleurs, le niveau d'émission de polluants varie selon la phase de fonctionnement du navire : navigation, manœuvre (arrivée/départ) ou à quai. En 2017, une synthèse mondiale des études portant sur l'évaluation des émissions des navires¹⁹ a montré que la majorité des émissions du transport maritime provenaient du stationnement à quai²⁰.

Dans les Alpes-Maritimes, le transport maritime est à l'origine des émissions de :

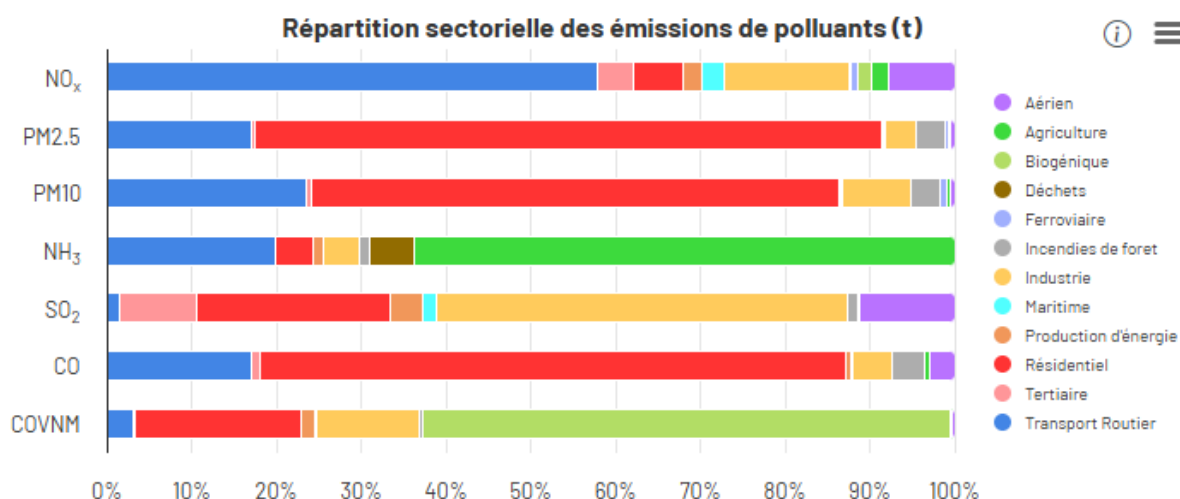
- 166 tonnes de NO_x, soit 2,6 % des émissions de polluants,
- 5 tonnes de SO₂, soit 1,4 % des émissions de polluants.

À titre de comparaison, dans le département des Bouches-du-Rhône, où l'activité de transport maritime est largement développée, les émissions de polluant sont en moyenne 70 fois supérieures :

- 12 754 tonnes de NO_x, soit un tiers des émissions de polluants et 77 fois plus que l'émission constatée dans le département des Alpes-Maritimes,
- 325 tonnes de SO₂, soit 3,5 % des émissions de polluants et 77 fois plus que l'émission constatée dans le département des Alpes-Maritimes.

NO_x et SO₂, auxquels s'ajoute, dans le département des Bouches-du-Rhône, l'émission de PM2.5, PM10, CO, COVNM.

Figure 24 : Répartition sectorielle des émissions de polluants (t) en 2022 dans le département des Alpes-Maritimes



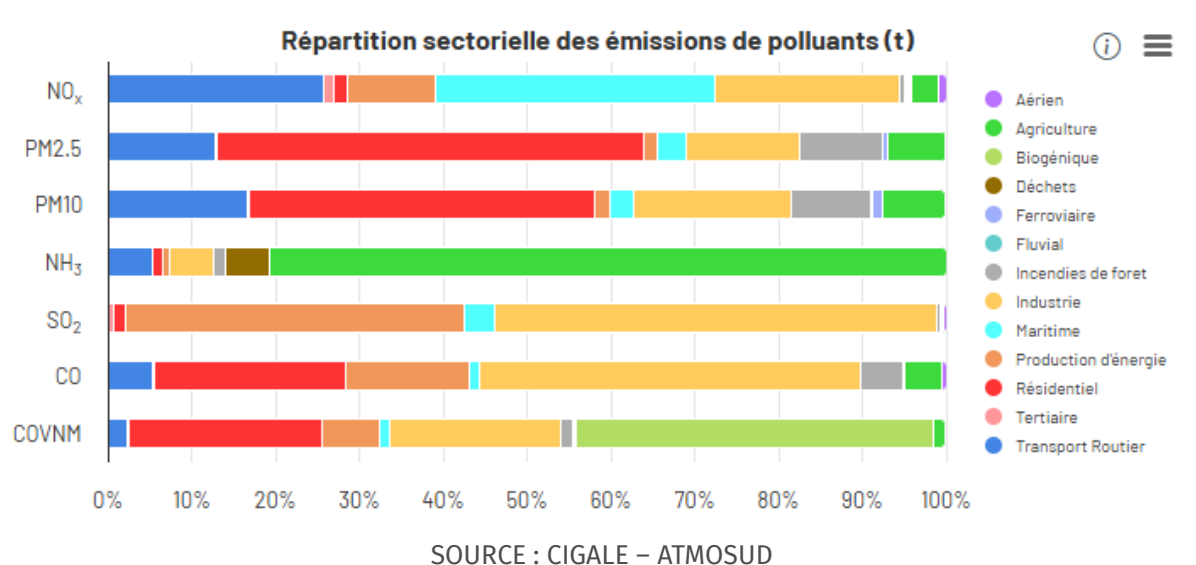
SOURCE : CIGALE – ATMOSUD

¹⁸ [ATMOSUD, Conférence Qualité de l'air & activité maritime, 22 mai 2023](#)

¹⁹ Nunes et al., 2017. The activity-based methodology to assess ship emissions - A review. Environ. Pollut. 231, 87-103

²⁰ [EGIS, Étude pour une gestion durable de la navigation de croisière et de la grande plaisance, 2021](#)

Figure 25 : Répartition sectorielle des émissions de polluants (t) en 2022 dans le département des Bouches-du-Rhône



Au regard du diagnostic précédemment effectué (cf. § 1.2.1 page 23), dans les Alpes-Maritimes, **la problématique des émissions relatives au transport maritime concerne principalement les activités en lien avec l'exportation de ciment, les liaisons Corse-Continent et les escales de croisières.**

Cependant, ces activités ne représentent qu'une part mesurée de l'économie bleue maralpine. Les émissions générées par les embarcations de plaisance, certes de taille plus réduite, ne doivent quant à elles pas être sous-estimées, en raison de leur nombre important et de leur caractère parfois plus polluant à l'unité, lié à l'ancienneté de la flotte.

« Les grands navires, 80% du temps, ils sont à quai, branchés électriquement. Bien sûr, ils consomment quand ils traversent mais c'est 0,01% du problème du carbone »

Les opérations de construction, d'entretien et de réparation navale sont également génératrices de pollution atmosphérique : les processus de soudage, peinture et sablage libèrent des composés organiques volatils (COV) et des particules fines tandis que les équipements de chantier sont susceptibles d'émettre des oxydes de soufre (SOx), oxydes d'azote (NOx) et gaz à effet de serre (GES).

2.1.2. Pollution de l'eau

Les sources de pollution de l'eau issues des activités maritimes sont multiples. Une grande partie d'entre elles provient des **rejets effectués par les bateaux**, qu'ils soient accidentels (collisions, échouements) ou intentionnels (dégazages illégaux, vidanges sauvages) :

- **Hydrocarbures,**
- **Eaux usées domestiques :** eaux grises provenant des éviers, lavabos et douches, eaux noires provenant des toilettes ainsi que des opérations de lavage et de blanchisserie. La production d'eaux grises s'établit en moyenne à 255 litres/jour/personne et celle des eaux noires à 32 litres/jour/personne²¹. À noter

²¹ [EGIS, Étude pour une gestion durable de la navigation de croisière et de la grande plaisance, 2021](#)

que sur les navires les plus modernes, les eaux usées sont traitées grâce à des systèmes embarqués d'épuration. En revanche, sur beaucoup de navires anciens, ces eaux ne sont pas traitées,

- **Eaux de cale** : eaux s'accumulant dans la partie la plus basse des bateaux, souvent constituées d'un mélange d'eau, de liquides huileux, de lubrifiants et de liquides de nettoyage,
- **Eaux de ballast** : eaux embarquées sur les bateaux pour leur stabilité, susceptibles de contenir une variété de matières biologiques, dont des espèces non indigènes et envahissantes,
- **Déchets solides** : produits par les usagers présents sur les bateaux (papiers, plastiques, déchets alimentaires, produits cosmétiques, engins de pêche ...), ces derniers font l'objet d'une réglementation stricte ([convention internationale MARPOL 73/78 – Annexe V](#)) mais se retrouvent parfois intentionnellement jetés à la mer par certains plaisanciers peu scrupuleux, à l'image des bouteilles en plastique ou des canettes.

« On retrouve toujours, aux mêmes endroits, les mêmes polluants, les canettes Heineken. Je pense qu'Heineken est le plus gros sponsor de pollution dans les ports »

Aux rejets directs des bateaux s'ajoute une contamination de l'eau provoquée par :

- L'usage généralisé de peintures antisalissure (antifouling), qui conçues pour empêcher la fixation des organismes marins sur la coque des bateaux, libèrent des substances nocives dans l'eau, dont les substances alkyles per- et poly fluorées (PFAS)²²,
- La dispersion de fragments de peinture, agents de nettoyage ou de solvants lors des opérations d'entretien, maintenance et démantèlement des bateaux,
- Les résidus de crème solaire liées aux activités de baignade.

Dans le cas des **activités aquacoles, des produits chimiques** (traitements vétérinaires, désinfectants contenus dans les eaux de lavage) **et des déchets organiques** (fèces, aliments non consommés) **sont susceptibles d'être rejetés en mer**. Leur accumulation peut entraîner des contaminations bactérienne et virale et ainsi réduire la teneur en oxygène de l'eau.

Dans les ports, bien qu'indispensables pour maintenir les profondeurs nécessaires au passage des navires, **les opérations de dragage**, qui consistent à retirer les sédiments accumulés dans les fonds et chenaux d'accès, **ont des incidences sur le milieu marin**. Les sédiments dragués sont parfois pollués par des dépôts antérieurs liés aux activités menées sur le site portuaire.

Les activités maritimes sont génératrices de pollutions dans l'eau. Toutefois, il est important de rappeler que **80 % de la contamination du milieu marin vient de la terre** (source [IFREMER](#)).

²² [Opinion : PFAS dans l'eau de mer - Fishing for Shitstorm | YACHT](#)

2.1.3. Pollution des sols terrestres et marins

La pollution des sols liée aux activités maritimes se manifeste **principalement dans les zones portuaires, où se concentrent les opérations de construction, réparation et maintenance navale, ainsi que la manutention de marchandises.**

Ces activités génèrent des contaminations variées des sols :

- Fuites de carburants et d'huiles,
- Poussières métalliques issues des travaux de sablage ou de découpe,
- Déversements accidentels de substances chimiques.

Le démantèlement des navires en fin de vie constitue également une source importante de pollution, notamment lorsque les substances toxiques à bord (huiles, solvants, métaux lourds, amiante) ne sont pas traitées dans des filières spécialisées.

Les lessivages successifs des sites portuaires, causés par les intempéries, entraînent le transfert de ces polluants vers la mer, via les ruissellements et les infiltrations. Par ailleurs, les zones de stockage mal gérées, les sédiments remobilisés lors des opérations de dragage ainsi que les décharges à ciel ouvert utilisées pour les déchets des navires participent à la dégradation des sols.

Aussi, les études de cas menées sur d'anciens chantiers navals historiques révèlent une pollution persistante et profonde des sols, compromettant leur reconversion et exposant les populations riveraines à des risques sanitaires²³.

Enfin, l'abandon de déchets solides sur les plages, qu'ils soient d'origine terrestre ou marine, contribue à la contamination des sols côtiers, affectant la qualité écologique et la biodiversité des zones naturelles mais également leur usage récréatif.

2.1.4. Dégradation et destruction des écosystèmes et habitats naturels

Les activités maritimes peuvent entraîner une **dégradation directe et cumulative** des écosystèmes marins et côtiers, en affectant à la fois les habitats benthiques²⁴, les espèces sensibles et les équilibres sédimentaires. Dans les Alpes-Maritimes, ces dégradations sont principalement liées aux phénomènes suivants :

- **Artificialisation** des sols et des fonds marins,
- **Ancrage** des grands yachts et navires de croisière,
- **Dérives des bouées de mouillage**,
- **Dragages portuaires**,
- **Remous d'hélice et sillages**, qui accentuent la turbidité de l'eau.

Les infrastructures portuaires et côtières (quais, terminaux, remblais, chantiers navals, bases nautiques...) provoquent une **artificialisation massive des sols**, qui détruit des

²³ Jung, J.H.; Khirul, M.A.; Kang, D.; Jee, H.; Park, C.; Jung, Y.; Song, S.; Yang, E. Cutting-Edge Solutions for Soil and Sediment Remediation in Shipyard Environments.

²⁴ Substrats des fonds des mers et des océans ainsi que les organismes aquatiques en relation directe avec l'aquaculture en zone littorale contribuent également à cette artificialisation, en modifiant les sols côtiers pour créer des structures d'élevage, avec pour conséquence la perte de biodiversité, l'érosion accrue et des risques de contamination des eaux.

habitats littoraux et marins, perturbe la dynamique hydro-sédimentaire naturelle, imperméabilise les surfaces et fragmente les habitats. Cette pression est particulièrement visible dans les zones fortement urbanisées comme Nice, Cannes, Antibes ou Menton.

Figure 26 : Évolution du trait de côte : l'exemple de Cannes (1943, 1971 et 2004)



SOURCE : IGN

En mer, le trafic maritime entraîne des collisions avec les cétacés et constitue une cause majeure de mortalité non naturelle, qui augmente avec l'intensité du trafic, la vitesse des navires et le manque de dispositifs d'alerte. Les **enchevêtrements dans les engins de pêche**, y compris les filets fantômes, menacent également les dauphins, tortues et autres espèces marines. Quant au **by catch** (capture accidentelle d'espèces non ciblées), il affecte gravement la faune non commerciale.

2.1.5. Autres externalités

>>> Pollution sonore

Les activités liées à l'économie bleue génèrent une pollution sonore sous-estimée pourtant bien réelle. Les chantiers navals, par leurs opérations de découpe et soudure ou de mise à sec et mise à l'eau, produisent des **bruits mécaniques** continus, susceptibles de perturber les écosystèmes côtiers. En mer, la navigation et l'ancrage des navires de plaisance provoquent des nuisances acoustiques par les frottements et chocs répétés des chaînes sur les fonds rocheux ou sablonneux.

À cela s'ajoute une **pollution sonore d'origine humaine liée aux usages récréatifs**, telle que le bruit généré par les motonautiques ou la diffusion de musique, à volume élevé, sur les plages ou à bord des yachts lors de l'organisation de réceptions et événements privés.

Cette intensité sonore altère la tranquillité des espaces littoraux, déstabilise les comportements de nombreuses espèces marines sensibles aux ondes acoustiques, en particulier les cétacés, et constitue une source croissante de conflits d'usage avec les populations locales et les visiteurs recherchant plutôt le calme et la nature.

>>> Surexploitation des ressources marines, hydriques et énergétiques

Les activités de l'économie bleue exercent des pressions sur les ressources halieutiques, notamment dans le cas de la pratique de la pêche.

Parallèlement, les activités liées à la plaisance, aux chantiers navals ou à l'aquaculture impliquent une consommation renforcée de la ressource hydrique, notamment pour le lavage des engins, le refroidissement ou la transformation des produits, accentuant les tensions sur les réserves d'eau douce, particulièrement critiques dans un contexte méditerranéen déjà exposé au stress hydrique.

En outre, la consommation énergétique des engins et infrastructures maritimes reste largement carbonée, contribuant à la pression sur les réseaux électriques en période estivale et à une empreinte carbone peu compatible avec les objectifs annoncés de transition écologique. Ces dynamiques de surexploitation des ressources marines et terrestres interrogent quant à la soutenabilité de certains modèles de croissance bleue.

>>> Risques réputationnels

La sensibilisation croissante à l'urgence climatique alimente une vigilance accrue vis-à-vis des pratiques perçues comme écologiquement irresponsables. Aussi, le yachting fait l'objet d'une attention médiatique critique et de mobilisations militantes ciblées, susceptibles de ternir l'image, non seulement des entreprises concernées mais de l'ensemble de la filière. **Cette pression sociale croissante s'accompagne d'une stigmatisation comparable à la « honte de l'avion », qui s'exprime désormais autour de la « honte du yacht », illustrant un rejet moral de la consommation ostentatoire et polluante.**

Dans le même temps, les investisseurs, clients et autres parties prenantes exigent davantage de transparence, de responsabilité environnementale et d'engagements concrets en matière de durabilité.

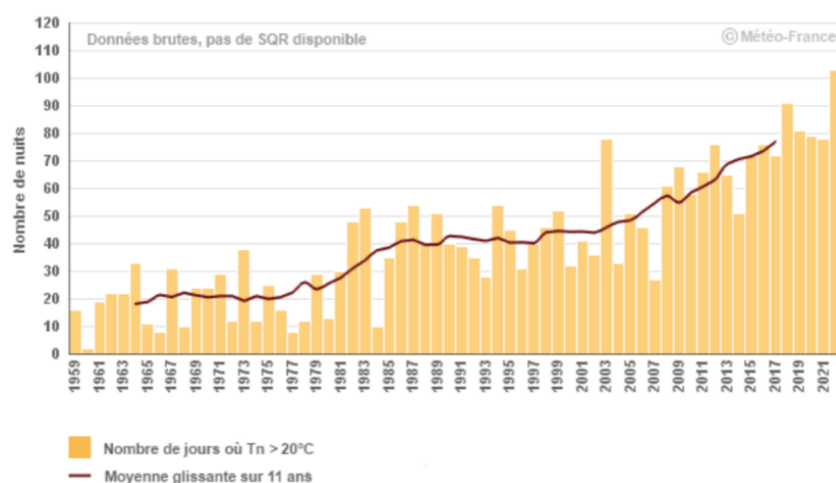
2.2. Le dérèglement climatique : une menace pour la pérennité de la filière maritime

Les externalités environnementales générées par l'économie bleue participent au dérèglement climatique. Dans le même temps, les effets du dérèglement climatique ne sont pas sans conséquences sur les activités de l'économie bleue et sont de nature à impacter fortement les conditions d'exercice et leur rentabilité économique.

2.2.1. Les impacts du dérèglement climatique

L'augmentation des températures de l'air et des eaux de surface est l'un des effets les plus documentés. En région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la température moyenne estivale devrait augmenter de 1,8°C d'ici 2050. Cette hausse multipliera les journées à fortes chaleurs (>35°) et les nuits tropicales.

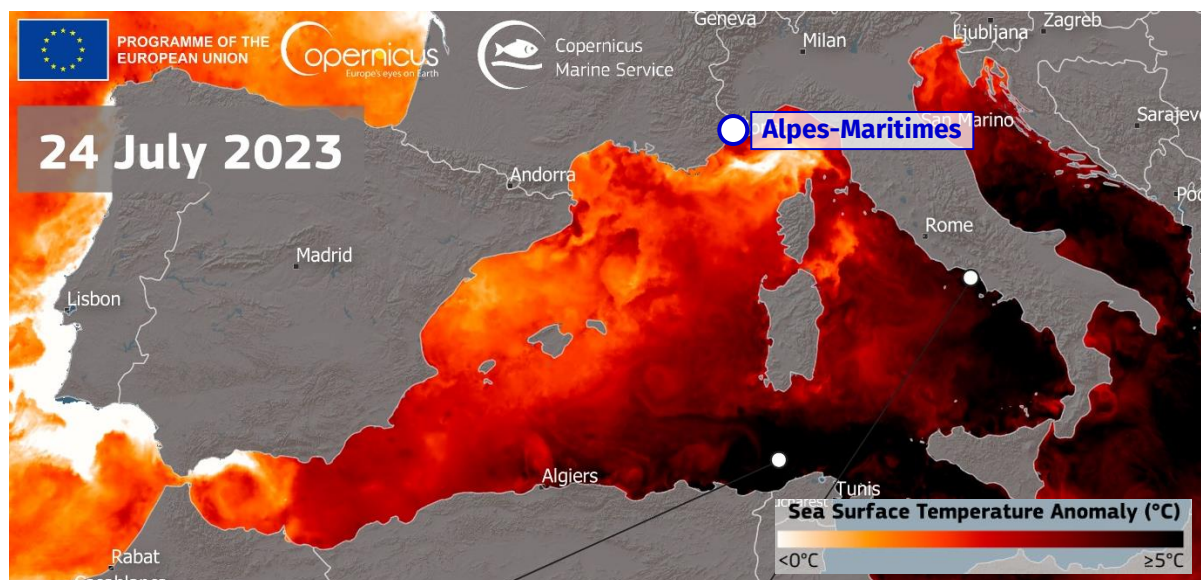
Figure 27 : Évolution du nombre de nuits tropicales à Nice entre 1959 et 2022



SOURCE METEO FRANCE

Les vagues de chaleur marines²⁵ sont également en forte augmentation, tant en termes de fréquence que d'intensité. Aussi, la mer Méditerranée se réchauffe plus rapidement que la moyenne mondiale et enregistre des canicules marines de 15 jours en moyenne, avec une intensité de +0,6°C au-dessus du seuil. Cela provoque des épisodes de mortalité dans les herbiers de Posidonie et les peuplements benthiques. D'après les simulations climatiques, cette tendance devrait encore s'accroître, avec des événements de canicules océaniques devenant 4 fois plus longs et 4 fois plus intenses, selon le scénario le plus pessimiste.

Figure 28 : Anomalies de surface des températures en Méditerranée en juillet 2023



SOURCE : [COPERNICUS.EU](https://copernicus.eu)

Ces épisodes ont un impact direct sur la biodiversité : blanchissement des coraux, mortalités massives de poissons, destruction de gorgones et d'éponges ou encore déplacement des espèces vers des zones plus tempérées. **Ces bouleversements écologiques sont de nature à impacter la plupart des activités de l'économie bleue** : pêche, aquaculture, plongée et observation sous-marine, en altérant les écosystèmes attractifs pour ces pratiques.

L'acidification des océans, induite par la dissolution du CO₂ atmosphérique dans les masses d'eau, diminue le pH marin et entrave la formation des structures calcaires de nombreux organismes (mollusques, coraux, foraminifères), **fragilisant les chaînes alimentaires** dès leur base. Cette acidification peut également modifier la distribution des espèces, certaines d'entre elles devenant incapables de survivre dans des conditions physico-chimiques altérées.

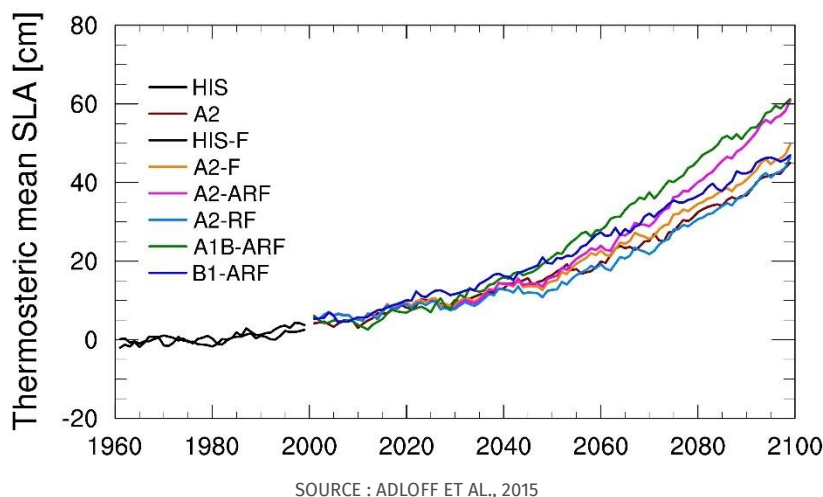
Le dérèglement climatique agit aussi sur **la dynamique des courants marins**, notamment via les modifications de la salinité et de la température, perturbant les trajectoires migratoires et les cycles de reproduction des espèces marines. La modification des régimes d'écoulement des rivières, conséquence des épisodes de sécheresse ou de précipitations extrêmes, réduit l'apport d'eau douce et de sédiments vers le littoral. Cela **déstabilise les**

²⁵ Lorsque la température de surface de l'eau de mer est plus élevée, pendant plus de cinq jours, que 90 % des températures à la même période, comparé aux 30 années précédentes (source [Ifremer](https://ifremer.fr)).

équilibres estuariens et accentue l'érosion côtière, avec des effets particulièrement notables à l'embouchure du Var ou de la Siagne.

Enfin, le réchauffement climatique contribue à **l'élévation du niveau de la mer**. En Méditerranée, selon le [GREC Sud](#), l'effet de dilatation thermique contribuerait, à lui seul, à une hausse du niveau de la mer, comprise entre 45 et 60 cm à la fin du 21^{ème} siècle. En tenant compte des diverses causes de l'élévation du niveau mondial des océans, principalement la fonte des calottes glaciaires, le niveau de la mer Méditerranée pourrait augmenter d'environ 80 centimètres.

Figure 29 : Élévation du niveau de la mer à la fin du XXI^e siècle sous le seul effet de la dilatation thermique



Les ports, les plages artificielles, les infrastructures littorales (routes, digues, bâtiments) ainsi que les sites aquacoles sont particulièrement vulnérables à ce risque. Par ailleurs, les habitats côtiers à haute valeur écologique, comme les herbiers de Posidonie ou les lagunes, sont menacés d'érosion ou de disparition progressive, compromettant à termes la biodiversité, la séquestration de carbone et les services écosystémiques fournis par ces milieux.

Aussi, le changement climatique impose une contrainte accrue sur l'environnement marin et côtier méditerranéen, impactant directement les conditions d'exploitation ainsi que les perspectives de développement des activités maritimes maralpines.

2.2.2. Des impacts qui représentent une menace pour l'ensemble des activités de la filière

Les effets du dérèglement climatique représentent une menace forte pour la pérennité des activités bleues. Les enjeux s'expriment à plusieurs niveaux.

L'intensification des tempêtes et phénomènes météorologiques extrêmes est de nature à perturber la navigation et les conditions d'exercice professionnel en mer, en augmentant :

- Les risques d'incidents à bord,
- Les dommages techniques,
- Les pertes de cargaison.

La généralisation de mauvaises conditions en mer est susceptible de dissuader à la pratique de la plaisance mais également de provoquer des surcoûts lorsqu'elle est pratiquée :

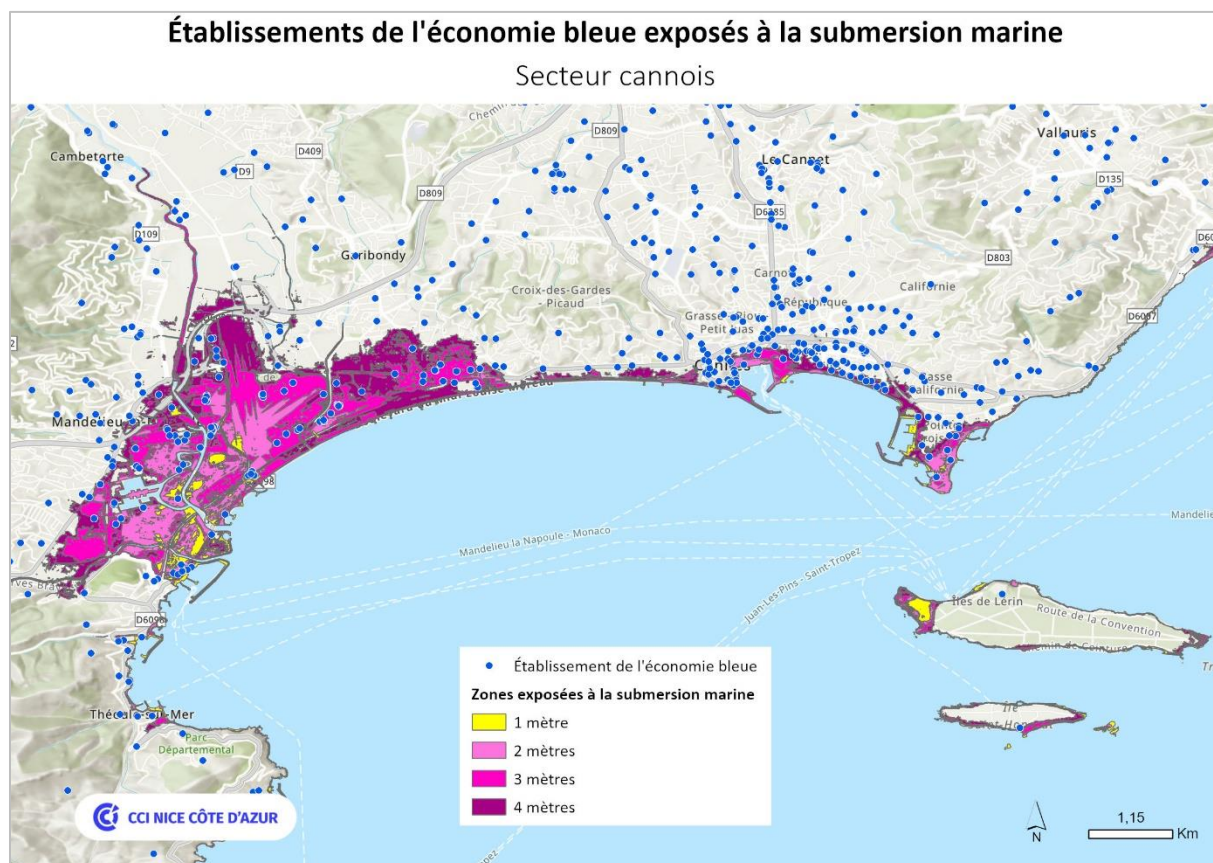
augmentation des primes d'assurances, déstabilisation des routes maritimes engendrant des retards, changements d'itinéraires, rallongement des délais et une consommation énergétique potentiellement plus importante.

L'élévation du niveau de la mer, estimée en Méditerranée à plus de 3 millimètres par an, **augmente les risques de submersion, érosion et dommages structuels pour les infrastructures portuaires et littorales** : quais, chantiers navals, plages, marinas ... et les met potentiellement en péril. Ces infrastructures sont souvent anciennes et particulièrement vulnérables au risque de montée des eaux.

Dans le département des Alpes-Maritimes, ce sont près de **120 établissements de l'économie bleue localisés dans des zones géographiques exposées à une élévation du niveau de la mer de 2 mètres**. Ce nombre monte à près de **400 établissements en cas de submersion marine de 4 mètres**, soit un tiers des établissements de l'économie bleue.

Assurer l'adaptation de ces établissements aux nouvelles conditions maritimes nécessite de réaliser des investissements importants et coûteux, dont peu ont aujourd'hui les moyens financiers.

Figure 30 : Établissements de l'économie bleue maralpines exposés à la submersion marine



SOURCE CCI NICE COTE D'AZUR D'APRES LES DONNEES BRGM

La hausse continue des températures tend à provoquer une raréfaction croissante des ressources marines, en lien avec :

- La dégradation des habitats marins,
- La migration des espèces vers des eaux plus froides,

- La baisse des rendements halieutiques.

La disparition annoncée de 99 % des récifs coralliens en cas de réchauffement global de plus de 2°C, la stagnation des captures de pêche depuis les années 1980²⁶ ou encore la dépendance accrue à l'aquaculture soulignent un basculement vers des systèmes de production fragiles et vulnérables.

Par ailleurs, la pression croissante exercée sur les ressources, qu'elles soient hydriques, matérielles ou énergétiques, devient critique. Dans un contexte de sécheresse récurrente, les restrictions d'eau, déjà mises en œuvre à plusieurs reprises dans le département Alpes-Maritimes, pourront se généraliser et affecter directement les conditions de navigation et d'entretien des navires. De même, dans un contexte de tensions mondiales sur l'approvisionnement des matériaux, la dépendance des activités de construction et réparation navale à des matériaux critiques tels que l'acier ou les composites, accentue la vulnérabilité des chantiers navals. Enfin, la flambée des prix de l'énergie, notamment des carburants, accentue la contrainte financière pesant sur l'avitaillement des bateaux.

La dégradation des écosystèmes marins réduit la capacité des milieux naturels à rendre les services écosystémiques, dont dépend pourtant l'économie bleue :

- Filtration de l'eau,
- Atténuation des vagues,
- Séquestration du carbone,
- Renouvellement des stocks halieutiques et production de ressources alimentaires,
- Attractivité du territoire,
- Adaptation naturelle du littoral au changement climatique.

La dégradation des herbiers de Posidonie en est un exemple emblématique. Leur disparition affaiblit à la fois la biodiversité, la protection des côtes et la qualité des eaux littorales, compromettant la viabilité d'un grand nombre d'activités maritimes et touristiques. Plus largement, c'est la santé humaine et la stabilité économique du littoral maralpin qui pourront être menacés.

À terme, **l'ensemble de ces évolutions pèsent sur la santé humaine** (qualité de l'eau, exposition aux polluants) **et la vitalité économique** du territoire maralpin.

Face à ces défis, **la mobilisation en faveur de la transition écologique devient essentielle**, notamment pour :

- Restaurer les écosystèmes dégradés,
- Réduire, par l'innovation, les consommations d'eau, d'énergie et de matériaux critiques,
- Assurer une gestion intégrée du littoral,
- Impliquer l'ensemble des acteurs publics et privés dans les démarches de durabilité.

²⁶ [Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture, 2024](#)

2.2.3. Avec des conséquences fortes sur les conditions d'exercice des activités bleues

Dans un contexte de dégradation croissante des écosystèmes marins et côtiers, **les politiques environnementales se renforcent et multiplient les obligations légales auxquelles sont soumis les acteurs du maritime**, avec des conséquences directes sur leurs conditions et budgets d'exploitation.

Les ports, chantiers navals, armateurs ou simplement acteurs de la plaisance sont confrontés à de multiples normes environnementales, qui concernent autant les émissions atmosphériques que la gestion des déchets et des eaux usées ou l'accès à certaines zones littorales sensibles. **Ce durcissement réglementaire implique souvent une augmentation généralisée des coûts de fonctionnement.** L'adaptation aux nouvelles exigences normatives implique souvent des travaux lourds d'infrastructures que seuls les acteurs économiques aux ressources financières les plus importantes sont en mesure d'assumer, accentuant alors les inégalités entre typologie d'activités et territoires.

Cumulés entre eux, **ces facteurs sont susceptibles d'entraîner une baisse de productivité** pour les entreprises. Ces dernières s'attachent à maintenir leur activité tout en respectant un cadre réglementaire plus complexe, coûteux et contraint. Plus largement, **c'est un risque de baisse d'attractivité territoriale** qui est à craindre. Les acteurs maritimes ne pouvant s'adapter au nouveau cadre de fonctionnement risquent d'être évincés du marché, perdre des clientèles ou renoncer à certains investissements pourtant indispensables à leur pérennité. À terme, cette pression réglementaire et environnementale accrue pourrait conduire à la fermeture d'unités économiques, en particulier des TPE et PME, et conduire à la disparition d'emplois locaux, affaiblissant l'ensemble de l'écosystème maritime maralpin.

Pourtant, **la transition écologique représente une source d'opportunités économiques.** Elle permet aux acteurs maritimes innovants ou proposant une offre commerciale orientée sur la durabilité de conquérir de nouveaux marchés (éco-tourisme, énergies marines renouvelables, traitement et valorisation des déchets marins) et d'accéder à des financements ciblés (fonds européens « Blue Economy », aide à la rénovation verte des infrastructures, ...).

Par ailleurs, **l'adoption de pratiques plus respectueuses de l'environnement**, dont découle la prise en compte des normes environnementales, **contribue à améliorer la qualité de vie au travail**, notamment par l'amélioration de la qualité de l'air et l'utilisation de matériaux moins nocifs, réduisant ainsi les risques pour la santé des salariés. Ce type de mesures est également de nature à renforcer l'implication collective des collaborateurs et leur engagement à l'entreprise, avec le sentiment de participer à une dynamique positive pour la société et l'environnement.

La réussite de cette transition repose sur l'activation de dispositifs d'accompagnement adaptés : ingénierie, subventions à l'investissement, mutualisation d'infrastructures, et stratégie de coopération territoriale entre l'État, la Région et les collectivités locales. **La gestion proactive et équitable des mutations en cours est indispensable pour garantir la résilience de l'ensemble de l'écosystème maritime maralpin** et éviter une « transition écologique à deux vitesses », tout en maintenant l'excellence, la diversité et l'ancrage local de l'économie bleue des Alpes-Maritimes.

2.3. La transition écologique : diversité de perceptions et niveaux d'engagement contrastés parmi les professionnels du secteur

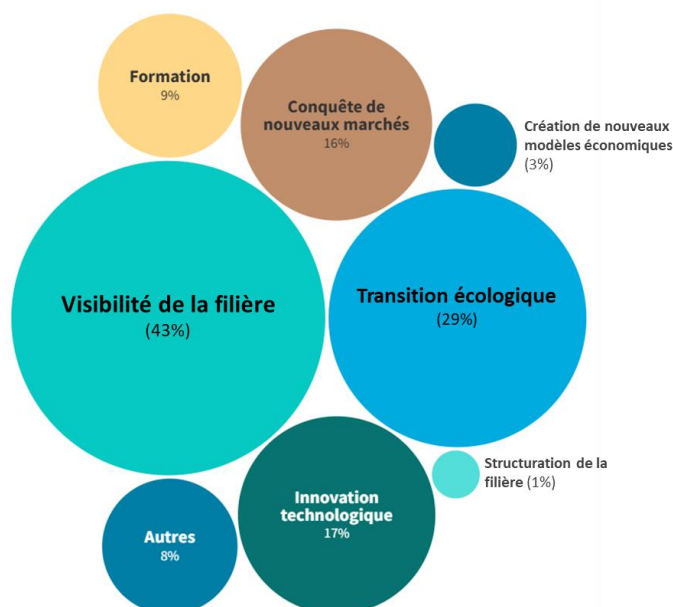
Malgré le caractère essentiel de la transition écologique, les perceptions et les niveaux d'engagement sur le sujet sont contrastés parmi les professionnels de la filière. Les résultats de l'enquête téléphonique réalisée par la CCI Nice Côte d'Azur au printemps 2025, auprès de 300 chefs d'entreprise, en témoignent.

2.3.1. La transition écologique, un axe d'avenir pour deux tiers des entreprises

La transition écologique est identifiée comme un axe porteur pour l'avenir de la filière par deux tiers des professionnels consultés. Cette thématique est identifiée comme la plus importante après la visibilité de la filière (43 % des entreprises) et se positionne devant des sujets plus « business » comme la conquête de nouveaux marchés ou de nouveaux modèles économiques.

Figure 31 : Axes sur lesquels reposent l'avenir de la filière bleue

Sur quels axes reposent l'avenir de la filière bleue ?



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR - ENQUETE TELEPHONIQUE AUPRES DES PROFESSIONNELS

En étant citée comme un axe d'avenir par 17 % des entreprises enquêtées, **l'innovation technologique** semble constituer l'une des solutions à envisager pour accompagner la transition écologique de la filière.

Ce sont les professionnels du segment « Transport maritime » qui identifient le plus la transition écologique comme un axe d'avenir pour la filière. À titre de comparaison, ils sont 69 % contre seulement 18 % chez les professionnels du segment « Yachting & Plaisance ». Cela peut s'expliquer par le fait que le transport maritime, régulièrement mis en cause pour ses émissions de gaz à effet de serre, fait l'objet de plusieurs stratégies et accords internationaux visant à sa décarbonation, notamment dans le cadre de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). En conséquence, les professionnels de ce segment sont peut-être plus sensibilisés que d'autres à l'enjeu de la transition écologique.

Bien que cette dernière soit reconnue comme une priorité stratégique pour l'avenir de la filière, il semble que **les professionnels interrogés ne perçoivent pas toujours l'ensemble des répercussions environnementales liées à leur activité**. La note moyenne attribuée à l'impact de leur profession sur l'environnement (1,9 sur 5) en est l'illustration.

Figure 32 : Évaluation, par les professionnels, de l'impact de leur segment d'activité sur l'environnement ?
(1 étant le moins important et 5 le plus important)

À combien évaluez-vous l'impact de votre segment d'activité sur l'environnement ?



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR - ENQUETE TELEPHONIQUE AUPRES DES PROFESSIONNELS

La notation varie très légèrement selon les caractéristiques de l'entreprise. Plus l'entreprise compte de salariés, plus la note moyenne attribuée est importante. De même, alors qu'ils étaient les plus nombreux à ne pas citer la transition écologique comme une axe d'avenir pour l'économie bleue, les professionnels du segment « Yachting & Plaisance » sont ceux qui jugent l'impact de leur segment d'activité sur l'environnement le plus élevé, avec une note moyenne attribuée de 2,2 contre :

- 1,6 pour les professionnels des ressources biologiques marines,
- 1,5 pour les professionnels du transport maritime.

Figure 33 : Évaluation, par les professionnels, de l'impact de leur segment d'activité sur l'environnement, selon le segment ?
(1 étant le moins important et 5 le plus important)



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR - ENQUETE TELEPHONIQUE AUPRES DES PROFESSIONNELS

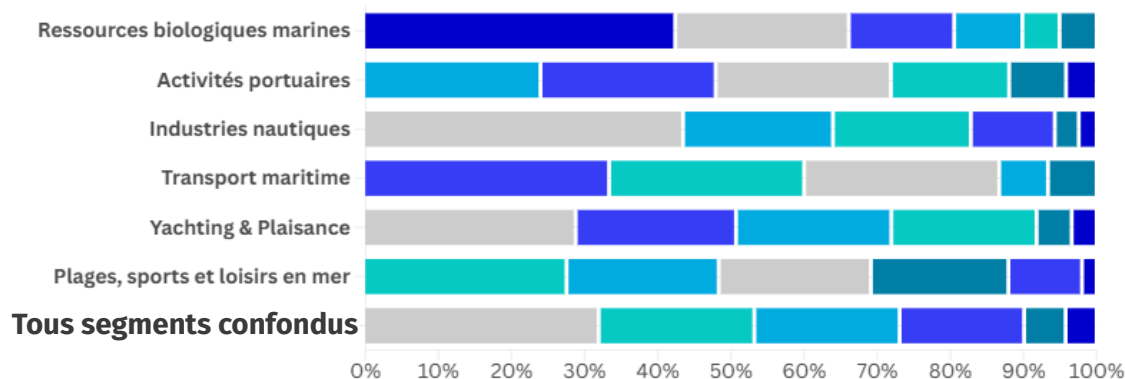
Pour 45 % des professionnels, les activités liées à l'économie bleue ne génèrent aucun impact particulier sur l'environnement. Ce ratio dépasse 50 % chez les professionnels du segment « Yachting et Plaisance » et atteint même 60 % pour ceux d'entre eux qui exercent une activité en lien avec la production d'équipements et de machines. Dans les segments « Ressources biologiques marines » et « Plages, sports et loisirs en mer », un tiers des professionnels ne voient pas l'impact environnemental de leur secteur.

Figure 34 : Les impacts de l'économie sur l'environnement selon les professionnels

Selon vous, votre segment d'activité agit essentiellement sur :

(2 choix possibles)

Qualité de l'eau Qualité de l'air Biodiversité
Qualité des milieux sous-marins Qualité des espaces littoraux Aucun



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR - ENQUETE TELEPHONIQUE AUPRES DES PROFESSIONNELS

Lorsque les impacts sont perçus, la qualité de l'eau et de l'air sont les plus cités. Cependant, les impacts identifiés varient selon le segment d'activité. Alors que les professionnels du segment « Ressources biologiques marines » perçoivent prioritairement les impacts de leur activité sur la biodiversité (la moitié d'entre eux), les professionnels du segment « Transport maritime » s'orientent, pour leur part, sur la qualité des milieux sous-marins.

2.3.2. La mise en œuvre de mesures concrètes pour réduire l'impact environnemental est déjà effective dans la majorité des entreprises

Malgré une perception non généralisée des enjeux environnementaux par les professionnels de la filière, deux tiers des entreprises interrogées ont déjà mis en œuvre des mesures pour réduire leur empreinte environnementale. **Lorsqu'un seul type de mesure est mis en œuvre, il s'agit principalement d'actions de sensibilisation des collaborateurs et des clients** (49 % des répondants). En revanche, lorsque plusieurs types de mesures sont déployées, ces dernières concernent plutôt la transformation des process, en lien logique avec la réalisation d'investissements dans des technologies et/ou des équipements.

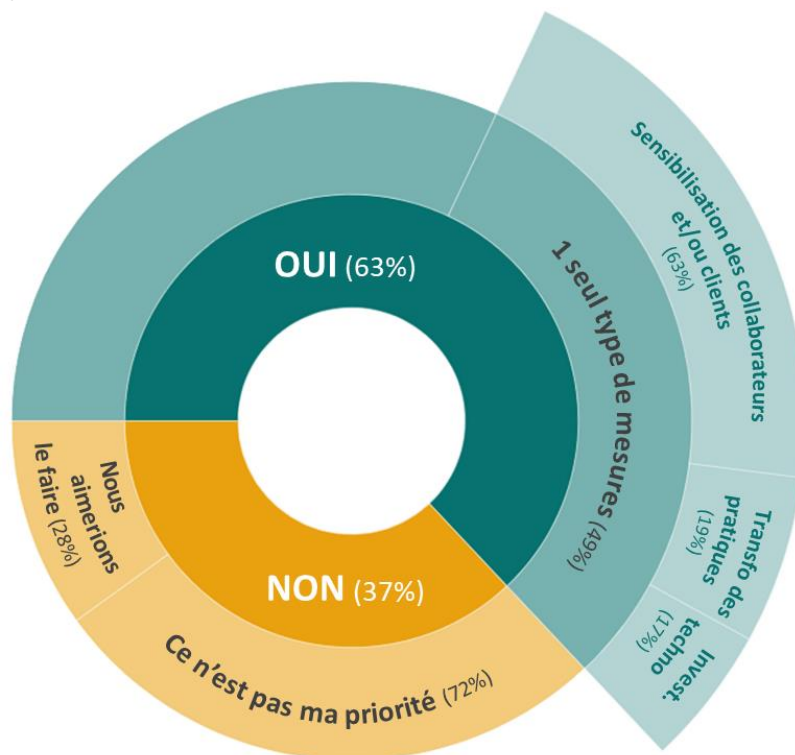
C'est dans les segments « Transport maritime », « Ressources biologiques marines » et « Activités portuaires » que la part d'entreprises ayant mis en œuvre des mesures est la plus importante, avec respectivement 91 %, 83 % et 79 % des professionnels interrogés.

Pour les professionnels des segments « Activités portuaires », « Yachting & Plaisance » et « Plages, sport et loisirs en mer », les mesures concernent principalement la sensibilisation des collaborateurs et/ou des clients. En revanche, dans le segment « Construction & Réparation navale », elles portent surtout sur l'adaptation des pratiques professionnelles et sur l'investissement dans de nouvelles technologies et équipements.

Figure 35 : Les mesures déployées par les professionnels pour réduire leur empreinte environnementale

Votre entreprise met-elle en place des actions pour réduire son impact environnemental ?

(2 choix possibles)



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR - ENQUETE TELEPHONIQUE AUPRES DES PROFESSIONNELS

Concernant les entreprises n'ayant pas encore déployé d'actions, une **large majorité d'entre elles ne prévoit pas de le faire dans l'immédiat**, ce sujet ne constituant pas une priorité pour elles.

2.3.3. La transition écologique, une opportunité de croissance ?

Bien que les professionnels interrogés n'identifient pas toujours les enjeux environnementaux associés à leur activité, la transition écologique est considérée comme importante par deux tiers d'entre eux.

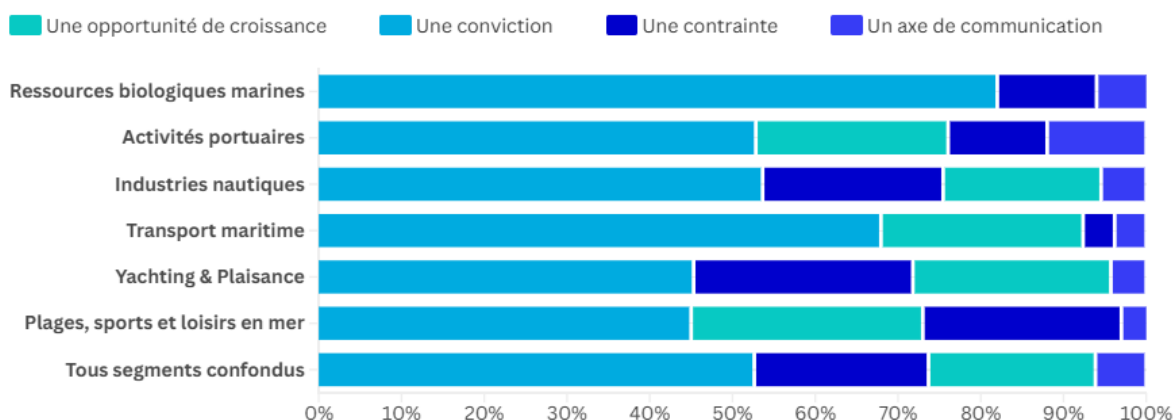
Au-delà d'être une conviction, **la transition écologique est également perçue comme une opportunité de croissance** pour un quart d'entre eux.

« En France, les gens pensent que l'écologie devrait être gratuite. Alors qu'en fait, si vous voulez que ça fonctionne, ça passe par une économie. »

Figure 36 : La perception de la transition écologique par les professionnels de l'économie bleue

Pour vous la transition écologique, c'est avant tout :

(2 choix possibles)



SOURCE : CCI NICE CÔTE D'AZUR - ENQUÊTE TÉLÉPHONIQUE PRES DES PROFESSIONNELS

À noter que pour les professionnels des « Activités portuaires », la transition écologique est plus largement perçue comme un axe de communication (17 %).

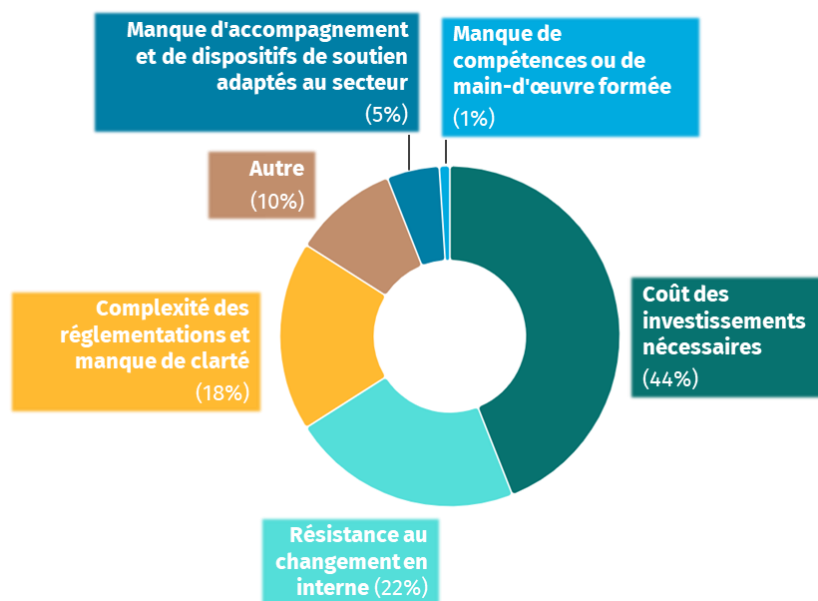
2.3.4. La mise en œuvre des actions est confrontée à des freins de différentes natures

Selon les données d'enquête, un professionnel sur deux ne perçoit pas d'obstacle spécifique à la mise en œuvre d'une démarche de transition écologique. Cette observation reflète parfois une perception partielle, de la part des dirigeants, de l'incidence de leurs activités sur l'environnement.

Lorsque des contraintes sont rencontrées, ces dernières concernent principalement :

- **Le coût des investissements**, cité par un quart des entreprises interrogées ;
- **La résistance au changement**, citée par 11 % des entreprises interrogées.

Figure 37 : Les principaux freins identifiés par les professionnels dans la mise en œuvre de la transition écologique



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR - ENQUETE TELEPHONIQUE PRES DES PROFESSIONNELS

Les échanges avec les professionnels, rencontrés également dans le cadre d'entretiens individuels et d'ateliers d'intelligence collective, ont permis de consolider et d'enrichir les freins identifiés lors de l'enquête téléphonique.

Quatre axes majeurs se sont dégagés :

>>> L'axe économique et financier

Le coût des investissements nécessaires pour engager la transition écologique de leurs activités apparaît comme le frein majeur à la mise en œuvre de mesures, d'autant que **les dispositifs d'aide publique sont jugés insuffisants, complexes à mobiliser ou mal calibrés** avec les enjeux de terrain.

« On a quand même un sacré souci d'échelle [dans les aides allouées]. Les petites boîtes, il leur faut des millions pour assurer 3-4 ans d'investissement et faire mûrir leur produit. Il faut payer les salaires des gens, il y a de l'investissement, il y a des bureaux, de l'électricité... Localement, les montants que j'ai vu dans le pot sont ridicules ! »

Certains professionnels consultés évoquent quant à eux un **déséquilibre dans la captation des financements attribués**. Pour eux, ces derniers concernent beaucoup l'intelligence artificielle ou d'autres sujets mériteraient de bénéficier de financements pour se développer.

>>> L'axe comportemental, avec une inertie des pratiques et faible appétence sociétale

L'inertie dans les comportements des plaisanciers ou des clients constitue un obstacle récurrent pour les professionnels : la sensibilité environnementale des clientèles est jugée trop faible, ce qui limite l'impact de leurs éventuelles actions de sensibilisation, jugées coûteuses et, selon certains professionnels, peu efficaces. **Ce manque de demande "verte" du marché bride les entreprises dans l'adoption de démarches innovantes ou responsables.**

>>> L'axe réglementaire : complexité et lourdeurs administratives

Les ateliers d'intelligence collective ont fait émerger une **insatisfaction forte vis-à-vis de la réglementation**, notamment l'accumulation et l'évolution constante des normes environnementales (notamment pour les aires marines protégées, ZMEL...) ou encore le turn-over fréquent dans les services de l'État, rendant difficile le suivi de leurs dossiers.

Les procédures administratives sont jugées chronophages, parfois même opaques et imprévisibles, générant une incertitude opérationnelle pour les professionnels de la filière.

« La réglementation c'est important mais il faut que ce soit réalisable. »

« Ce qui est accepté dans un département ne l'est pas forcément dans un autre. »

Pour rappel, en France, le cadre réglementaire maritime couvre quatre grands domaines, dont les obligations légales se superposent :

- **La protection de l'environnement**, qui impose des règles strictes pour prévenir la pollution marine, contrôler les émissions polluantes des navires et protéger les écosystèmes marins, avec une application rigoureuse des conventions internationales comme MARPOL. La France dispose ainsi de vastes aires marines protégées, avec une ambition de porter la protection forte à 10-15% des eaux d'ici 2030, dépassant ainsi les objectifs européens ;
- **La gestion durable des ressources marines**, qui promeut notamment la pêche responsable et la préservation des habitats marins, via des plans nationaux et des évaluations d'impact environnemental obligatoires pour tout projet maritime ;
- **La sécurité maritime**, qui encadre strictement les conditions de navigation et les équipements obligatoires à bord des navires de plaisance et professionnels ;
- **L'aménagement du littoral**, notamment régi par la loi Littoral, qui vise à concilier préservation et développement des communes littorales, face aux multiples pressions qu'elles concentrent (occupation humaine, érosion, submersion marine).

Ce cadre réglementaire s'adosse à une politique maritime intégrée, notamment traduite dans le **Document stratégique de façade de Méditerranée**, avec l'ambition de « *concilier bon état du milieu marin et développement d'une économie bleue durable, compétitive et équitable*²⁷ ». Ce document repose sur une instance de concertation dédiée : le **Conseil maritime de façade Méditerranée**. Présidé conjointement par le préfet maritime de la Méditerranée et le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur, il comprend des représentants de l'État et de ses établissements publics, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des activités professionnelles du littoral et de la mer, des salariés d'entreprises ayant un lien avec la mer ou le littoral et des associations d'usagers et de protection de l'environnement littoral ou marin. À noter que le Document stratégique de façade assure la mise en œuvre du cadre réglementaire européen relatif au milieu marin et à la planification maritime, notamment de :

- La directive-cadre stratégie pour le milieu marin ([DCSMM](#)) ;

²⁷ www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr

- La directive-cadre pour la planification de l'espace maritime ([DCPEM](#)).

>>> L'axe concurrentiel : disparités territoriales et concurrence internationale

La perception d'une réglementation plus stricte, ou appliquée différemment, en France par rapport à certains pays européens (Italie, Croatie) alimente des phénomènes de fuite de clientèle vers les destinations jugées moins contraignantes. Pour plusieurs des professionnels rencontrés, si la clientèle ne change pas encore de destination, elle réduit la durée de ses séjours sur le littoral des Alpes-Maritimes.

« Au niveau concurrence et économie, on n'est pas toujours très égaux, même si ça ne veut pas dire que les autres ne font rien. »

« La réglementation... on voudrait bien qu'elle soit plus commune à l'ensemble des acteurs. »

« En termes de concurrence, ce n'est pas évident. Ce n'est pas forcément loyal. Nous, quand on va en Italie pour travailler, je peux vous dire que c'est beaucoup plus compliqué. Ils se protègent beaucoup plus que nous. Essayer de rentrer sur un chantier en Italie quand vous êtes une société française ! »

Ce diagnostic souligne la **nécessité d'alléger et de clarifier le cadre réglementaire, de renforcer les dispositifs d'accompagnement financier, et de mener des actions de sensibilisation mieux ciblées et collectivement portées** pour accélérer la transition environnementale de la filière bleue azurienne.

3. RECOMMANDATIONS & PISTES D'ACTION

3.1. Quel avenir pour l'économie bleue ?

Face aux incertitudes profondes liées au changement climatique et aux mutations économiques, une simple projection des tendances actuelles serait insuffisante pour accompagner le développement de l'économie bleue dans le Alpes-Maritimes. C'est pourquoi nous avons opté, dans cette étude, pour une **démarche de prospective stratégique**, en mobilisant directement les acteurs de la filière.

Au cours d'ateliers d'intelligence collective, ces derniers ont pu dresser les contours de deux situations distinctes, quant à l'avenir de l'économie bleue dans les Alpes-Maritimes à l'horizon 2050 :

- **Un scénario "ambition"**, décrivant une Côte d'Azur devenue **leader de la croissance bleue durable**, alliant performance économique et régénération des écosystèmes,
- **Un scénario "risque"**, présentant un littoral saturé, dont **l'attractivité économique et touristique s'est érodée sous l'effet des dégradations environnementales et des conflits d'usage**.

De ces ateliers ont ainsi émergé des futurs contrastés, deux visions de l'économie bleue que nous avons nommées, pour les besoins de l'exercice, le « scénario de rêve » et le « scénario catastrophe ». Plutôt que d'imposer une vision, nous avons projeté les professionnels en 2050 et leur avons posé deux questions concernant l'avenir de l'économie bleue maralpaine :

- Quel est le contexte idéal, de rêve ?
- Quel est le pire avenir possible ?

Ces deux scénarios prospectifs n'ont pas été une fin en soi. Ils ont permis de révéler des tendances, nous permettant de conduire une analyse Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menace (SWOT) (cf. §3.2 page 60), ancrée dans les aspirations et les craintes du terrain.

Chaque force identifiée est devenue un levier pour atteindre le scénario désirable ; chaque faiblesse, un risque à éviter pour s'éloigner du scénario catastrophe. C'est sur ce diagnostic, partagé, qu'a pu être bâtie une feuille de route pertinente et légitime.

Figure 38 : L'économie bleue en 2050 : le scénario "Ambition"



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR

Figure 39 : L'économie bleue en 2050 : le scénario "Risque"



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR

3.2. Les atouts, faiblesses, opportunités et menaces pour une croissance durable de l'économie bleue dans le 06

FORCES

- **Le littoral maralpin est une zone de navigation attractive.** La beauté du cadre naturel et patrimonial, la densité et la diversité des équipements portuaires ainsi que l'importante accessibilité internationale liée à l'aéroport de Nice, en font une destination nautique reconnue à l'échelle mondiale.
- **Le département des Alpes-Maritimes est un territoire d'innovations technologiques.** Il accueille un « pool » d'entreprises innovantes, tant en matière de « Blue tech » (conception de structures de navires, télécommunications marines, nouveaux matériaux) que de « Green tech » pouvant s'appliquer au secteur maritime en vue d'une adaptation écologique de ses activités (fiouls propres, recyclage des déchets) ou d'une meilleure valorisation des ressources locales.
- **La transition écologique est perçue comme un axe d'avenir et une opportunité de croissance pour une grande majorité des chefs d'entreprise** de la filière.
- **La filière bleue bénéficie d'un soutien politique.** La plupart des décideurs locaux l'ont identifiée comme un axe majeur de développement pour leur économie locale.
- **Les activités bleues, présentes localement, sont variées.** La plupart des segments identifiés par la Commission européenne sont représentés.



FAIBLESSES

- **La prise de conscience écologique des acteurs de la filière est hétérogène.** Qu'il s'agisse des entreprises ou des navigants, les pratiques sont marquées par une certaine peur du changement et un important phénomène d'inertie.
- **Le coût des investissements constitue le frein majeur** dans la mise en œuvre de mesures visant à réduire l'empreinte environnementale des activités.
- **Les financements dédiés à l'innovation** susceptibles d'accompagner l'adaptation écologique des activités bleues **sont jugés limités** par les acteurs économiques de la filière.
- **Les instances de représentation professionnelle de la filière sont segmentées.** Chaque segment d'activités dispose de son organe de représentation (voire plusieurs) mais il n'existe pas de structure commune à l'échelle de la filière.
- **La réglementation relative aux activités maritimes est complexe** et poursuit son renforcement sur le volet environnemental.
- **La rareté du foncier sur la zone littorale maralpine exacerbe les conflits d'usage** pour l'accès à la mer et pénalise certaines activités.
- **Les liens entre terrestre et maritime sont limités**, qu'il s'agisse des questions d'aménagement du territoire ou des pratiques de la société civile. L'esprit « mer » est moins développé que dans d'autres régions.



OPPORTUNITÉS

- **La transition environnementale de la filière bleue**, portée par l'adaptation des pratiques et le déploiement d'innovations technologiques, **représente un levier de développement économique majeur pour le département des Alpes-Maritimes**. De nouveaux créneaux économiques sont (ou seront) à saisir pour les entreprises locales.
- **La multiplication des startups et entreprises innovantes spécialisées dans la Blue Tech, Green Tech ou Clean Tech favorise l'émergence d'un écosystème à haute valeur ajoutée**, susceptible de positionner le département des Alpes-Maritimes comme une référence internationale en économie bleue et ainsi appeler à la constitution d'une « **Silicon Valley** » de l'économie bleue.
- **Le développement économique généré par la recherche d'une meilleure durabilité des activités bénéficie à l'ensemble du territoire départemental**. Les activités innovantes et de soutien, non limitées à une implantation littorale, peuvent aisément s'implanter dans le moyen-pays, qui dispose d'un socle technologique solide, à l'image de la technopole de Sophia-Antipolis.
- **La promotion des circuits courts et l'évolution des habitudes de consommation offrent de nouvelles opportunités de valorisation pour les productions locales issues de la mer.**
- **L'intégration croissante de l'intelligence artificielle et de technologies émergentes permet d'optimiser, prédire et d'améliorer la performance des entreprises de la filière bleue sur les questions environnementales.**



MENACES

- **La concurrence internationale se renforce**. Les destinations bénéficiant d'une réglementation moins stricte et/ou de tarifs plus attractifs sont de plus en plus prisées (Italie, Croatie) et entraînent une perte substantielle de clientèle pour les entreprises locales y compris celles du secteur touristique dans son ensemble.
- **Le dérèglement climatique détériore les conditions d'exercice des activités bleues** : le cadre de navigation se dégrade, les ressources marines diminuent et les infrastructures & équipements maritimes sont de plus en plus vulnérables et présentent des risques de détérioration croissants.
- **La potentielle détérioration des conditions d'exercice génère des coûts supplémentaires pour les entreprises** : lourds investissements pour éviter les dégradations liées à la montée de eaux ou aux phénomènes climatiques extrêmes, augmentation des coûts d'exploitation, d'assurance et de réparation, ...
- **Les résultats économiques des entreprises risquent de diminuer.**



3.3. Les moteurs de croissance pour une économie bleue durable et compétitive

Les différentes étapes de l'étude, qu'il s'agisse de la veille documentaire ou des échanges avec les acteurs de la filière, ont permis d'identifier les éléments susceptibles de contribuer à une croissance plus durable de l'économie bleue maralpine.

3.3.1. Innovation et opportunités économiques

L'innovation constitue un levier stratégique pour garantir la croissance économique durable des activités bleues dans le département des Alpes-Maritimes. Elle offre la **possibilité aux acteurs de la filière de réduire leur empreinte écologique tout en générant de nouvelles opportunités de valeur ajoutée et d'emplois qualifiés**.

Trois axes structurent cette dynamique d'innovation : l'optimisation des process, la transition énergétique et la valorisation des ressources marines.

>>> *Le numérique, un puissant levier de productivité*

Dans le secteur maritime, l'optimisation des process repose principalement sur la numérisation des activités, permise par le développement de technologies clés, telles que :

- **L'Internet des objets (IoT)** : intégration de capteurs embarqués sur les navires, conteneurs et infrastructures portuaires pour collecter des données en temps réel (position, température, pression...),
- **L'intelligence artificielle** : traitement massif de données, développement d'algorithmes intelligents et analyses prédictives pour optimiser les routes maritimes, anticiper les opérations de maintenance et automatiser la surveillance maritime...,
- **La blockchain** : solutions de sécurisation et de traçabilité des informations,
- **L'automatisation** : pilotage, navigation autonome, robotisation des engins de chantiers navals...

Plus concrètement, la transformation numérique des activités maritimes se traduit par l'émergence de solutions logicielles spécialisées qui facilitent la réalisation de certaines activités, à l'image des Ports Community System²⁸, utilisés par la plupart des ports azuréens, ou encore des solutions d'optimisation d'itinéraires, de maintenance navale prédictive ou et de management de yachts, développées par certaines entreprises maralpines, telles que SINAY, DEEP BLUE SOFT ou SEA SAT COM.

In fine, cette vague numérique se traduit par des **gains de productivité directs**, de nature à renforcer la **compétitivité-coût** des entreprises maralpines.

>>> *La transition énergétique, vers une compétitivité décarbonée*

La transition énergétique du secteur maritime constitue un second axe d'innovation. Il se traduit par le déploiement de technologies plus propres (navires hybrides, électriques ou à propulsion hydrogène) ou capables de limiter les effets environnementaux des activités

²⁸ Plateformes électroniques de partage d'informations entre acteurs portuaires.

maritimes (monitoring de suivi de la qualité de l'air, de l'eau, meilleure efficacité énergétique...).

À titre d'exemple, le port Vauban à Antibes a récemment réalisé **le premier avitaillement de yacht par hydrogène**. Yacht, dont la conception et la construction sont le résultat de plusieurs années de travail avec les meilleurs ingénieurs internationaux. Sur le port de Nice, pour limiter les émissions des navires à l'arrêt, le **déploiement progressif de l'alimentation à quai** se poursuit, tout comme **le suivi des polluants grâce des outils de mesure intelligents**.

La transition écologique de la filière est donc déjà en marche, portée par des sociétés locales innovantes comme ROMANO ENERGY, qui développe et commercialise des solutions de biocarburants, ou ANYLOG, qui s'attache à l'optimisation de la consommation énergétique des navires.

>>> L'économie circulaire, transformer les déchets en opportunités

Pour finir, la dynamique d'innovation au sein de la filière bleue s'inscrit dans une logique de transition vers l'économie circulaire, dont l'écologie industrielle et territoriale peut-être l'un des piliers territoriaux en créant des synergies de substitution et d'échange de matières entre acteurs économiques.

Plusieurs entreprises régionales s'illustrent déjà dans le secteur de la valorisation des déchets et co-produits marins, tels que la production de bioplastiques à partir d'algues invasives (Eravona) ou la transformation de filets de pêche usagés en matériaux composites utilisés par la construction navale (Palana Environnement). Ce modèle génère non seulement des retombées environnementales positives mais aussi des **débouchés économiques entièrement nouveaux et à forte valeur ajoutée** pour la filière.

Loin d'être indépendants, ces trois axes d'innovation que sont l'optimisation des process, la transition énergétique et la valorisation des ressources marines, sont destinés à converger. **L'intelligence artificielle** (optimisation des process) est indispensable pour piloter la **consommation énergétique** d'un navire (transition énergétique) ou pour optimiser les flux de **valorisation des déchets** (économie circulaire). C'est de cette hybridation que naîtront les ruptures technologiques les plus significatives.

>>> Une dynamique d'innovation soutenue par un écosystème technologique performant

Dans le département des Alpes-Maritimes, l'innovation bleue repose sur un écosystème local dynamique : pôles de compétitivité, centres de recherche (Université Côte d'Azur, Ifremer), plateformes collaboratives et soutiens publics (Région, Europe). Les appels à projets, dispositifs de financement spécifiques ou incubateurs sectoriels favorisent l'émergence de start-ups spécialisées et accélèrent l'adoption de pratiques vertueuses.

Si ces opportunités sont prometteuses, leur déploiement à grande échelle suppose de lever certains obstacles bien identifiés :

- Le manque de **capital-risque** pour financer l'industrialisation des start-ups de la blue-tech,
- Le besoin de créer des **cursus de formation spécifiques**, en lien avec la décarbonation de la propulsion marine ou l'utilisation de matériaux composites biosourcés,

- La nécessité de construire une **acceptabilité sociétale** forte autour des nouveaux projets portuaires ou maritimes.

L'accompagnement ciblé des acteurs, ainsi qu'une structuration renforcée de l'écosystème d'innovation, constituent dès lors des priorités. L'objectif final est double : assurer la résilience de l'économie bleue locale, mais aussi positionner le département des Alpes-Maritimes comme un **territoire pionnier, capable de concevoir, tester et exporter les technologies et les savoir-faire** qui façonneront l'économie bleue durable de demain.

3.3.2. Ancrage local des activités bleues et valorisation du patrimoine naturel & culturel

>>> Ancrer localement les activités bleues : un levier de croissance durable

L'ancrage territorial des activités bleues constitue un levier intéressant pour une croissance à la fois durable et résiliente de l'économie bleue. En s'appuyant sur les spécificités écologiques, économiques et culturelles du territoire, la filière bleue peut multiplier les initiatives intégrées aux circuits de proximité.

Des exemples illustrent ce potentiel, tels que la **transformation-commercialisation de produits de la mer** à l'échelle locale ou le développement de stratégies territoriales en faveur d'un **tourisme durable et responsable**. Par ailleurs, la **valorisation énergétique des déchets marins**, via des projets pilotes soutenus par des collectivités locales et entreprises innovantes, ouvre de nouveaux débouchés en synergie avec les métiers de la transition écologique.

Toutefois, la réussite de cette démarche suppose de relever plusieurs défis comme la structuration des filières courtes, l'adaptation des solutions logistiques, la mutualisation des moyens et l'animation d'une gouvernance territoriale associant collectivités, professionnels et société civile. Des dispositifs d'observation et d'évaluation de l'impact local des projets « bleus » permettraient également de mieux piloter et valoriser les retombées économiques, sociales et environnementales de cet ancrage.

>>> La biodiversité comme capital naturel : un investissement d'avenir

Le littoral maralpin est riche d'un **capital naturel** exceptionnel, tels que les herbiers de Posidonie, les récifs coralligènes, les falaises abruptes, ainsi que les plages et fonds rocheux. Ces écosystèmes ne sont pas passifs. Ils fournissent des **services écosystémiques** vitaux, avec une valeur économique importante. À titre d'exemple, les herbiers de Posidonie agissent comme des puits de carbone et protègent les infrastructures côtières de l'érosion, ce qui représente des millions d'euros économisés en coûts d'ingénierie.

Ne pas prendre en considération les pressions distinctes exercées sur la biodiversité reviendrait à accepter un **coût futur de l'inaction exponentiel**, qui pourrait se manifester par une perte de revenus touristiques due à la dégradation des paysages et de la qualité des eaux, des dépenses massives en défenses côtières artificielles et une dépréciation globale de l'attractivité et de la valeur immobilière du littoral.

Les fortes pressions anthropiques (fréquentation touristique, pollution, changement climatique) s'exerçant sur la biodiversité justifient la **mise en œuvre de stratégies de gestion intégrée** sur le sujet. Celles-ci peuvent s'appuyer sur des outils réglementaires (aires

marines protégées, plans de gestion spécifiques) et une gouvernance collaborative associant collectivités locales, associations environnementales, monde scientifique et acteurs économiques.

>>> Valoriser le patrimoine : un levier de différenciation et de revenus

Dans un contexte touristique majeur, la valorisation du patrimoine naturel et maritime passe par le développement d'un tourisme côtier durable. Il s'agit notamment de promouvoir la **découverte respectueuse des espaces protégés**, de révéler les **traditions maritimes locales** (musées, savoir-faire pêcheurs, routes culturelles thématiques) et de renforcer les **actions de sensibilisation environnementale** auprès des visiteurs et des habitants. À titre d'exemple, la plateforme d'information [Port Center Côte d'Azur](#), développée par la CCI Nice Côte d'Azur dans le cadre du programme de coopération Interreg Italie-France Maritime 2014-2020 pour le projet Gritaccess, propose une valorisation du patrimoine portuaire azuréen, tant en termes d'activités économiques, de métiers, de culture et de patrimoine.

Par ailleurs, le déploiement des démarches de labellisation illustre l'engagement des territoires pour la recherche d'un **équilibre entre attractivité économique et exigences environnementales**. Ces certifications, telles que « Territoire engagé pour la mer Méditerranée », « [Ports Propres actifs en Biodiversité](#) » ou « [Alliance Posidonia](#) » favorisent une image positive de l'économie bleue et renforcent la coopération entre les acteurs, qu'ils soient économiques, culturels, éducatifs ou environnementaux, tout en contribuant à l'ancrage territorial d'une économie bleue compétitive et inclusive. D'un point de vue plus économique et touristique, l'objectivation de la qualité environnementale des offres commerciales proposées, par l'obtention de labels comme « [NF Environnement](#) », « [Destination d'Excellence](#) » ou « [Tourisme Équitable](#) », permet de sécuriser la montée en gamme, justifier des prix plus élevés et cibler une clientèle à plus haute contribution, transformant ainsi la contrainte écologique en avantage commercial.

La valorisation du patrimoine dépasse ainsi le seul cadre touristique. C'est un socle de la **compétitivité globale du territoire**, où un environnement préservé justifie le positionnement haut de gamme de l'ensemble de l'économie et constitue un argument décisif pour attirer les talents et les investissements. En valorisant le patrimoine social et culturel local, ces démarches permettent également d'impliquer les populations, les écoles et les organisations associatives, renforçant ainsi la cohésion sociale autour des sujets de préservation du littoral.

La valorisation du patrimoine exceptionnel des Alpes-Maritimes ouvre ainsi des perspectives au-delà du tourisme. La préservation de la biodiversité unique de la Méditerranée constitue un **gisement pour la recherche et l'innovation**, notamment dans les domaines des biotechnologies bleues et du biomimétisme. Protéger cette richesse, c'est aussi investir dans les sources de la croissance économique future.

3.3.3. Gouvernance et collaboration territoriale : un levier fondamental pour la durabilité de l'économie bleue

La mise en place d'une gouvernance efficace et collaborative constitue un enjeu stratégique pour assurer la durabilité et la résilience de l'économie bleue maralpaine. La diversité des enjeux environnementaux, économiques et sociaux, combinée à la pluralité des acteurs en

présence (collectivités locales, entreprises, associations, institutions scientifiques et citoyens), rend indispensable une coordination renforcée, pour élaborer des stratégies cohérentes et territorialisées, partagées par l'ensemble des parties prenantes.

L'approche collaborative permet d'harmoniser des intérêts parfois divergents, d'anticiper des conflits d'usage et d'assurer une gestion intégrée du littoral et des espaces maritimes. Elle favorise également le développement de démarches concertées de planification, telles que les schémas d'aménagement portuaire ou les stratégies locales de préservation et de valorisation de la biodiversité.

La gouvernance territoriale peut **s'appuyer sur un cadre institutionnel et des plateformes de coopération existantes**, telles que les pôles de compétitivité, les clusters bleus ou les syndicats mixtes, qui jouent un rôle clé dans la mobilisation et le pilotage des dynamiques locales. Par exemple, le pôle Mer Méditerranée rassemble des acteurs industriels et académiques pour fédérer innovation et développement durable sur le littoral azuréen.

Une gouvernance forte améliore aussi **la visibilité et la crédibilité des projets**, facilitant leur accès à des financements variés : fonds européens, crédits verts, appels à projets nationaux et régionaux, ainsi qu'à des partenariats public-privé. Ces ressources deviennent accessibles dès lors que les initiatives sont portées par des coalitions d'acteurs structurées et reconnues.

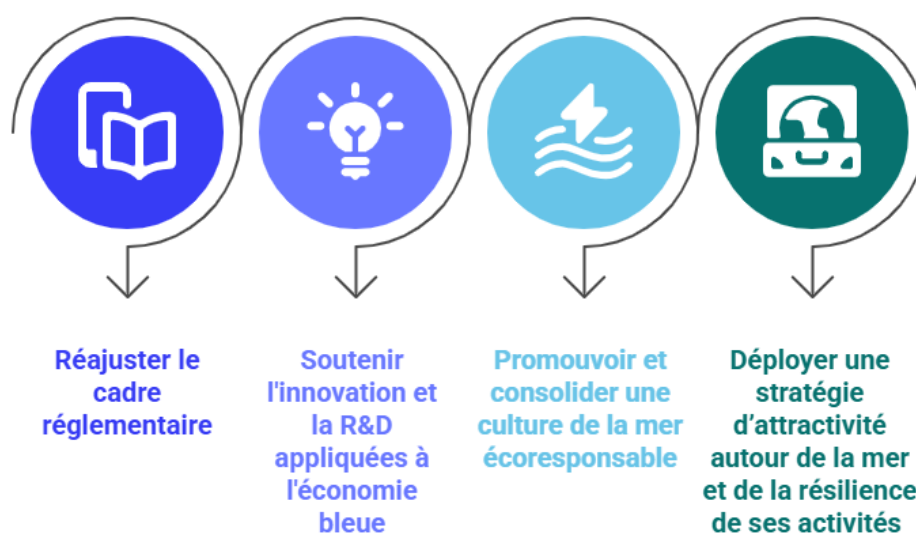
La gouvernance doit, toutefois, être envisagée comme un processus évolutif, qui nécessite d'instituer des dispositifs opérationnels concrets : comités de pilotage, observatoires territoriaux, outils de gestion des données et espaces de dialogue public. Ce cadre favorise l'adaptabilité, la transparence, et l'appropriation collective des enjeux, tout en évitant les lourdeurs administratives et les blocages décisionnels.

En définitive, **une gouvernance territoriale efficace est un levier clé pour bâtir une économie bleue durable, intégrée, compétitive et résiliente.**

3.4. Les pistes d'actions pour assurer la pérennité de la filière et faire de la transition écologique un moteur de croissance économique

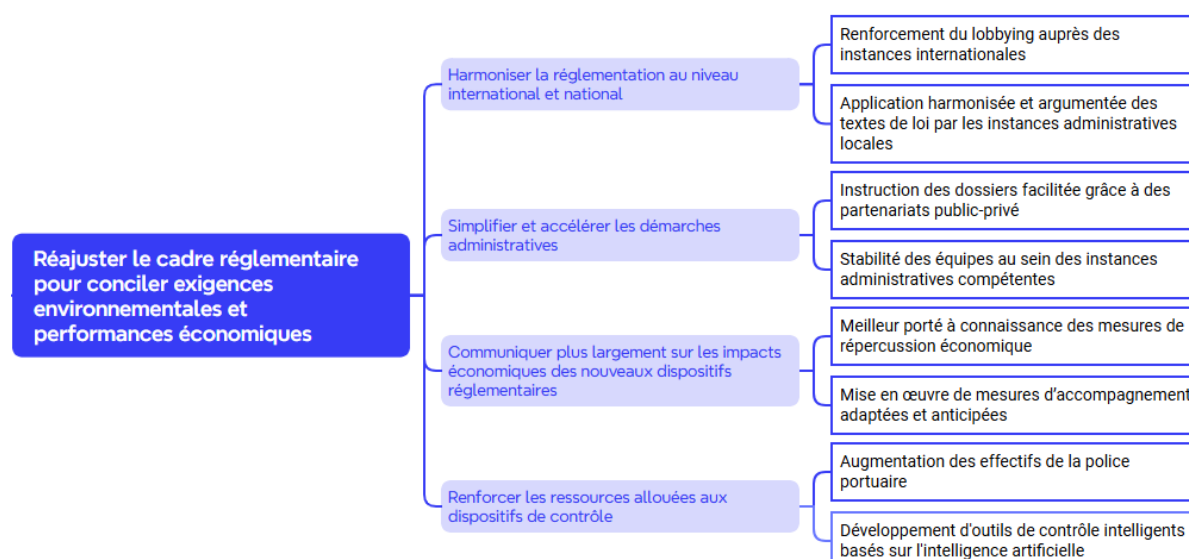
Le travail de recherche documentaire ainsi que les consultations menées auprès des acteurs de la filière ont permis d'identifier plusieurs pistes d'actions susceptibles de contribuer à la pérennité de la filière.

Ces actions peuvent être regroupées en quatre catégories :



3.4.1. Réajuster le cadre réglementaire pour concilier exigences environnementales et performances économiques

Figure 40 : Pistes d'actions pour un réajustement du cadre réglementaire



>>> Harmoniser la réglementation au niveau international et national

L'harmonisation de la réglementation au niveau international et national constitue un enjeu majeur pour la filière maritime. Elle passe par :

- **Le renforcement du lobbying au niveau international**, notamment auprès de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), non seulement pour défendre les intérêts de la filière bleue française et maralpaine dans un contexte de concurrence mondiale accrue, mais également pour **promouvoir l'avance normative européenne et française** en matière environnementale. Ces actions nécessitent toutefois de fédérer l'ensemble des organisations représentatives de l'économie bleue pour accroître leur poids collectif, au-delà de leur seul segment d'activité ;
- **Une application harmonisée et argumentée des textes de loi par les instances administratives locales**, condition essentielle pour assurer l'efficacité des dispositifs, réduire les disparités territoriales et offrir une meilleure lisibilité réglementaire aux acteurs de la filière. Il s'agit aussi pour l'administration locale de mieux sensibiliser les acteurs sur les spécificités locales afin d'éviter toutes perceptions erronées d'inégalités de traitement.

>>> Simplifier et accélérer les démarches administratives

La simplification administrative est un impératif pour **réduire les coûts de transaction et l'incertitude** qui pèsent sur les investissements. Face à des normes environnementales de plus en plus techniques, la simplification doit **se concentrer sur l'interface entre l'administration et l'usager** plutôt que sur un affaiblissement des exigences de fond.

Cela passe par :

- **Une instruction des dossiers facilitée grâce à des partenariats public-privé** voire par des délégations de pouvoir sur certaines signatures effectuées par la Direction Départementale des Territoires de la Mer (DDTM), afin de réduire significativement les délais ;
- **La stabilité des équipes au sein des instances administratives compétentes**, pour garantir une expertise continue, limiter les ruptures dans le suivi des dossiers et assurer une relation de confiance durable avec les professionnels du secteur.

>>> Communiquer plus largement sur les impacts économiques des nouveaux dispositifs réglementaires

Une meilleure connaissance des analyses d'impact économique réalisées en amont de tout nouveau dispositif réglementaire est indispensable. La culture de l'évaluation mérite d'être élargie et renforcée. Comme prévu par la révision constitutionnelle du 23 juillet 2008, et pour être pleinement efficace, l'évaluation doit intégrer, d'une part, les dimensions **sociales** (emploi, compétences) et **environnementales** (prévention des transferts de pollution) à **l'analyse économique**. D'autre part, elle doit **s'inscrire dans la durée**, grâce à des clauses de réexamens systématiques (par exemple tous les cinq ans), afin de garantir l'agilité et la pertinence des lois face à l'évolution des contextes. Cela passe par :

- **Un meilleur porté à connaissance des mesures de répercussion économique** provoquées par les nouveaux dispositifs réglementaires. Cette mesure est systématique et effectuée en amont de l'application du dispositif afin d'anticiper les effets induits mais également de mieux préparer les acteurs économiques ;
- **La mise en œuvre de mesures d'accompagnement adaptées et anticipées**, en lien avec l'analyse d'impact préalablement réalisée, pour favoriser des transitions réglementaires et/ou normatives plus justes, progressives et soutenables pour l'ensemble des acteurs de la filière.

>>> Renforcer les ressources allouées aux dispositifs de contrôle

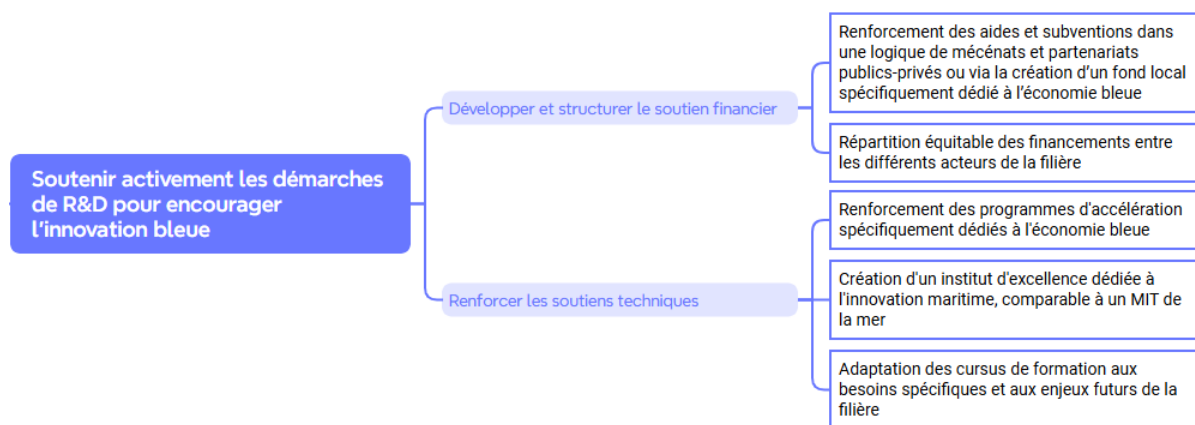
Le renforcement des contrôles constitue un **pilier de la confiance et de l'équité**. Sans surveillance crédible, la réglementation pénalise les acteurs vertueux et favorise les "passagers clandestins". Des contrôles efficaces et ciblés, s'appuyant sur les nouvelles technologies comme l'intelligence artificielle, sont la garantie que les efforts de la filière ne seront pas vains. Ils représentent une condition indispensable à l'adhésion des professionnels et à l'acceptation durable des normes. Cela passe par :

- **L'augmentation des effectifs des polices maritime et portuaire**, afin d'assurer une présence renforcée sur le terrain et de rendre les contrôles plus visibles, dissuasifs et efficaces ;
- **Le développement d'outils de contrôle intelligents basés sur l'intelligence artificielle** pour optimiser la détection et le traitement des infractions, notamment en hiérarchisant les alertes selon leur niveau de gravité et en orientant les équipes vers les interventions les plus urgentes.

*Ces quatre piliers relatifs au réajustement réglementaire sont interdépendants. La simplification n'est acceptable qu'avec un contrôle fort ; le contrôle est plus efficace s'il est ciblé et intelligent ; les normes ne sont justes que si elles sont évaluées et harmonisées. L'objectif final est de faire évoluer la filière d'une logique de réglementation **subie** à un cadre normatif **coconstruit, prévisible et stimulant**, où la règle du jeu devient le meilleur allié de la performance économique et environnementale.*

3.4.2. Soutenir activement les démarches de R&D pour encourager l'innovation bleue

Figure 41 : Pistes d'actions pour un soutien actif à l'innovation bleue



>>> Développer et structurer le soutien financier

La proposition d'un soutien financier structuré, combinant aides publiques, partenariats privés et fonds dédiés, est essentielle pour accompagner les acteurs de l'économie bleue. Elle reconnaît la nécessité d'une **chaîne de financement complète**, capable d'accompagner une idée de son émergence jusqu'à son industrialisation, s'adressant aussi bien aux start-ups qu'aux grands groupes. Cela repose sur :

- **Le renforcement des aides et subventions** destinées à soutenir les investissements contribuant à une meilleure adaptation des activités maritimes aux effets du dérèglement climatique, qu'il s'agisse d'innovation technologique, de décarbonation ou de résilience des infrastructures. Le renforcement des montants alloués pourrait s'inscrire dans **une logique de mécénats ou de partenariats public-privé** alors que la structuration des aides pourrait passer par **la création d'un fond local spécifiquement dédié à l'économie bleue** ;
- **La répartition équitable des financements entre les différents acteurs de la filière**, quelle que soit leur taille ou leur segment d'activité. Les financements doivent permettre de soutenir les grands groupes capables de porter des projets d'envergure, mais aussi les PME, les start-ups et les acteurs locaux, porteurs d'innovations et de dynamiques territoriales.

>>> Renforcer les soutiens techniques

Le soutien technique à la filière maritime passe par la mise en place de dispositifs capables d'accompagner son développement et d'anticiper ses mutations. La création de structures dédiées est cruciale pour créer un environnement fertile où les idées peuvent germer, être testées et se développer, tout en créant un effet de pôle d'attraction pour les talents et les capitaux. Cela se traduit notamment par :

- **Le renforcement des programmes d'accélération spécifiquement dédiés à l'économie bleue** pour favoriser l'émergence de start-ups et d'initiatives innovantes, tout en facilitant leur passage à l'échelle « industrielle » ;
- **La création d'un institut d'excellence dédié à l'innovation maritime**, pour accueillir dans les Alpes-Maritimes, un véritable « MIT de la mer » se positionnant comme un lieu de référence pour la recherche, la coopération internationale et le transfert technologique vers le monde industriel. Un tel institut est de nature à conforter la renommée internationale du territoire et à son attractivité économique. Ce "MIT de la mer" ne pourra se limiter à une « tour d'ivoire » académique. Son succès devra être mesuré à sa capacité à irriguer le tissu économique local. Ses principaux indicateurs de performance devront être le **nombre de brevets déposés et licenciés**, le **nombre de start-ups créées** en son sein, et le volume de **contrats de recherche menés en partenariat avec les PME** du territoire ;
- **L'adaptation des cursus de formation aux besoins spécifiques et aux enjeux futurs de la filière**, pour garantir la montée en compétence continue et la disponibilité de profils qualifiés, indispensables au soutien de la compétitivité et de la durabilité du secteur. En complément des actions menées par CARIF-OREF Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la cartographie des formations, les enquêtes

auprès des professionnels de l'économie bleue maralpine pourraient être systématisées à échéance régulière.

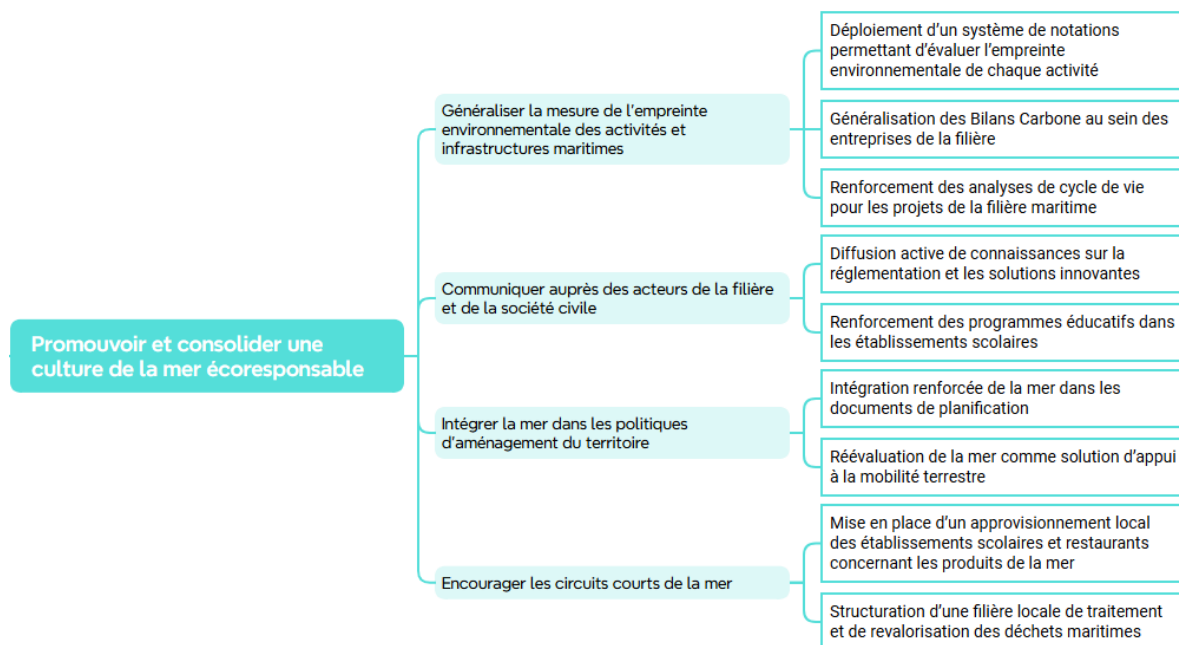
L'intégration de la formation et de l'adaptation des compétences est centrale. Sans un vivier de techniciens, d'ingénieurs, de chercheurs et d'entrepreneurs qualifiés, les meilleures infrastructures et les financements les plus généreux restent stériles. Lier la formation aux besoins réels et futurs de l'industrie garantit la pérennité et la croissance endogène de l'écosystème.

*Les actions identifiées pour soutenir l'innovation ne vise pas à simplement à subventionner la R&D, mais à **construire un écosystème complet, intégré et auto-renforçant**. L'objectif final est de positionner les Alpes-Maritimes non plus comme un simple utilisateur des technologies de la mer, mais comme l'un des **architectes mondiaux de l'économie bleue de demain**. En maîtrisant la chaîne de l'innovation, de l'idée au marché, le territoire maralpin s'assure une compétitivité durable, une plus grande souveraineté économique et un fort pouvoir d'attraction international.*

3.4.3. Promouvoir et consolider une culture de la mer écoresponsable

La construction d'une véritable culture écoresponsable de la mer dans les Alpes-Maritimes suppose d'agir simultanément sur la mesure des impacts environnementaux, la sensibilisation des acteurs, l'intégration de la mer aux politiques territoriales et la valorisation des circuits courts. Cette approche s'inscrit dans le cadre stratégique du [Pacte Vert pour l'Europe](#), de la [Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral](#) et de l'[Objectif de Développement Durable n°14](#).

Figure 42 : Pistes d'action pour la promotion et la consolidation d'une culture de la mer écoresponsable



>>> Généraliser la mesure de l'empreinte environnementale comme levier de performance

La mesure de l'empreinte environnementale constitue un levier stratégique pour accélérer la transition écologique de la filière bleue maralpine. La quantification des émissions de gaz

à effet de serre, des consommations énergétiques ou encore des impacts sur les écosystèmes oriente les décisions vers des pratiques plus responsables, renforce la crédibilité des engagements environnementaux menés par les acteurs de la filière et réduit *in fine* les coûts d'exploitation. Cela passe par :

- **La généralisation des Bilans Carbone au sein des entreprises de la filière**, pour évaluer de manière précise et exhaustive les émissions de gaz à effet de serre. Ce type de démarche conduit à identifier les leviers d'action prioritaires pour réduire la consommation d'énergie, préserver les ressources naturelles et optimiser les processus. Aussi, elle renforce l'adoption de mesures visant à réduire les coûts énergétiques, générant par la suite des économies financières pour l'entreprise ;
- **Le déploiement d'un système de notations permettant d'évaluer l'empreinte environnementale**, pour guider les choix et stimuler l'innovation. Ce système, basé sur des critères factuels faciliterait le choix des acteurs vers les produits et solutions les plus vertueuses. En fonction de leur note, les entreprises de la filière pourraient, quant à elles, identifier les axes d'amélioration et prioriser leurs efforts de transition écologique. Le système pourrait également être associé à des incitations, telles que des avantages fiscaux ou un accès privilégié aux subventions pour les entreprises obtenant de bons scores. Cette mesure s'appuie sur le principe du "pollueur-payeur" pour créer une incitation économique forte. En établissant un signal-prix clair, elle encourage à investir dans des technologies et des pratiques plus écologiques afin de réduire les charges. Par ailleurs, les revenus supplémentaires générés par les malus pourraient alimenter un fonds dédié au financement de la transition écologique de l'ensemble de la filière maritime. Ce mécanisme vertueux récompense ainsi les opérateurs les plus vertueux et participe activement au financement d'une navigation plus durable ;
- **Le renforcement des analyses de cycle de vie pour les projets de la filière maritime**, pour évaluer de manière globale et approfondie, l'impact environnemental d'un produit, service ou infrastructure maritime tout au long de son existence : depuis l'extraction des matières premières nécessaires à sa conception jusqu'à sa fin de vie, en passant par sa fabrication, son utilisation et son entretien. Cela suppose, néanmoins, l'élaboration de référentiels communs et de bases de données fiables propres au secteur, afin de standardiser les évaluations et d'assurer leur comparabilité.

*L'adoption de standards environnementaux élevés, matérialisée par la réalisation de Bilans Carbone et d'Analyses du Cycle de Vie (ACV), dépasse désormais le simple cadre de la responsabilité sociétale. Elle devient un critère déterminant pour **l'accès aux financements**. Les établissements bancaires et les investisseurs conditionnent de plus en plus leurs soutiens au respect de critères ESG (Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance). Dès lors, démontrer une démarche crédible et mesurée n'est plus une option, mais une condition pour sécuriser les capitaux nécessaires à l'innovation et au développement.*

>>> Communiquer auprès des acteurs de la filière et de la société civile

La communication auprès des acteurs économiques de la filière, mais également de la société civile, est un facteur essentiel pour accélérer la transition écologique des activités bleues, tout en assurant l'adhésion de tous. Cela passe par :

- **La diffusion active des connaissances** (réglementation, bonnes pratiques et solutions innovantes) via des réseaux d'acteurs comme Alliance Posidonia, afin de permettre aux professionnels et aux usagers de la mer de mieux comprendre les évolutions réglementaires, d'anticiper leurs obligations et d'être rassurés sur les performances des nouvelles solutions. Les actions de communication doivent être conçues de manière à toucher un public international (propriétaires et équipages de yachts notamment) ne connaissant pas forcément la réglementation française, mais également à rassurer les professionnels quant à l'efficacité des nouvelles technologies proposées. Cette transition peut représenter un avantage concurrentiel important, particulièrement dans un secteur comme le yachting de luxe. Pour une clientèle fortunée et de plus en plus sensible à son impact, une image « écoresponsable » constitue un argument commercial puissant. En encourageant et en valorisant ces pratiques, le territoire des Alpes-Maritimes peut se positionner comme la destination de « plaisance durable » en Méditerranée, attirant ainsi une clientèle exigeante et participant à une différenciation positive.
- **Le renforcement des programmes éducatifs liés à la mer et à ses usages dans les établissements scolaires** pour sensibiliser aux enjeux de l'économie bleue et de la préservation des écosystèmes marins, dès le plus jeune âge. Les actions à déployer sont multiples : généralisation des classes de mer et du passage du [Brevet d'Initiation à la Mer](#) (BIMer) mais également participation à des dispositifs de type [Aires éducatives marines](#).

>>> Intégrer la mer dans les politiques d'aménagement du territoire

L'intégration de la mer dans les politiques d'aménagement du territoire vise à reconsidérer les espaces maritimes et littoraux comme des composantes stratégiques du développement durable des Alpes-Maritimes. Cela passe par :

- **L'intégration renforcée de la mer dans les documents de planification**, notamment dans les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), en y intégrant un volet mer pour une meilleure prise en compte et articulation des enjeux maritimes ;
- **La réévaluation de la mer comme solution d'appui à la mobilité terrestre**, afin de désengorger le réseau routier littoral. Les réflexions relatives à la mobilité maritime pourraient être relancées, dans le prolongement des études déjà réalisées en local mais également de l'étude menée par la Direction Interrégionale de la mer Méditerranée, visant à étudier le potentiel de développement des navettes maritimes en Méditerranée²⁹.

²⁹ [Les navettes maritimes décarbonées, un potentiel pour la mobilité du quotidien dans nos territoires ?](#)

>>> Encourager les circuits courts de la mer

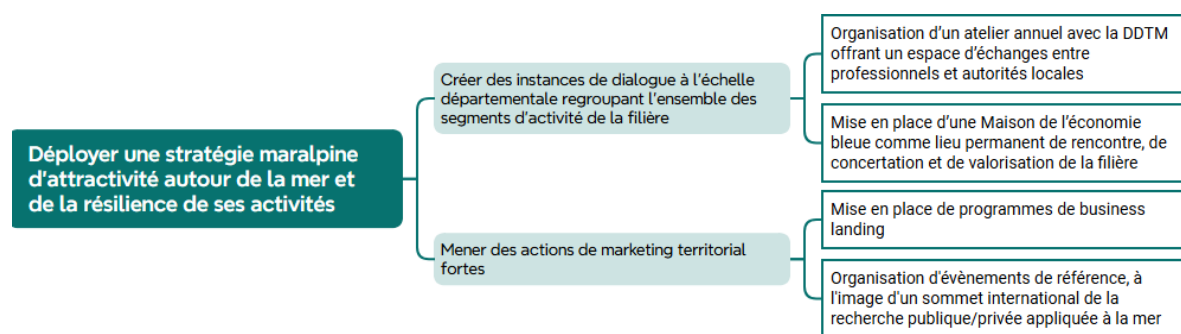
La valorisation de circuits courts de la mer s'inscrit dans une logique de durabilité tout en assurant une perspective de débouchés économiques pour les entreprises locales de la filière, notamment pour les produits issus de la pêche et de l'aquaculture. Cela passe par :

- **La mise en place d'un approvisionnement local des établissements scolaires et restaurants concernant les produits de la mer.** En intégrant des produits issus de la pêche et de l'aquaculture locales dans les organismes de restauration collective, il devient possible de réduire l'empreinte carbone liée à leur éventuelle importation et de mettre en lumière le savoir-faire des pêcheurs et aquaculteurs locaux. La réduction des émissions liées au transport, garantie de débouchés stables pour les producteurs locaux, renforcement de la souveraineté alimentaire et éducation des jeunes au goût et à la saisonnalité ;
- **La structuration d'une filière locale de traitement et de revalorisation des déchets maritimes,** qu'il s'agisse des filets usagés, des plastiques, des co-produits de la mer ou encore des actifs échoués. Outre une réduction significative de la pollution marine, la transformation de ces matières en ressources valorisables ouvre la voie à de nouvelles filières économiques. À titre d'exemple, transformer les filets de pêche en fibres textiles ou en plastiques recyclés, recycler les plastiques collectés en mobilier urbain ou en matériaux de construction, et valoriser les co-produits de la pêche sous forme de biomatériaux, de compléments alimentaires ou de cosmétiques. **Le déploiement de technologies adaptées doit toutefois être encouragé pour accélérer la mise en place de cette boucle vertueuse.** Le succès d'une culture de la mer écoresponsable dépend fortement de la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée. Il est important de développer des formations aux "compétences bleues" pour accompagner la transformation des métiers.

3.4.4. Déployer une stratégie maralpine d'attractivité autour de la mer et de la résilience de ses activités

Cette approche vise à transformer la filière bleue maralpine en **un véritable cluster d'excellence**, dépassant la simple juxtaposition d'acteurs pour créer un écosystème intégré. Elle mise sur la concentration géographique pour stimuler la productivité, l'innovation et l'émergence de startups, grâce aux **synergies et à la circulation des connaissances**. L'objectif est de générer un cercle vertueux où la coopération et la compétitivité se renforcent mutuellement, assurant la croissance et la durabilité environnementale de la filière.

Figure 43 : Pistes d'action pour une stratégie d'attractivité autour de la mer et de la résilience



>>>Créer des instances de dialogue à l'échelle départementale regroupant l'ensemble des segments d'activité de la filière

La création d'instances de dialogue à l'échelle départementale permettrait de renforcer la cohésion et la coordination entre les différents segments de la filière maritime. Cela passe par :

- **L'organisation d'un atelier annuel avec les instances administratives locales** en charge des questions maritimes et littorales (Direction Départementale des Territoires et de la Mer par exemple), pour offrir un espace d'échanges entre autorités et professionnels des différents segments d'activité de l'économie bleue, favorisant ainsi une meilleure compréhension mutuelle, une meilleure anticipation des évolutions réglementaires et l'identification de solutions partagées pour répondre aux enjeux locaux. Pour les professionnels, cet atelier serait également de nature à poser les bases d'une meilleure structuration et fédération de la filière Économie bleue, en local. Cet atelier pourrait, par ailleurs, s'appuyer sur le Comité Local pour l'Emploi, piloté par la Direction Départementale de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (DDETS), visant à coordonner les actions en matière d'emploi, de formation professionnelle, d'insertion et d'accompagnement des entreprises sur certaines filières stratégiques locales, dont l'économie bleue pourrait faire partie ;
- **La mise en place d'une Maison de l'économie bleue** comme centre névralgique de la filière avec trois missions clés : intelligence collective, vitrine & accélérateur d'innovation, interface pour les partenaires nationaux & internationaux. Ce lieu permanent de rencontre, concertation et valorisation de la filière, regrouperait l'ensemble des acteurs autour de projets communs tout en donnant une visibilité accrue aux initiatives locales. La « Maison de l'économie bleue » doit être envisagée comme un véritable hub de services aux entreprises : veille réglementaire et technologique, accompagnement aux levées de fonds, soutien concret au montage de projets collaboratifs. Elle joue également **un rôle d'incubateur et d'accélérateur** en hébergeant et coachant les startups innovantes de la Blue Tech. Parallèlement, elle intègre un observatoire économique chargé de produire des données et des analyses permettant d'orienter les stratégies publiques et privées. Enfin, elle agit comme interface de compétences en mettant en relation les entreprises avec les laboratoires de recherche et les établissements de formation. Grâce à ce positionnement, **la Maison de l'économie bleue n'est plus une simple vitrine mais un hub stratégique et attractif**, capable de générer un retour sur investissement tangible, mesurable en termes d'entreprises créées, d'emplois générés et de financements obtenus.

>>>Mener des actions de marketing territorial fortes pour transformer la transition écologique en avantage compétitif

Les actions de marketing territorial constituent une solution pour accroître l'attractivité et la compétitivité de l'économie bleue maralpaine. Cela passe par :

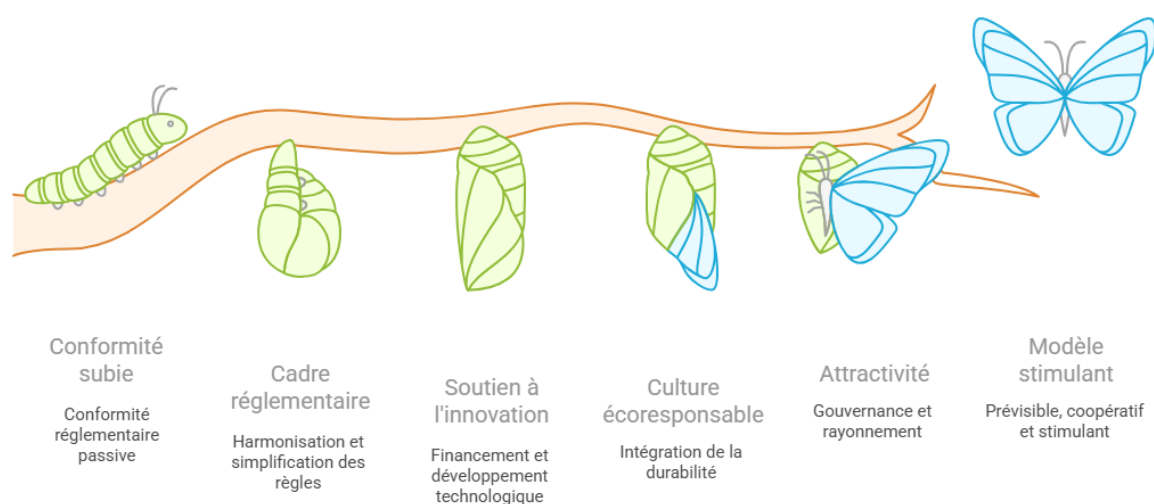
- **Un positionnement ciblé** autour du yachting durable, des biotechnologies marines ou de l'ingénierie côtière et la résilience climatique par exemple, afin de concentrer les actions sur des segments pertinents, capables d'attirer investisseurs et projets de qualité ;

- **La mise en place de programmes de business landing**, afin d'attirer dans les Alpes-Maritimes de nouvelles entreprises, étrangères notamment, en facilitant leur installation et leur intégration dans l'écosystème local ;
- **L'organisation d'évènements de référence**, tels qu'un sommet international de la recherche publique et privée appliquée à la mer, pour positionner le Département comme un pôle d'excellence mondial, favorisant la visibilité des innovations locales, la création de partenariats stratégiques et le rayonnement international de l'économie bleue maralpine.

CONCLUSION

Les pistes d'actions présentées dans cette étude constituent une trajectoire où **chaque levier renforce les autres**.

Figure 44 : Trajectoire de transformation de l'économie bleue maralpine



SOURCE : CCI NICE COTE D'AZUR

D'abord, **le réajustement du cadre réglementaire sécurise l'action** : harmonisation internationale et nationale, simplification des démarches, évaluation d'impact systématique ex-ante et réexamen périodique, dispositifs de contrôle renforcés et intelligents.

Ensuite, **le soutien actif à l'innovation transforme l'idée en industrie** : chaîne de financement structurée mêlant aides publiques, partenariats privés et fonds local, accélérateurs dédiés, institut d'excellence type « MIT de la mer » et adaptation continue des formations aux besoins réels de la filière. Ce **continuum finance-tech-compétences permet l'industrialisation rapide des solutions**, crée un effet d'entraînement et accroît l'attractivité.

Parallèlement, **la culture écoresponsable installe la crédibilité** : généralisation des bilans carbone, renforcement des analyses de cycle de vie, diffusion des connaissances et programmes éducatifs, intégration de la mer dans la planification territoriale et relance de la mobilité maritime, structuration des circuits courts et de la valorisation des déchets. **Mesurer pour décider, communiquer pour embarquer, intégrer pour durer, relocaliser pour ancrer la valeur.**

Enfin, **l'attractivité se construit par la gouvernance et le rayonnement** : atelier annuel avec la DDTM, Maison de l'économie bleue comme lieu permanent de concertation et de projet, dispositifs de business landing pour **faciliter l'implantation d'entreprises, et événements de référence pour positionner le territoire à l'international**. Les entreprises les plus innovantes ne cherchent pas seulement des avantages fiscaux. Elles cherchent un écosystème où elles peuvent innover plus vite que leurs concurrents. En construisant cet écosystème complet, le territoire ne se contente plus d'attirer des entreprises, il devient un **aimant à talents, à capitaux et à projets**.

Pris ensemble, **ces axes font passer la filière d'une conformité subie à un modèle prévisible, coopératif et stimulant**, où la normalisation des mesures consolide la confiance, la gouvernance donne le rythme et la stratégie d'attractivité convertit l'effort de transition en emplois, en investissements et en résilience économique.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Les segments d'activité de l'économie bleue selon la Commission européenne	9
Figure 2 : Les segments d'activité de l'économie bleue retenus dans l'étude	9
Figure 3 : Répartition des titres de conduite des navires de plaisance à moteur en eaux maritimes délivrés en 2024 s les Alpes-Maritimes	11
Figure 4 : Localisation des 40 sites portuaires des Alpes-Maritimes	13
Figure 5 : Typologie des sites portuaires des Alpes-Maritimes et nombre d'anneaux associés	14
Figure 6 : Évolution du trafic de marchandises au port de Nice entre 2012 et 2024	15
Figure 7 : Évolution du nombre de passagers « Corse » entre 2012 et 2024	15
Figure 8 : Évolution du nombre de passagers « Croisières » entre 2012 et 2024	16
Figure 9 : Localisation des ports certifiés « Ports Propres » dans le département des Alpes-Maritimes	17
Figure 10 : Typologie de yachts	18
Figure 11 : Capacité d'accueil des yachts de plus de 25 mètres en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ...	19
Figure 12 : Nombre de yachts de plus de 25 mètres observés en novembre 2016 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur	19
Figure 13 : Enregistrements de navires délivrés par longueur au 31/08/2024 en région Provence-Alpes-Côte d'Azur	21
Figure 14: Location de yacht à quai pendant le Festival de Cannes	22
Figure 15 : Répartition des établissements, emplois et chiffres d'affaires de l'économie bleue par segment, dans le département des Alpes-Maritimes	24
Figure 16 : Répartition des établissements, emplois et chiffres d'affaires de l'économie bleue par intercommunalité, dans le département des Alpes-Maritimes	26
Figure 17 : Évolution du nombre de navires de pêche enregistrés dans les Alpes-Maritimes de 2003 à 2023 par catégorie de longueur	27
Figure 18 : Répartition des navires de pêche enregistrés dans les Alpes-Maritimes par port d'exploitation principal et par rayon d'action	27
Figure 19 : Principales thématiques des brevets publiés par l'INPI entre 2010 et 2020 concernant les technologies marines et maritimes et dont le titulaire est localisé dans le département des Alpes-Maritimes	31
Figure 20 : Les activités nautiques maralpines contribuant à l'attractivité touristique du territoire	32
Figure 21 : Taux de touristicité par IRIS	33
Figure 22 : Multiplicité des organes de représentation au sein des activités liées à la plaisance et aux sports & loisirs nautiques	35
Figure 23 : Schéma représentant les composés émis par les navires (Mueller et al., 2011)	37
Figure 24 : Répartition sectorielle des émissions de polluants (t) en 2022 dans le département des Alpes-Maritimes	38
Figure 25 : Répartition sectorielle des émissions de polluants (t) en 2022 dans le département des Bouches-du-Rhône	39
Figure 26 : Évolution du trait de côte : l'exemple de Cannes (1943, 1971 et 2004)	42
Figure 27 : Évolution du nombre de nuits tropicales à Nice entre 1959 et 2022	43
Figure 28 : Anomalies de surface des températures en Méditerranée en juillet 2023	44
Figure 29 : Élévation du niveau de la mer à la fin du XXIe siècle sous le seul effet de la dilatation thermique	45
Figure 30 : Établissements de l'économie bleue maralpine exposés à la submersion marine	46
Figure 31 : Axes sur lesquels reposent l'avenir de la filière bleue	49
Figure 32 : Évaluation, par les professionnels, de l'impact de leur segment d'activité sur l'environnement ?	50
Figure 33 : Évaluation, par les professionnels, de l'impact de leur segment d'activité sur l'environnement, selon le segment ?	50

Figure 34 : Les impacts de l'économie sur l'environnement selon les professionnels	51
Figure 35 : Les mesures déployées par les professionnels pour réduire leur empreinte environnementale	52
Figure 36 : La perception de la transition écologique par les professionnels de l'économie bleue	53
Figure 37 : Les principaux freins identifiés par les professionnels dans la mise en œuvre de la transition écologique.....	54
Figure 38 : L'économie bleue en 2050 : le scénario "Ambition"	58
Figure 39 : L'économie bleue en 2050 : le scénario "Risque".....	59
Figure 41 : Pistes d'actions pour un réajustement du cadre réglementaire	67
Figure 42 : Pistes d'actions pour un soutien actif à l'innovation bleue	69
Figure 43 : Pistes d'action pour la promotion et la consolidation d'une culture de la mer écoresponsable.....	71
Figure 44 : Pistes d'action pour une stratégie d'attractivité autour de la mer et de la résilience	74
Figure 45 : Trajectoire de transformation de l'économie bleue maralpine	77
Figure 46 : Méthode d'identification des établissements relevant du champ de l'économie bleue	83

PRINCIPALES RESSOURCES DOCUMENTAIRES

[CGEDD, CGAAER. Inspection générale des affaires maritimes. Mission sur les biotechnologies marines. Juin 2022](#)
[DESSE, Michel. CHARRIER, Simon. *La grande plaisance, un secteur économique en plein essor*. Études caribéennes \[En ligne\], 36 | avril 2017, mis en ligne le 15 avril 2017](#)
[EGIS. *Étude pour une gestion durable de la navigation de croisière et de la grande plaisance*. 2021](#)
[EUROPEAN COMMISSION. *BlueInvest*](#)
[EUROPEAN COMMISSION. *Sustainability criteria for the blue economy*. March 2021](#)
[EUROPEAN COMMISSION. *The Eu Blue Economy Report*. 2024](#)
[EUROPEAN COMMISSION. *The Eu Blue Economy Report*. 2023](#)
[EUROPEAN COMMISSION. *The Eu Blue Economy Report*. 2022](#)
[EUROPEAN COMMISSION. *The Eu Blue Economy Report*. 2021](#)
[EUROPEAN COMMISSION. *The Eu Blue Economy Report*. 2020](#)
[EUROPEAN COMMISSION. *The Eu Blue Economy Report*. 2019](#)
[GOUVERNEMENT. *Décarboner le secteur maritime*. Juin 2025](#)
[GOUVERNEMENT. *Inventaire des zones de mouillages et d'équipements légers en Méditerranée*. 2024](#)
[IFREMER. *Activités des navires de pêche, Département Alpes-Maritimes*. 2023](#)
[IFREMER. *Données économiques maritimes françaises 2021*. Juin 2022](#)
[IFREMER. *Enjeux d'observation de surveillance et d'observation du littoral*. 09 juillet 2020](#)
[IFREMER. *Vagues de chaleur : liées au changement climatique, elles perturbent la biodiversité*](#)
[MINISTÈRE DE LA MER. *La plaisance en chiffres, 1^{er} septembre 2023 au 31 août 2024*](#)
[MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHESION DES TERRITOIRES. COMMISSARIAT GÉNÉRAL DU DÉVELOPPEMENT DURABLE. SERVICE DES DONNÉES ET ÉTUDES STATISTIQUES. Data Lab. *Chiffres clés de la mer et du littoral, Édition 2024*. Mars 2024](#)
[MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE. Direction de l'eau et de la biodiversité. *Créer, gérer et organiser les zones de mouillage et d'équipements légers \(ZMEL\)*. Juin 2020](#)
[OCDE \(2017\), *L'économie de la mer en 2030*, Éditions OCDE, Paris.](#)
<http://dx.doi.org/10.1787/9789264275928-fr>
[ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE. *La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture*. 2024](#)
[PORTS D'AZUR. METROPOLE NICE COTE D'AZUR. *Le réseau portuaire de la Métropole Nice Côte d'Azur BVA. Étude sur l'impact sectoriel de la croisière maritime et fluviale en Provence-Alpes-Côte d'Azur*, 2017. Édition 2018](#)
[Record Temperatures in the Mediterranean Sea in July. 2023. Disponible sur Copernicus.eu](#)

Sites web

www.atmosud.org
www.blue-economy-observatory.ec.europa.eu
www.cotedazurfrance.fr
www.dirm.mediterranee.developpement-durable.gouv.fr
www.geolittoral-data.cerema.fr
www.grec-sud.fr
www.ifremer.fr
www.mer.gouv.fr
www.portcentercotedazur.eu
www.upaca.com

Annexe 1 : Process de réalisation de l'étude

Pour répondre aux objectifs fixés, l'étude s'est déroulée en trois temps.

La première étape a été de dresser un **diagnostic complet de la filière économie bleue** dans les Alpes-Maritimes, ce qui a permis :

- L'évaluation de son poids économique, tant en termes de nombre d'établissements ; emplois ou chiffre d'affaires généré que de typologie d'activités concernées,
- La meilleure connaissance des perceptions d'acteurs sur les questions environnementales et de transition écologique ;
- La mise en lumière de bonnes pratiques et les difficultés rencontrées dans leur mise en œuvre.

Pour dresser ce panorama, nous avons combiné de la recherche documentaire, des traitements statistiques, une enquête téléphonique auprès des professionnels ainsi que des entretiens qualitatifs auprès d'acteurs clés du territoire.

La phase d'analyses statistiques a joué un rôle déterminant dans l'appréciation de l'importance économique de l'économie bleue maralpine, permettant notamment l'identification des établissements appartenant à ce secteur. Deux sources de données ont été utilisées :

- Le Registre du Commerce et des Sociétés (2025) de la CCI Nice Côte d'Azur ;
- Des listes d'entreprises « maritimes » élaborées, soit dans le cadre de précédentes études réalisées par la CCI Nice Côte d'Azur sur la filière maritime, soit issues des annuaires d'entreprises gérés par certaines collectivités locales ou organisations professionnelles du secteur telles qu'ECPY.

Dans le Registre du Commerce et des Sociétés, la sélection des entreprises relevant de l'économie bleue s'est basée sur une double identification. L'une par code APE, sur la base des activités identifiées par la Commission européenne dans le cadre de son [Blue Economy Observatory](#). L'autre par des mots clés, recherchés dans le champ « Descriptif d'activité » des établissements.

Une fois les établissements identifiés, ces derniers ont été rattachés à un ou plusieurs segments de l'économie bleue et une part d'activité liée à l'économie bleue leur a été attribuée.

L'évaluation du chiffre d'affaires des établissements est issue du Modèle d'Analyse Géolocalisée de l'Économie (MAGE) du réseau des CCI de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce dernier offre une cartographie précise de l'emploi local, ainsi qu'une estimation du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée, à partir :

- De données observées dans les bilans, proratisé par rapport à l'emploi local pour les entreprises multisites ;
- D'estimations de proximité (CA moyen d'un groupe ayant des caractéristiques proches) ;

- De ratios techniques nationaux (INSEE).

Cette méthode d'estimation des chiffre d'affaires diffère de celle utilisée dans les précédentes études relatives à l'économie bleue, menées par la CCI Nice Côte d'Azur. Par conséquent, les comparaisons ne sont pas pertinentes.

Figure 45 : Méthode d'identification des établissements relevant du champ de l'économie bleue



L'enquête téléphonique, réalisée auprès de 300 professionnels, a eu pour objectif :

- D'identifier les grands enjeux auxquels sont confrontés les chefs d'entreprise de la filière ;
- D'évaluer le niveau de prise en compte des questions de durabilité au sein des établissements de la filière ;
- D'identifier les freins et contraintes rencontrés dans la mise en œuvre des actions de transition écologique.

La seconde phase de l'étude a été consacrée à **la co-construction de solutions avec les acteurs de la filière**. Cette phase s'est appuyée sur l'animation de deux ateliers d'intelligence collective. En mobilisant une dizaine d'acteurs de la filière, issus à la fois du monde professionnel et institutionnel, ces ateliers ont permis de confronter les points de vue, les expériences et les compétences des participants. Chaque atelier s'est clôturé en disposant d'une vision collective sur :

- les leviers de croissance durable ;
- les mesures à mettre en œuvre pour activer ces leviers de croissance.

Enfin, en s'appuyant sur les deux étapes antérieures, la troisième phase a consisté à élaborer des recommandations visant à favoriser un développement économique de la filière plus durable et respectueux de l'environnement.

Annexe 2 : Segmentation de la filière



Annexe 3 - Quelques initiatives exemplaires et innovations dont s'inspirer

>>> Mise en place d'un conteneur d'alimentation décarbonée à quai (shore power) au chantier Piriou de Concarneau

Caractéristiques
<ul style="list-style-type: none"> • Portage : Groupe PIRIOU (construction et réparation navale), en partenariat avec la société ENTECH (spécialiste du pilotage intelligent et du stockage des énergies renouvelables) • Localisation : Concarneau, France (chantier naval Piriou)
Segment(s) d'activité concerné(s)
<ul style="list-style-type: none"> • Construction et réparation navale • Activités portuaires
Description synthétique
La société ENTECH a installé un conteneur shore power (alimentation à quai décarbonée) de 200 kW continu sur le site Piriou de Concarneau. Ce système permet aux navires en construction ou en maintenance de se connecter au réseau électrique plutôt qu'aux générateurs diesel, évitant ainsi les émissions de CO ₂ et les polluants atmosphériques.
Partenaires mobilisés
<ul style="list-style-type: none"> • ENTECH : concepteur et fournisseur du système • PIRIOU : maître d'ouvrage • Autorités locales & portuaires (non citées avec précision)
Moyens mobilisés
<ul style="list-style-type: none"> • Humains : équipes SPL, techniciens environnement, plongeurs, biologistes • Techniques : dragage, traitement des sédiments, plateformes de réparation lourde, systèmes anti-bruit, création d'habitats marins • Financiers : investissements privés (≈ 100 M € alloués au site), 5 M € dédiés aux mesures écologiques
Résultats obtenus
<ul style="list-style-type: none"> • Capacité à alimenter les navires via un raccordement propre • Réduction attendue des émissions locales de CO₂ et de polluants • Première expérimentation de ce type sur un chantier de Concarneau
Succès et Difficultés rencontrés
<ul style="list-style-type: none"> - Succès : partenariat innovant, installation concrète - Difficultés : adaptation des navires aux connexions, suivi de performance restant à documenter
Perspectives de développement dans le 06 / Niveau de répliquabilité
<ul style="list-style-type: none"> - Solution répliquable sur les ports des Alpes-Maritimes - Cohérence avec les politiques de réduction des émissions portuaires (FuelEU Maritime, ZFE) - Fort potentiel pour les sites de maintenance navale en zone littorale

>>> Projet DEFI-MED – Dépollution des filets de pêche perdus en Méditerranée

Caractéristiques
<ul style="list-style-type: none"> • Portage : DEFI-MED • Localisation : Méditerranée, y compris dans les Alpes-Maritimes • Date de réalisation : depuis 2020 • Durée de mise en place : opération récurrente à fréquence annuelle
Segment(s) d'activité concerné(s)
Pêche artisanale, Ressources biologiques marines
Description synthétique de l'initiative/solution/action
Le projet DéFi-MED lutte contre la pêche fantôme en identifiant, localisant et retirant les engins de pêche perdus (filets, casiers, nasses, lignes...) qui continuent de piéger la faune marine. Il repose sur une démarche participative impliquant pêcheurs, plongeurs, associations, et collectivités. L'action contribue à la restauration des habitats sous-marins et à la sensibilisation des usagers de la mer.
Partenaires mobilisés
DéFi-MED, NaturDive, pêcheurs artisans, associations locales, collectivités territoriales (Région Sud), partenaires techniques (SONADIA, Odysseus 3.1...), Université Côte d'Azur
Moyens mobilisés
<ul style="list-style-type: none"> • Humains : plongeurs bénévoles, pêcheurs locaux, associations, scientifiques • Techniques : campagnes de prospection sonar, plongées de récupération, cartographie des engins • Financiers : Région Sud, partenaires institutionnels et associatifs (non chiffré)
Résultats obtenus
<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs tonnes d'engins de pêche extraits de zones côtières (fonds marins entre 10 et 40 mètres) • Zones restaurées (herbiers de posidonie, substrats rocheux) • Réduction de la mortalité de la faune marine (murènes, poulpes, mérous...) • Création d'une base de données sur les filets fantômes
Succès et Difficultés rencontrés
<ul style="list-style-type: none"> • Succès : forte mobilisation intersectorielle, visibilité médiatique, implication des pêcheurs • Difficultés : logistique des opérations sous-marines, accès aux zones sensibles, dépendance aux conditions météo
Perspectives de développement dans le 06 / Niveau de répliquabilité
<ul style="list-style-type: none"> • Déjà actif dans les Alpes-Maritimes (06), avec des perspectives d'élargissement à d'autres zones méditerranéennes • Cohérence avec les politiques de lutte contre les pollutions marines et de restauration écologique du littoral • Répliquabilité élevée si soutien institutionnel, réseaux d'acteurs locaux et capacités techniques réunis

Caractéristiques
<ul style="list-style-type: none"> • Portage : HAROPA PORT – ports du Havre, Rouen et Paris • Localisation : Normandie / Île-de-France • Date de réalisation : projets en cours et déjà partiellement déployés • Durée de mise en place : pluriannuelle, intégrée à la stratégie climat du port
Segment(s) d'activité concerné(s)
Activités portuaires, transport maritime, infrastructures logistiques, environnement
Description synthétique de l'initiative/solution/action
<p>HAROPA déploie une stratégie environnementale ambitieuse avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • des dispositifs de suivi de la qualité de l'air (projets PIRATE, SHIPAIR, CAP'TAIN), • l'électrification des quais pour les navires à quai, • un système de notation environnementale des navires (index ESI), • une politique active de gestion des sédiments, y compris leur valorisation. <p>Ces actions visent à réduire les nuisances et les émissions dans les zones portuaires et à anticiper les évolutions réglementaires européennes.</p>
Partenaires mobilisés
<ul style="list-style-type: none"> • HAROPA PORT • Collectivités territoriales • Armateurs et compagnies maritimes • Agences techniques et laboratoires (qualité de l'air, suivi scientifique)
Moyens mobilisés
<ul style="list-style-type: none"> • Humains : ingénieurs environnement, techniciens qualité de l'air, opérateurs portuaires • Financiers : investissements publics/privés pour l'électrification, capteurs, systèmes d'analyse ; aides régionales et nationales non détaillées
Résultats obtenus
<ul style="list-style-type: none"> • Réduction des émissions polluantes à quai • Données environnementales plus fines pour orienter les politiques publiques • Meilleure acceptabilité des ports auprès des riverains • Récompenses et reconnaissance internationales (index ESI)
Succès et Difficultés rencontrés
<ul style="list-style-type: none"> • Succès : démarche exemplaire sur le plan environnemental, effets mesurables sur les émissions locales • Difficultés : coûts d'équipement élevés, adaptation technique selon les types de navires, coordination avec les armateurs pour l'électrification
Perspectives de développement dans le 06 / Niveau de réplicabilité
<ul style="list-style-type: none"> • Points de vigilance : faisabilité variable selon le type de port (commerçant, passagers, plaisance), compatibilité des navires • Cohérence avec politiques locales : stratégie régionale pour la qualité de l'air, objectifs ZFE maritime • Écho avec attentes : collectivités littorales, autorités portuaires, ARS, habitants proches des ports de commerce ou ferry

>>> *Sunreef Yachts Eco – Catamarans solaires et électriques intégrant des matériaux recyclés et biosourcés*

Segment(s) d'activité concerné(s)
Construction navale, yachting de luxe, propulsion alternative, éco-conception
Description synthétique de l'initiative/solution/action
<p>Sunreef Yachts propose une gamme Eco de catamarans haut de gamme intégrant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Propulsion électrique alimentée par batteries et panneaux solaires ("solar skin") • Panneaux solaires ISO 9001 à haut rendement sur coques et • Matériaux recyclés et biosourcés, comme les composites à fibres naturelles (lin/flax) pour finitions intérieures
Partenaires mobilisés
<ul style="list-style-type: none"> • Sunreef Yachts (ingénierie et construction) • Fournisseurs de technologies : Solar Skin (propre R&D interne), batteries, composites biosourcés
Moyens mobilisés
<ul style="list-style-type: none"> • Humains : ingénieurs en propulsion électrique, designers matériaux durables, équipe R&D • Techniques : intégration de « solar skin », batteries (jusqu'à ~990 kWh), moteurs électriques (360 kW), composites naturels • Financiers : investissements privés pour les prototypes et la gamme Eco (€ non précisé)
Résultats obtenus
<ul style="list-style-type: none"> • Bateaux solaires/électriques en production (modèles comme 60, 43 m, 80 Power Eco...) • Réduction significative des émissions en navigation, avancée technologique dans le yachting de luxe • Visibilité accrue : récompenses (German Innovation Awards 2025), notoriété internationale
Succès et Difficultés rencontrés
<ul style="list-style-type: none"> • Succès : intégration pionnière de technologies solaires, leadership sur l'éco-innovation • Difficultés : coût élevé des matériaux et batteries, complexité technique de l'intégration, dépendance aux conditions solaires
Perspectives de développement dans le 06 / Niveau de répliquabilité
<ul style="list-style-type: none"> • Solutions répliquables par les chantiers régionaux visant la certification éco-plaisance • Potentiel pour les ports de plaisance d'investir dans des infrastructures compatibles (bornes, accostages solaires) • Alignement avec les ambitions régionales de décarbonation du secteur nautique et labels environnementaux

>>> Sea Index – Yacht Club Monaco

Le SEA Index®, développé par le Yacht Club de Monaco est un outil permettant d'évaluer de manière objective les émissions de CO₂ des superyachts. Élaboré en concertation avec des capitaines, des chantiers navals, des opérateurs et une société de certification indépendante, il répond à une demande croissante des propriétaires souhaitant disposer d'un indicateur fiable et harmonisé. Cet instrument contribue à accroître la transparence au sein du secteur et favorise l'intégration de critères environnementaux dans les décisions liées à l'achat, à la vente ou à l'exploitation de yachts.

Le processus de certification CO₂ SEA Index® est accessible à tout navire de plus de 24 mètres. Il est également proposé aux clients du Port Vauban désireux de s'inscrire dans une démarche structurée de transition environnementale et de valorisation de leurs pratiques.

Les auteurs :

Émilie COLLIGNON

Marc MORVANY

CCI Nice Côte d'Azur, avec le soutien du Fonds d'Intervention Maritime (FIM)

