

Assises de la MER[★] et du littoral



Synthèse
des contributions

Une ambition française
pour la politique maritime
intégrée

Séance plénière du conseil national
de la mer et des littoraux du 18 juillet 2013



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

Liste des rapporteurs des contributions des Assises.....	3
Compétitivité portuaire et complémentarité des infrastructures et transport maritime.....	4
I- Un enjeu majeur identifié : une compétitivité conditionnée par la performance des dessertes des hinterlands cibles des ports.....	4
II- Les priorités/principaux points de vigilance identifiés pour la performance du transport maritime et des ports français.....	5
III- Les pistes d'action avancées	6
Protection et valorisation de l'environnement marin.....	8
I- Introduction	8
II- Déclinaison thématique des enjeux et propositions.....	8
Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques.....	13
I- Le préalable environnemental.....	13
II- Pour un développement des activités de plaisance et de nautisme.....	14
III- Avec une optimisation de la gestion des ports.....	15
IV- Une plaisance source du développement économique du littoral.....	15
V- Avec une gouvernance réaffirmée.....	16
Risques littoraux et gestion du trait de côte.....	17
I- Principaux enjeux et objectifs.....	17
II- Les propositions.....	17
III Les consensus et divergences.....	18
Pêche maritime.....	20
I -Partenariat scientifique renforcé entre pêcheurs et scientifiques.....	20
II- Prise en compte de la pêche à travers une interaction terre/mer et au regard des autres et/ou nouveaux usages.....	20
III - La sauvegarde des emplois passe non seulement par le remplacement des marins mais aussi par l'ouverture à d'autres métiers pour relever les défis.....	21
IV - La valorisation de la filière.....	21
V - La spécificité des DOM et des TOM.....	22
Aquaculture.....	24
I- État des lieux et enjeux de développement de l'aquaculture marine française.....	24
II- Propositions et bonnes pratiques.....	25
Emploi maritime et besoin de formation.....	28
I. Les enjeux, priorités et points d'attention.....	28
II. Les analyses et propositions.....	29
III. Les spécificités des Outre-mer.....	31
Construction et déconstruction navale.....	32
I- Construction.....	32

II- Déconstruction.....	33
Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources.....	36
I- Enjeux de connaissance du « Système Mer ».....	36
II- Exploitation durable des ressources biologiques et minérales marines.....	37
III- Gestion de l'espace côtier marin.....	37
IV- Développement et valorisation économiques en sciences marines.....	38
V- Structuration de la recherche et gestion des données.....	39
VI- « Bâtir une société de la connaissance marine et maritime ».....	39
VII- Particularités des Outre-mer français.....	40
Protection sociale des gens de mer, sécurité maritime, sécurité de la navigation.....	41
I – La protection sociale des gens de mer.....	41
II – La sécurité maritime et la sécurité de la navigation.....	42

Retrouvez l'ensemble de ces contributions sur le site :

www.developpement-durable.gouv.fr

rubrique « Mer et littoral »

Liste des rapporteurs des contributions des Assises

Thématiques des Assises de la mer et du littoral	Membres du CNML	Membres de l'administration
1) Compétitivité portuaire complémentarité des infra-structures et transport maritime	Fernand BOZZONI Armateurs de France Collège des entreprises	Isabelle PALUD-GOUESCLOU (DST/PTF) Loïc ABALLEA (DAM/MFC) Adam KAPELLA (DAM/MFC)
2) Protection et valorisation de l'environnement marin	Antidia CITORES Surfrider Collège des associations	Agnès VINCE (DGALN/DEB/LM) Christophe LENORMAND (DGALN/DEB/LM)
3) Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques	Jean-François FOUNTAINE Fédération des industries nautiques Collège des entreprises	Hervé GOASGUEN (DAM/MNP)
4) Risques littoraux et gestion du trait de côte	Jean-François RAPIN ANEL Collège des élus	Marc JACQUET (DGPR/SRNH) ou Thierry HUBERT Agnès VINCE (DGALN/DEB/LM) ou Christophe LENORMAND
5) Pêche maritime	Gérard ROMITI Comité national des pêches Collège des entreprises	Christophe CHASSANDE (DPMA)
6) Aquaculture	Raphaëlle LE GUEN Var Collège des élus	Nicolas GORODETSKA (DPMA)
7) Emploi maritime et besoins de formation	Isabelle THOMAS Bretagne Collège des élus	Yann BECOUARN (DAM/GM) Leila AZZAOUI (DAM/GM1)
8) Construction et déconstruction navale	Xavier de la GORCE collège des personnalités qualifiées	Claude WOHRER (SG-Mer) Jean-Baptiste de FRANCQUEVILLE (CGDD/DRI/SDI2)
9) Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources	Françoise GAILL CNRS Collège des établissements publics	Quentin GAUTIER (CGDD/DRI/SR6) Laurent BELLANGER (CGDD/DRI/SR6)
10) Protection sociale des gens de mer et sécurité maritime	Bruno DACHICOURT CFTC Collège des organisations syndicales	Daniel DEJARDIN (DAM/SM) Philippe GABRIEL (DAM/GM4)



Compétitivité portuaire et complémentarité des infrastructures et transport maritime

Les contributions des Assises de la mer et du littoral permettent d'identifier les fondamentaux des stratégies de compétitivité du transport maritime et des ports français, situés à la convergence des politiques maritimes et terrestres.

Ces stratégies permettent de faire ressortir des priorités communes (exemples des dessertes, de l'usage du foncier, des questions environnementales intéressant les navires et les ports) ou plus spécifiques (cf notamment la desserte des îles, la problématique RUP¹ pour l'Outre-Mer), de court, moyen ou long terme, des points de vigilance ainsi que des éléments de réponse, parfois révélateurs de divergences d'approches.

I- Un enjeu majeur identifié : une compétitivité conditionnée par la performance des dessertes des hinterlands cibles des ports

La compétitivité des ports français peut partiellement reposer sur la valorisation de leurs potentiels naturels géographiques et un positionnement avantageux vis à vis des routes maritimes, notamment au regard de l'évolution de la taille des navires (cf porte-conteneurs géants) et de l'attractivité touristique de ces ports pour l'accueil des flottes de passagers.

Les ports bénéficient souvent de conditions naturelles souvent exceptionnelles : même si ce n'est pas une généralité, la France dispose, à la différence d'autres pays européens, de ports en eau profonde capables d'accueillir des navires de grande taille. Le pays est également doté d'un réseau important de ports répondant à des besoins différents, particulièrement structurants pour le maillage territorial.

Des emplacements stratégiques

Situés à proximité des points stratégiques du commerce maritime mondial et connectés aux réseaux de transports terrestres, les ports maritimes français ont vocation à accueillir des activités économiques industrielles traditionnelles ou innovantes contribuant à la création d'emplois dans les territoires considérés. De nouvelles opportunités se présentent également pour les ports ultra-marins (cf par exemple projets d'extensions portuaires de la Martinique et de la Guadeloupe liés à l'élargissement du Canal de Panama).

Pour autant, la performance des dessertes des Grands ports maritimes et des ports décentralisés est considérée comme primordiale par les acteurs des Assises, avec l'accent mis sur :

- l'importance d'une offre multimodale associant les autoroutes de la mer, le ferroviaire, le fluvial et le routier dans le domaine de pertinence de ces modes
- la nécessité de connecter ces réseaux aux corridors de fret européen
- un focus également mis sur le développement des activités de transbordement (cf projets de création de hubs régionaux s'accompagnant du développement des pré et post acheminements non routiers)
- En regard du contexte budgétaire, une préconisation d'arbitrage d'utilisation des crédits publics en faveur des dessertes portuaires

Deux stratégies sont proposées conjointement pour développer la compétitivité des ports, en lien avec les questions de dessertes : un rôle régional dans la redistribution des flux pour les ports dit de

1 Régions ultra-périphériques

proximité ou insulaires, et le développement des connexions intermodales à une échelle beaucoup plus large voire européenne pour les ports les plus importants, pour bénéficier de la force d'entraînement d'hinterlands profonds, les ports français étant handicapés par des hinterlands trop étroits.

Cette préoccupation est largement exprimée, à la fois sous l'angle d'une offre globale de dessertes sur une façade et sur des axes (cf axes Seine et Rhône cités).

Certains ports ont aussi à résoudre des questions liées à leurs positions moins centrales, voire périphériques (cf par exemple positionnement géo-stratégique des ports ultra-marins).

II- Les priorités/principaux points de vigilance identifiés pour la performance du transport maritime et des ports français

A) Le soutien du pavillon français

Il faut faire la demande d'une politique de soutien à la flotte ambitieuse, destinée à compenser le surcoût du pavillon français, ciblée sur la demande de conditions fiscales, sociales et économiques incitatives.

Les 4 principaux piliers sont : la taxe au tonnage, l'exonération des charges sociales (pour les entreprises exposées à la concurrence) et le soutien à l'investissement et la formation.

B) L'impact de la réglementation environnementale sur les émissions de soufre

L'impératif est de déployer le plus rapidement et le plus économiquement le soutage GNL dans les ports français, un positionnement stratégique de ces ports étant vital face aux concurrents européens

C) Un espace foncier portuaire très contraint

Différentes raisons contraignent les ports telles que les conditions naturelles, la présence d'activités étrangères à l'activité portuaire, la neutralisation de terrains dans le cadre de PPRT, de possibles conflits d'usage à l'interface ville-port.

Ces contraintes pèsent sur la capacité portuaire à accueillir de nouvelles activités industrielles que les ports auraient, pour beaucoup de participants aux assises, naturellement vocation à accueillir, en raison de leurs facilités logistiques et pour compenser la baisse d'autres trafics traditionnels (cf produit pétrolier brut).

Le point de tension sur ce sujet se situe sur la pression foncière exercée par les ports. Certains participants veulent la limiter à la reconversion de friche industrielles, ce que réfutent d'autres participants au nom de la vitalité des territoires.

D) L'équilibre entre le développement économique des ports et la préservation de l'environnement

Il ressort un consensus pour considérer que tout projet portuaire doit être apprécié, le plus en amont possible de sa réalisation, à l'aune des retombées économiques et sociales attendues mais aussi de ses impacts environnementaux, dans le cadre d'une approche globale intégrée. Une divergence existe sur l'appréciation du caractère trop contraignant ou pas de la réglementation environnementale.

La question des sédiments de dragage constitue un autre point de divergence sur l'impact du clapage en mer sur l'environnement et les mesures à prendre. La valorisation des sédiments et des autres déchets est régulièrement évoquée.

E) La protection des littoraux vulnérables

Il sont soumis aux risques de submersion marine, au phénomène d'érosion des côtes et aux pollutions marines ou terrestres, avec des écosystèmes riches et en même temps fragiles qui nécessitent des moyens de connaissance, d'information, de préservation.

F) Une coordination inter-portuaire

Elle est nécessaire par exemple pour les questions de dessertes, le traitement de l'interface ville-port, le renforcement de la continuité territoriale avec les îles, la cohérence du système portuaire et la non redondance des équipements.

G) La question de la compétitivité des coûts portuaires

Elle pèse particulièrement pour les ports insulaires en raison de leur contribution au coût de la vie dans ces îles.

III- Les pistes d'action avancées

A) Pavillon français

- Affirmer une politique publique incitative sur la taxe au tonnage, l'exonération des charges sociales (pour les entreprises exposées à la concurrence), le soutien à l'investissement (cf RIF notamment) et une formation de qualité
- Transport sous pavillon national des produits stratégiques dans l'esprit de la loi du 31 décembre 1992 et préservation d'une filière française et d'emplois très qualifiés

B) GNL

- Promouvoir une stratégie de développement d'une filière GNL nationale et d'approvisionnement des navires dans les ports, qui nécessite des installations de stockage adaptées, s'accompagnant d'un soutien financier à l'innovation en faveur du transport durable

C) Foncier (voir aussi simplifications administratives)

- Dégager les outils permettant de faciliter l'accueil dans les ports d'éco-industries (cf énergies marines renouvelables ; sites d'assemblage des éoliennes, traitement des déchets, activité de maintenance, de démantèlement des navires etc)
- S'intéresser à la planification spatiale des activités et leur articulation avec les documents d'orientations (cf PLU, SCOT...) qui permettrait d'organiser la cohabitation des différentes activités et d'identifier les zones potentielles pour de nouvelles activités (éolien posé, éolien off-shore, hydroliennes, exploitation pétrolière ou gazière outre-mer...) tout en isolant les zones devant être protégées (vision prospective)
- Réfléchir à une révision des règles régissant le domaine public maritime pour favoriser et sécuriser l'investissement privé (cf évolution des AOT par exemple) ; cf aussi réflexions sur la création de ports francs/zones franches

D) Simplification administrative

- Poursuivre l'allègement des procédures de traitement des marchandises à l'import et à l'export et l'harmonisation des procédures par rapport à celles en vigueur dans les autres États membres
- Développer les systèmes d'informations portuaires intégrés
- Simplifier les procédures d'instruction des projets portuaires considérées comme trop complexes et s'étalant sur des délais très longs (cf par exemple idée de guichet unique avancée pour leur instruction)

E) Traitement des déchets portuaires et des sédiments de dragage

- S'attacher au management environnemental des métiers portuaires (ICPE, dragages notamment) pour offrir aux armateurs internationaux des prestations visant à réduire leurs émissions de carbone et traiter les déchets et les résidus de cargaisons de leurs navires

- Investir dans la recherche et le développement sur la valorisation des sédiments de dragage et le traitement de tous types de déchets solides et liquides (résidus de cargaison, eaux noires, eaux de ballast) mais aussi sur les installations consacrées au dégazage

F) Coordination inter-portuaire

- Valoriser les échanges de bonnes pratiques entre ports
- Envisager les modes de coopération les plus appropriés entre ports d'une même façade, d'un même axe, entre ports de l'État et ports décentralisés, entre ports maritimes et ports intérieurs entre ports ultramarins d'une même zone maritime d'influence, pour construire une complémentarité et une plus grande cohérence d'ensemble de la stratégie portuaire nationale, dans le respect des prérogatives des différentes entités et des réalités territoriales.



Protection et valorisation de l'environnement marin

I- Introduction

Les résultats de cette consultation dans l'ensemble des territoires littoraux et insulaires de métropole et d'outre-mer sont à l'image de la diversité et de la richesse du littoral et marin espaces maritimes français. De nombreuses préoccupations communes se dégagent au-delà de la spécificité des territoires et malgré l'hétérogénéité des retours (niveau de précision, globalisation des thèmes pour certains...).

Il faut souligner une adhésion de l'ensemble des acteurs et parties prenantes des Assises de la mer et du littoral à la mise en place d'une gouvernance partagée (type gouvernance à V+1) pour cet exercice et d'une manière générale sur les questions de stratégie intégrée maritime et littoral. Une alerte est cependant présente concernant le besoin d'une bonne articulation des différentes échelles de gouvernance et celui de certains éclaircissements relatifs aux méthodes et objectifs de concertation et de gestion. Dans cette perspective, la pérennisation des CMF, ou assimilé, est plébiscitée par la majorité des parties prenantes.

Un constat partagé innervé un tiers environ des contributions : la pression démographique permanente ou saisonnière sur les littoraux est une donnée à intégrer dans les politiques de gestion et d'aménagement du territoire en littoral et dans la prévention des pollutions du milieu marin.

Les différentes contributions ont apporté un éclairage sur les enjeux des thématiques suivantes : la connaissance et la recherche, la diffusion et la sensibilisation, la protection des milieux marins et littoraux, le financement et les pressions et impacts sur les écosystèmes marins et littoraux.

A noter enfin, qu'un certain nombre de contributions permettent de mettre en évidence les enjeux environnementaux attachés aux activités maritimes traitées dans le cadre des thématiques des « Assises de la mer et du littoral » : 1-compétitivité portuaire, 3-promotion de la plaisance et des loisirs nautiques, 4-pêche maritime, 6-aquaculture, 7-emploi maritime et besoins de formation, 9-recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources

Par ailleurs, on note que les contributions métropolitaines traduisent l'appropriation des enjeux et des objectifs de la directive cadre stratégie pour le milieu marin.

La majorité des contributions d'outre-mer mettent en avant, quant à elles, une appétence pour une démarche globale de protection de l'environnement et la mise en place de documents de planification.

Enfin, nous nous sommes attachés, dans le cadre de cette synthèse, à rendre compte de la variété des propositions faites au fil des chapitres ; l'intégralité des contributions transmises est consultable en annexe.

II- Déclinaison thématique des enjeux et propositions

A) Amélioration de la connaissance pour l'action

1- Connaissance/Recherche

D'une manière générale, l'ensemble des territoires, de métropole et d'outre-mer, identifient des besoins en amélioration de la connaissance et poursuite d'acquisition de connaissance sur le milieu marin : aspects physique, écologique et biologique (Med, W&F, NC). Reviennent également comme sujets d'étude à développer : la compréhension des écosystèmes, l'évaluation de la ressource au sens large, des travaux sur la notion d'impact et d'impacts cumulés ainsi que sur l'évaluation de la

valeur économique des écosystème et des services rendus (aspect économique et compensation des dommages)

L'amélioration de la connaissance sur les sujets pollution, déchets (micro-particules) contaminant et impact sanitaire (chaîne alimentaire en particulier) est également un besoin partagé (SA, Med, NAMO).

Plus spécifiquement des préoccupations apparaissent en fonction des caractéristiques des territoires : stock de ressources minières (Gua, NC), biotechnologie, phytoplancton (StPMQ), renforcement de la connaissance des pêcheries (meilleur retour des déclarations de captures, optimisation de leur traitement et de leur accessibilité -Med).

Une attente forte en matière de développement d'une approche stratégique propre aux enjeux de connaissance et de recherche fondamentale est exprimée de même que d'identification d'enjeux.

Le besoin de développer la recherche appliquée ainsi qu'une meilleure coordination en recherche, développement et innovation est également souligné par l'ensemble des contributions.

La notion de mutualisation, d'optimisation des outils existants et de partage de la connaissance est également souhaitée. Plusieurs contributions plébiscitent la mise en place de protocoles harmonisés d'acquisition de données, l'accès aux travaux et données (interopérabilité), ainsi qu'une harmonisation du niveau de qualité des données produites (SOI, NC, NAMO).

La dimension internationale est soulignée. Le besoin de collaborations et coopérations internationales, pour les sujets recherche et protection du milieu est mise en avant, principalement en Outre-mer (océan Pacifique et océan Indien). Par exemple, une des grandes priorités du Sud Océan Indien est : « développer un espace de collaboration scientifique de rang mondial » (Guy, StPM, NC, W&F, SOI). Par ailleurs, la situation très spécifique de la Polynésie française est fortement soulignée.

2- Diffusion/sensibilisation

Toutes les contributions revendiquent la nécessité de favoriser le développement d'opérations de sensibilisation et de vulgarisation ainsi que de poursuivre les actions pédagogiques (potentiels environnementaux et intérêt de leurs préservation) en particulier à l'attention de la population. Certains territoires citent les acteurs ou porteurs privilégiés : éducation nationale, CELRL, collectivité, associations (StPMQ, Guy, NAMO)

Des actions à destination de publics spécifiques : élus ou usagers de la mer sont jugées nécessaires ou à renforcer (NC, Med).

De même, la volonté de faciliter l'accès du grand public à la connaissance, par le biais de l'Observatoire National de la Mer et du Littoral ou d'autres portails informatiques est également récurrent.

La nécessité de structurer, de coordonner et d'articuler les observatoires locaux existants ou autres sites est également mentionnée. Par exemple, la notion de « guichet unique » à destination des socio-professionnels est proposée par plusieurs territoires (Antilles).

Favoriser le développement de la connaissance des usages apparaît ponctuellement (Poly), de même que celui des sciences participatives de type Biolit ou Capoera. (SA), le soutien aux structures associatives (SA), ou la revalorisation des Journées de la mer.

B) Préservation des milieux marins et littoraux

1- Un enjeu majeur

La préservation du milieu marin, garantir son bon état écologique, sont affichés comme un enjeu majeur, par la majorité des territoires. En corollaire apparaît la nécessité d'une vision globale, prospective et partagée dans une perspective de développement durable. Pour certains territoires insulaires, l'élaboration d'une stratégie pensée globalement, pourrait être l'occasion d'élaborer des « plans d'action priorités » ou de mettre en place une stratégie régionale (Outre-mer).

La préservation de la ressource et de l'espace est affirmée comme un binôme indissociable. Il traduit la volonté de prendre en compte les enjeux terre/mer et terre/lagon ou lagon/mer (préservation des habitats de transition et tampons, pollutions telluriques...) et de favoriser la démarche de gestion intégrée.

2- Gouvernance

Certains territoires posent la prise en compte des aspects de protection de l'environnement marin comme « éclairant » dans l'aide à la décision. Le principe de précaution est revendiqué par au moins deux contributions, en cas de déficience de la connaissance (protection et ressource).

La nécessité de développer des collaborations/coopérations avec les pays voisins (recherche et protection du milieu) dans une perspective de coordination, de mutualisation des moyens et d'harmonisation des actions est mise en avant par la majorité des territoires : gestion du milieu marin, biodiversité (Guy, St PMQ, Antilles). En Outre mer, elle est souvent jugée indispensable à la gestion durable des espèces et des espaces (notion d'échelle d'action). Ainsi Saint Pierre et Miquelon juge la collaboration avec le Canada indispensable pour développer des outils de gestion cohérents.

Les contributions traduisent le fait que les acteurs sont véritablement attachés à participer (élus, usagers, professionnels) aux décisions de gestion et de protection du milieu. De nombreuses contributions font état d'une avancée dans l'implication de la population et sa prise de conscience des problématiques environnementales (déchet, pollution, préservation) particulièrement les territoires d'outre mer.

Plus particulièrement, s'agissant de la répartition des compétences entre les différentes autorités locales et nationales sur l'espace marin le territoire de Wallis et Futuna a fait part d'un souhait de clarification : « les élus de W&F désirent retrouver toutes leurs responsabilités en matière de développement économique et de protection de l'environnement ».

3- Les aires marines protégées

Concernant plus spécifiquement les aires marines protégées, globalement considérées comme un bon outil de gestion et de préservation, plusieurs voix se font entendre : constituer un véritable réseau, nécessité de maintenir leur nombre en développant l'aspect gestion et pérennisation, favoriser leur extension ; enfin certains y voient un périmètre d'expérimentation (laboratoire afin de valider les stratégies à généraliser).

Par exemple la Corse propose de classer 10 % des eaux territoriales « côtières » à l'horizon 2015 en AMP et 15 % en 2020.

4. Spécificités

Les territoires d'outre mer soulignent que leur spécificité (hotspot de biodiversité) leur confère une responsabilité particulière, notamment vis-à-vis de la communauté internationale, et leur impose un effort important.

Ponctuellement certaines propositions plus ciblées sont identifiées : améliorer la protection des espèces marines emblématiques (Polynésie F) ; maintenir le bon état de conservation des canyons sous-marin (Med), conserver des espaces non artificialisés (loi littoral, trame verte et bleu).

Trois contributions insistent sur la notion des services rendus et de la restauration des écosystèmes, en plus des notions de préservation (Med, W&F, Gua)

C) Financement de la protection de l'environnement marin

La nécessité d'une adéquation entre ambition affichée par la politique pour l'environnement marin et les moyens disponibles revient de façon récurrente. Une demande de renforcement des moyens, notamment ceux affectés à la recherche et au contrôle (plus particulièrement en outre mer), est exprimée par la majorité des contributions. L'impératif préalable de pérennité des financements est également présent dans toutes les contributions.

Certains territoires souhaitent canaliser les soutiens méthodologiques et financiers vers les activités en mer, dans une perspective de gestion intégrée et de prise en compte des écosystèmes. Pour ce faire est notamment proposé une mobilisation optimisée des fonds européens, au titre de la programmation à venir, tel la PAC, la PCP, le FEAMP et le FEDER vers des enjeux de protection du milieu marin (croissance bleue). D'autres font prévaloir l'orientation de ces fonds vers la mise aux normes d'installations de gestion de déchets ou d'assainissement pour réduire ainsi les pollutions.

Une autre priorité partagée apparaît concernant la mise en place d'une fiscalité écologique au service du financement de la protection du milieu marin et de sa biodiversité. A cet égard, une des propositions exprimée, majoritairement en métropole, concerne l'affectation du fruit des redevances ciblée : préservation de l'environnement marin.

Par ailleurs, la révision du niveau de redevance du domaine public maritime et l'étude de son extension à d'autres activités et usages soulève la réserve de certains professionnels.

Une autre proposition concernant le déplafonnement du produit de la taxe annuelle de francisation et de navigation transférée au conservatoire du littoral ou l'élargissement de l'assiette de cette taxe, a également fait l'objet de débats.

La question des services rendus par les écosystèmes a également fait l'objet de l'attention des CMF. Notamment en Outre mer est proposée la mise en place de dispositions juridiques favorisant l'accès et le partage des avantages tirés de la biodiversité (activité de recherche et développement) au niveau local, dont une partie sera consacrée à la protection de l'environnement.

Un autre élément en matière de financement, est la proposition de la Polynésie française qui souhaite « faire valoir l'intérêt pour l'État et l'Europe d'investir dans la recherche et l'innovation en Polynésie française », du fait des spécificités de ses milieux et écosystèmes et de sa position stratégique au plan international.

D) Pression et impacts des activités s'exerçant sur les écosystèmes marins et littoraux

1- Équilibre entre préservation et développement

Le nécessaire besoin de conciliation des différents usages, la réduction ou prévention de leurs impacts sont partagés par l'ensemble des territoires. Par exemple, la pression sur le foncier littoral et la volonté de pouvoir la maîtriser est ponctuellement annoncée comme problématique.

L'équilibre durable entre le développement d'activités existantes ou nouvelles, créatrices d'emploi, et les impératifs de préservation des ressources et de l'environnement marin et littoral est une priorité sensible pour les territoires d'Outre-mer.

Plus particulièrement, la recherche de « compétitivité économique et d'excellence environnementale » concernent le Port de la Réunion et le Port de Mayotte notamment pour préserver les mangroves. Certains soulignent que l'opportunité économique de développement des activités offshore (prospection minière), constitue intrinsèquement une augmentation des menaces environnementales. Par conséquent les territoires les plus concernés priorisent la prévention des risques de pollution et des dérangements acoustiques des mammifères marins.

Certaines contributions insistent sur la prise en compte de la vulnérabilité du milieu récepteur, notamment pour l'activité d'extraction de granulats et les activités de dragage.

Certaines contributions, notamment en Outre-mer, font reposer la gestion durable sur un impératif de responsabilisation vis-à-vis, par exemple, de la ressource halieutique et des populations et la nécessité de rendre compatible les activités économiques ou de loisir avec la capacité du milieu. Dans cette perspective, ils préconisent, par exemple, la définition d'une politique concernant la filière aquaculture au niveau du bassin (économies d'échelle et mutualisation des savoir-faire) et la mise en place de plans de gestion par archipel et de zones de pêches réglementées, au niveau lagonaire.

Il est souligné que certaines activités de loisirs développées dans des milieux inappropriés, constituent des menaces pour l'environnement (randonnées sur la barrière de corail). Par ailleurs la mise en valeur des atouts environnementaux est également énoncée comme un socle potentiel pour la création d'une filière touristique.

Un tiers des contributions assimilent le trafic maritime à une « démultiplication » des impacts sur le milieu marin (pollutions illicites ou accidentelles, collision avec les mammifères marins, peintures antifouling et la gestion des eaux de ballasts notamment). Elles donnent la priorité à la prévention (ORSEC maritime en cours d'adoption ou POLMAR mer en Polynésie, système REPCET en Méditerranée), avant la répression pénale.

Un certain nombre de contributions permettent de mettre en évidence les enjeux environnementaux attachés aux activités maritimes traitées dans le cadre des thématiques des « Assises de la mer et du littoral » : 1-compétitivité portuaire, 3-promotion de la plaisance et des loisirs nautiques, 4-pêche maritime, 6-aquaculture, 7-emploi maritime et besoins de formation, 9-recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources

2- Documents de gestion ou planification

Les contributions font état de différentes priorités qui se traduisent en documents de gestion : la question des déchets, la gestion des eaux usées et d'assainissement, organisation des usages. Les SDAGE, SAGE, PGA et PGEM sont proposés, par un tiers des contributions, comme un instrument de reconquête de la qualité des eaux côtières et marines.

L'articulation des politiques et des outils entre la DCE et le DCSMM est régulièrement affirmée dans un souci d'approche intégrée des problématiques amont/aval des bassins versant notamment pour

limiter les apports diffus de polluants. Ponctuellement, il est demandé de rendre les PAMM opposables aux SDAGE.

Une demande récurrente, des territoires d'outre-mer, en termes d'adaptation des outils ou d'extension, est notée.

Plusieurs démarches de planification actuelles ou en projets sont mises en avant : démarche GIML à la Réunion ; élaboration d'un SMVM à Mayotte ; besoin identifié d'une déclinaison locale de la SNML (avec la DM est comme structure compétente pilotage en Guadeloupe) ; Dossier UEGC en cours de montage et de financement en Guyane, cartographie des acteurs intervenant dans la zone (SOI).

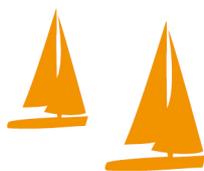
3- Aspect police et moyen

La majorité des contributions insiste sur la nécessité de développer des moyens de contrôle dissuasif. Renforcer les moyens humains et renforcer les besoins matériels (moyens nautiques) leur est indispensable pour assurer l'application effective de la réglementation (pêche, manifestation nautique, pollution). En sus du renforcement des moyens de surveillance aérienne, certains souhaitent bénéficier de matériels de haute technologie de détection des pollutions marines, (drones, clichés satellitaires).

Plus spécifiquement, le contrôle de la mise en œuvre du Code des ports est évoqué par un territoire, un autre vise les arrêtés biotopes comme outil de protection d'urgence.

Notamment dans les territoires d'Outre-mer, la pleine efficacité de cette police est en lien avec les discussions en cours, au niveau international, concernant la délimitation de nos eaux.

La coopération interrégionale et internationale est encouragée par la quasi intégralité des contributions de métropole et d'Outre-mer par exemple pour faire face aux pression de pêche maritime sur l'écosystème de Guyane et des pays voisins. Enfin un quart des contributions s'accordent pour mettre l'accent sur la coopération internationale en matière de sauvegarde des vies humaines, de lutte contre les pollutions et la pêche illicite.



Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques

Les rapports des comités de façade et des bassins ultra-marins montrent que l'activité de la plaisance en France se situe à un tournant de son développement.

Depuis les 50 dernières années, la plaisance a connu un essor sans précédent basé sur un rythme de construction et de ventes de bateaux sur le marché français particulièrement dynamique. La démocratisation de la plaisance est intervenue dans les années 60 - 70, avec l'apparition des petits dériveurs et habitables avec une forte dominante de la voile, sous l'impulsion, notamment, des associations d'éducation populaire. Dans les années 80 - 90, la plaisance s'est installée dans le paysage du littoral ; la taille des bateaux a grandi et les unités à moteur se sont fortement développées.

Aujourd'hui, une nouvelle étape s'ouvre ; le nombre d'unités de plaisance produites et vendues sur le marché français est en baisse. Le rythme de progression du secteur désormais moins basé sur une croissance exponentielle du nombre de bateaux mis à l'eau va changer. Ce ralentissement de la production pour le marché français ne doit pas conduire à la conclusion d'un désintérêt du public pour le secteur, au contraire, les activités de nautisme continuent d'exercer une forte attractivité, mais une approche différente semble s'installer.

Les assises de la mer et du littoral sont donc un moment important pour le secteur. Elles permettent d'évoquer ce contexte et de tracer les nouvelles perspectives de développement. Le travail des comités de façade montre que les acteurs locaux ont intégré les mutations en cours. La vision qui ressort de ces travaux est celle d'un secteur fort, à la fois recelant des atouts favorables à son propre développement mais également en tant que vecteur d'un développement économique plus général. Les développements initiés par ce secteur sur le littoral et les espaces marins doivent se dérouler dans le cadre d'un environnement préservé.

I- Le préalable environnemental

Les comités de façades ou de bassins mettent en exergue la nécessaire préservation de l'environnement. Ils soulignent que l'environnement est un élément vital en particulier pour les îles, pour leur développement futur, et qu'il constitue l'intérêt premier des pratiquants de la plaisance, qui sont présentés comme respectueux de leur environnement. La nécessité de neutraliser l'impact environnemental de l'ensemble des activités maritimes professionnelles et de loisirs est donc une préoccupation majeure des rapports.

A) Le traitement des eaux noires et grises

Il figure au premier rang de ces préoccupations. Les solutions existent, elles doivent être développées : collecte, sanitaires dans les ports, solutions alternatives, produits biodégradables...

Il est préconisé d'inciter tous les ports à s'engager dans des démarches de type « ports propre », afin qu'ils déclinent des actions dans le domaine du traitement des déchets ou de la dépollution des bassins.

B) La « pêche de plaisance »

La question de son impact est également posée. Une évaluation est préconisée même si la pression sur les réserves halieutiques de cette activité exercée en mer à partir d'un navire est jugée faible.

Une sensibilisation ou une information doit être menée en direction des pratiquants des activités nouvelles ou effectuées de manière ponctuelle pour les conduire à adopter une attitude responsable. La limitation de l'empreinte écologique est la condition de la poursuite de l'extension du nautisme.

II- Pour un développement des activités de plaisance et de nautisme

A) Panorama

La plaisance est déjà très présente sur l'ensemble du littoral, toutefois elle est considérée comme bénéficiant encore d'une importante marge de progression notamment dans les bassins ultra-marins. Parallèlement aux pratiques « traditionnelles » de navigation (voile ou moteur) ou de pêche de plaisance, le développement d'un grand nombre d'activités nouvelles est signalé et une attention particulière est portée au marché de la grande plaisance.

1- Exploitation du parc existant

Une nouvelle approche est suggérée pour l'exercice de ces activités. Le développement ne se faisant plus par l'augmentation du nombre de navires, une véritable exploitation du parc existant doit être élaborée. L'attention doit porter sur le contexte de la plaisance avec l'émergence d'une offre de services pour les plaisanciers et pour les navires. La valorisation des escales, les activités techniques et industrielles d'entretien, de réparation, de gardiennage... Le rapport au navire est également à faire évoluer vers la location, la multi-propriété associée ou non à des services de gestion,...

2- Gestion des bateaux en fin d'usage

La préoccupation des acteurs du nautisme est la structuration de la filière de déconstruction des bateaux. Les actions de l'actuelle filière montrent les difficultés à assurer un approvisionnement suffisant de coques pour pouvoir alimenter une véritable chaîne industrielle de déconstruction. Une proposition de prime à la casse est formulée par certains comités pour favoriser la sortie de l'eau des navires. Toutefois, cette proposition va à l'encontre du constat effectué par les mêmes comités sur la longueur de la durée d'utilisation des bateaux, portée par un marché de l'occasion extrêmement dynamique.

3- Services et filières du nautisme comme sources d'emploi

Il est avancé que 100 places de ports peuvent générer 12 à 13 emplois dans les différentes activités du secteur. Si de nombreux cursus de formation ont été développés dans le secteur nautique et particulièrement au plan de la fabrication, de la maintenance et des services commerciaux, il est préconisé de porter une attention sur le niveau de qualification (baccalauréat et BTS) et sur les professions de marins de plaisance, skippers et moniteurs afin de renforcer leur employabilité.

Plusieurs comités de façade préconisent la réalisation d'études socio-économiques afin de mieux connaître la population des plaisanciers et d'identifier ses attentes en matière de services.

Concernant les activités, il est demandé à la fois leur promotion auprès du grand public et des démarches d'encouragement en direction des opérateurs en distinguant : les pratiques nautiques encadrées conduites par les clubs, celles non encadrées des collectivités territoriales ou celles des établissements scolaires.

B) La spécificité de la grande plaisance et des activités de nautisme léger

Pour la grande plaisance, cette filière est présentée comme devant être encouragée du fait de sa forte valeur ajoutée. Toutefois, elle demande d'importants investissements qui nécessitent des études préalables pour vérifier leur pertinence au regard du marché et leur rentabilité.

Concernant le nautisme léger, (stand-up paddle, kayak, ...), ce segment bénéficie du développement le plus important sur l'ensemble des bassins de navigation. Cet essor justifie un accompagnement tant

en matière de sensibilisation et d'information des pratiquants que de vigilance des autorités pour assurer la sécurité des pratiques.

Ces différentes pratiques soulèvent une problématique unanimement mise en avant par les comités de façades et bassins ultra-marins : celle de la cohabitation de la plaisance sous toutes ses formes avec les autres activités maritimes liées à l'aquaculture, la conchyliculture ou la pêche. Le même espace, la même bande côtière ou lagonaire, est le cadre d'évolution de toutes ces activités.

Cette cohabitation peut être source de polémiques et de tensions. Les travaux des comités n'évident pas le contexte parfois difficile, toutefois, ils privilégient très largement la construction d'une vision partagée des espaces côtiers et maritimes à la confrontation des différentes légitimités. Afin d'éviter les divers conflits d'usage, il y a une forte demande de concertation et d'échanges entre tous les utilisateurs dont les usagers de la plaisance notamment au moment à l'élaboration des schémas d'exploitation (comme les SRDAM) ou de la définition des aires marines protégées.

La démarche de sanctuariser des espaces ou de les dédier à des activités n'est pas souhaitée mais plutôt celle d'une réflexion sur le partage de l'usage de l'espace plus que de l'espace lui-même.

III- Avec une optimisation de la gestion des ports

La situation des ports et notamment de leur capacité d'accueil est très largement abordée dans les rapports des comités. Certains marquent d'ailleurs leur étonnement que cette problématique des ports de plaisance n'ait pas été intégrée dans le cadre du thème 1 afin d'apporter une cohérence aux schémas d'investissement portuaire.

Le port de plaisance est le cœur du développement de la plaisance et de l'économie qui en découle. Le port possède 3 dimensions ; il constitue en premier lieu le point de départ et d'arrivée des plaisanciers pour des sorties en mer qui s'effectuent souvent sur une journée ; en deuxième lieu, il est le cadre de la préparation et de l'entretien des bateaux ; enfin, il est souvent l'élément d'attractivité et d'animation pour la ville.

L'accueil des navires des plaisanciers est une préoccupation soulignée. Toutefois, il n'est pas proposé la création de nouveaux ports ex nihilo, en dehors de certains bassins de navigation ultra marins confrontés à une absence d'infrastructure adaptée. Les préconisations portent sur une optimisation des places existantes, avec éventuellement un réaménagement des emprises ou la requalification de certaines friches portuaires de commerce ou de pêche par exemple. Une « gestion dynamique » des emplacements de places en fonction des différents usages de plaisance est également prônée.

Pratiquement tous les comités mettent en avant la nécessité d'aborder la problématique de l'évaluation des besoins en matière de places nouvelles dans les ports dans le cadre d'une réflexion par bassin de navigation.

Parallèlement et en complément à la question de la gestion des places de ports, les rapports mettent en avant des solutions de substitution, comme la création de port à sec ou une meilleure intégration des cales de mise à l'eau. Des comités soulignent que pour ces infrastructures, les zones de stockage des remorques doivent être créées.

Cette nouvelle approche de l'accès à la mer pose la question des réserves foncières à définir sur le littoral et à proximité des aires portuaires ou de mise à l'eau pour préserver la possibilité de développement des activités nautiques.

IV- Une plaisance source du développement économique du littoral

Toutes les contributions des façades métropolitaines et des bassins maritimes d'outre-mer soulignent que la plaisance est source d'emploi et de croissance : directement par le développement de l'activité et indirectement par son impact sur les territoires.

La plaisance est immanquablement associée au secteur du tourisme. La mer et l'activité nautique qu'elle génère exercent une forte attractivité. Les plaisanciers font aussi du tourisme et les touristes viennent profiter de l'animation du port et des bateaux.

Cette situation conduit les intervenants à mettre l'accent sur la nécessaire articulation entre la ville et le port. La jonction entre ces deux espaces doit être travaillée afin d'accueillir les touristes sur le port et de permettre aux plaisanciers de découvrir la ville, voire l'arrière pays. Les schémas

d' aménagement doivent prendre la mesure de la dynamique économique que peuvent créer ces 2 entités. Cette approche nécessite, outre de bonnes conditions d'accueil, l'émergence de prestations de service et l'élaboration de produits touristiques dédiés.

V- Avec une gouvernance réaffirmée

Les politiques relatives aux zones côtières et à l'espace maritime impliquent tous les acteurs de la vie publique : l'État, les collectivités territoriales, les professionnels des secteurs et les représentants des usagers. La définition de ces politiques et la rapidité de leur mise en œuvre dépendent d' une bonne coordination de ces intervenants.

L'État, dont le rôle de garant de l'intérêt général et d'arbitre est attendue, ne paraît pas disposer selon certains intervenants de tous les atouts pour ce faire. Au niveau central, les politiques maritimes relèvent de plusieurs départements ministériels ce qui ne facilite pas les interventions et au niveau déconcentré, les services chargées de ces questions sont identifiés avec difficulté.

Concernant l'élaboration des schémas d'aménagement ou la définition des aires marines, la concertation s'effectue souvent en oubliant les professionnels de la plaisance et les représentants des usagers avec pour résultat une crispation des prises de position. Les échanges réguliers entre tous les usagers de la mer sont la condition pour fonder une vision commune des politiques maritimes attendue par tous.



Risques littoraux et gestion du trait de côte

I- Principaux enjeux et objectifs

Le littoral constitue un territoire à enjeux particuliers en termes démographiques, d'emplois, d'économie et d'aménagement du territoire. Confrontées aux risques naturels littoraux (érosion côtière, vents violents, submersion marine, inondations, tsunami) les collectivités ont, à ce jour, appréhendé de façon différente ces problématiques en raison de leur diversité géographique et géologique (nature de leur côte rocheuse ou sableuse plus ou moins sensible à l'érosion de la mer et des vents) et des phénomènes climatiques auxquelles elles sont soumises.

Le trait de côte est un élément dynamique, vivant et en constante évolution. Des événements récents (tempête Xynthia de mars 2010, inondations du Var) et une meilleure connaissance scientifique des impacts du changement climatique conduisent l'ensemble des acteurs concernés à s'adapter et à développer une nouvelle réflexion en matière d'aménagement du territoire pour prendre en compte les risques naturels.

Pour lutter contre l'érosion naturelle, des aménagements côtiers (digues, épis rocheux) ont été, réalisés dans le passé, et on constate aujourd'hui les impacts qu'ils ont sur le transport sédimentaire et sur le trait de côte. Les déséquilibres engendrés par ces aménagements peuvent accentuer dans certains cas l'érosion, et conduire alors à augmenter la vulnérabilité des territoires aux risques littoraux.

Risques littoraux et gestion du trait de côte doivent être appréhendés de manière coordonnée par la mise en place de méthodes de gestion cohérentes avec la dynamique sédimentaire des systèmes littoraux.

Il convient de développer et de renforcer la connaissance des aléas et des risques, les actions d'information et de prévention de ces risques et de veiller à leur prise en compte dans les documents d'urbanisme.

Les acteurs relèvent l'importance de considérer l'érosion comme un risque mais également comme un enjeu d'aménagement. Une prise de conscience est notée chez la plupart des acteurs : des situations préoccupantes de certains littoraux liées à la présence d'habitat, ou d'équipements importants... La relocalisation des activités est citée à de nombreuses reprises, comme une des solutions pour l'anticipation et comme une solution pérenne face à l'érosion lorsque les risques littoraux sont avérés, (notamment pour la Guadeloupe ou la Polynésie, seule solution à envisager face à la montée des eaux et au manque de financement).

Certaines contributions élargissent la notion de risques littoraux naturels à celle des risques environnementaux et évoquent la nécessité de lutter contre les espèces invasives, et les pollutions du littoral mais ces observations relèvent plutôt de la thématique 3 et nous ne les développerons pas dans cette fiche.

II- Les propositions

A) Thématiques

1- Gouvernance

- confirmer le rôle de l'État dans le domaine de la gestion des risques et insister sur la nécessité d'une gouvernance partagée à tous les niveaux de décisions stratégiques pour la mer et le littoral

2- Périmètres

- dépasser le cadre communal en matière de risques littoraux et de gestion du trait de côte pour correspondre au bassin de risques ou à un échelon pertinent en termes d'aménagement du territoire,
- clarifier le cadre juridique et méthodologique pour l'élaboration des chapitres individualisés valant SMVM dans les SCOT et le rendre obligatoire, interface terre/mer,
- clarifier le rôle et les objectifs des documents urbanisme en matière de trait de côte et les compétences et les responsabilités des différents acteurs (État, collectivités, propriétaires...).
- développer des approches de GIZC pour répondre à ces enjeux,
- rechercher une meilleure articulation des dispositifs et outils en matière de risque de submersion marine et d'érosion du trait de côte et d'inondation,
- développer des stratégies multirisques,
- développer des outils de concertation et de gouvernance pour associer la population en amont des projets

3- Connaissances

- développer une véritable culture du risque adaptée aux phénomènes littoraux et marins et améliorer la diffusion de l'information,
- développer la connaissance en matière de changement climatique à court, moyen et long terme,
- rechercher une coordination et une synergie entre les différentes structures/opérateurs œuvrant en matière d'acquisition de la connaissance, notamment en articulant les dispositifs existants et en mutualisant les campagnes d'acquisition de données.

4- Financements

inciter les entreprises à réduire leur vulnérabilité au travers d'une fiscalité incitative

B) Sur les moyens de mobiliser au mieux les acteurs locaux, notamment les collectivités

- renforcer la visibilité dans la répartition des compétences entre l'État et les collectivités
- renforcer les structures d'aménagement du territoire et mettre en place des structures ad hoc pour anticiper et gérer les problématiques spécifiques urbanisme, foncier, risques littoraux,
- mettre en place des stratégies interrégionales dédiées à l'anticipation pour la gestion du trait de côte,
- faire évoluer le cadre réglementaire et financier pour favoriser la mise en place des dynamiques de relocalisation et prévoir les spécificités réglementaires pour les relocalisations d'urgence,
- promouvoir le développement d'outils d'aide à la décision dans la gestion des risques littoraux, et les analyses du rapport coûts /bénéfices (ACB),
- promouvoir des solutions améliorant la résilience du littoral, en cohérence avec la dynamique sédimentaire, par le ré-ensablement des plages et la consolidation des cordons dunaires, afin de prévenir l'érosion des plages,
- en Outre-mer, préserver la barrière de corail et la mangrove car ce sont des éléments naturels essentiels pour lutter contre l'érosion et préserver le littoral.
- une meilleure coordination des politiques publiques pour prendre en compte les stratégies existantes au niveau régional et local

III Les consensus et divergences

A) Consensus

- mieux articuler érosion/submersion dans le cadre d'approches ou stratégies « multirisques»,
- rôle important de la connaissance, de l'information et de la diffusion,
- besoin de partage des informations et nécessité de mieux associer la population,

- un effort d'acquisition des données historiques sur les phénomènes passés doit être réalisé afin d'alimenter les réflexions en matière d'aménagement du territoire,
- nécessité et volonté de mise en œuvre de plan d'action ou stratégies pour agir à la bonne échelle.
- renforcer les structures d'aménagement du territoire et mettre en place des structures ad hoc pour anticiper et gérer les problématiques spécifiques urbanisme, foncier, risques littoraux,
- les démarches de GIZC et GIML sont considérées comme des outils importants permettant de tenir compte de la spécificité de chaque territoire et de recourir à une gestion adaptée à la diversité de ceux-ci.

B) Divergences ou propositions isolées

- sur le périmètre d'action pertinent : certains soulignent la nécessité de dépasser la vision "bassin de risques", tandis que d'autres jugent ce périmètre du bassin de risque pertinent,
- certains émettent l'idée de rendre la prise en compte de l'option de la relocalisation systématique, en particulier dans l'étude des scénarios pour l'éligibilité des financements et dans l'analyse coût/ bénéfices.
- D'autres demandent de faire évoluer le cadre réglementaire et financier pour favoriser la mise en place des dynamiques de relocalisation,
- coordination et production de la connaissance : cette coordination devrait aller au-delà de la sphère risques littoraux et de gestion du trait de côte en mutualisant les acquisitions de connaissance du milieu marin (environnementale, risques, etc.), notamment afin d'optimiser ces actions dans un contexte de restriction des ressources publiques (moyens humains et financiers).
- en Outre-mer, préserver la barrière de corail et la mangrove car ce sont des éléments naturels essentiels pour lutter contre l'érosion et préserver le littoral.



Pêche maritime

I -Partenariat scientifique renforcé entre pêcheurs et scientifiques

La vieille opposition pêcheurs/scientifiques est révolue. Force est de constater que les partenariats mis en place depuis quelques années avec les scientifiques, ont abouti à une meilleure connaissance de la ressource. Les connaissances empiriques des pêcheurs ont d'ailleurs permis non seulement de compléter l'expertise scientifique mais aussi d'alerter les autorités sur des questions environnementales.

Il semble donc important de poursuivre le renforcement de l'expertise scientifique pour une meilleure évaluation des stocks halieutiques d'une part et de la connaissance du milieu au regard de la qualité des eaux et des habitats, d'autre part,

Mais en tant que « sentinelle de la mer », les pêcheurs peuvent rendre compte aussi de la dégradation des milieux ou de toute présence de pollution. Cette capacité d'observation, outre l'acquisition de connaissances, se traduit aussi par un enrichissement de la donnée. A partir de ces données croisées, un diagnostic partagé est possible, permettant la fixation d'objectifs et l'orientation pour engager des actions de recherche appliquée et de développement.

Mais il est aussi important de penser à la fois la communication et le développement des outils de diffusion pour mieux informer le grand public. Il est nécessaire de développer des outils de sensibilisation et de communication pour la filière pêche professionnelle.

Bien que peu abordée, mais néanmoins mentionnée, la place des ONG, plus présentes dans le paysage depuis le Grenelle de l'environnement puis celui de la mer, ne peut être ignorée. Certaines d'entre elles, considérant qu'elles disposent d'une expertise locale, régionale et/ou nationale bien ancrée dans le maillage territorial souhaiteraient que l'expertise des ONG soit reconnue et utilisée par les organismes de recherche au travers de programmes tels que le programme REPERE ou LITEAU.

II- Prise en compte de la pêche à travers une interaction terre/mer et au regard des autres et/ou nouveaux usages

Depuis de nombreuses années, les pêcheurs ont consenti de nombreux efforts pour une meilleure gestion des ressources halieutiques (mesures de gestion, amélioration technique) et ces efforts portent leurs fruits actuellement, au regard des dernières estimations scientifiques du CIEM. Indéniablement, les stocks sont en train de se reconstituer. Pour autant, apparaissent dans le paysage socio économique, d'autres modes d'exploitation de la mer jugées concurrentes par les pêcheurs. Ces derniers, pour lesquels la pêche possède une légitimité historique, estiment que les nouvelles activités maritimes (extraction de granulats, énergie marine renouvelable) ne doivent pas perturber les efforts consentis, voire les sacrifices (Plans de Sortie de Flotte).

En raison donc de l'apparition de nouveaux acteurs, la cohabitation entre usages anciens et nouveaux usages doit être définie ou redéfinie. Une planification semble nécessaire pour un partage de l'espace notamment dans la bande côtière,

Une politique maritime et du littoral semble être le préalable mais aussi la condition pour garantir la pérennité et la performance du tissu productif en assurant au sein des territoires un équilibre entre les différentes activités et pour tenir compte aussi de la pression démographique s'exerçant sur le littoral,

L'exercice de la Gestion Intégrée des Zones Côtières doit permettre le maintien des équilibres sociaux économiques, tous secteurs d'activité confondus, et déboucher sur une gouvernance partagée,

L'exercice de la recherche d'un équilibre passe non seulement par la prise en compte de tous les usages mais aussi par la prise en compte des enjeux environnementaux.

La nécessité d'une évaluation de la résistance et de la résilience de la ressource halieutique à différents scénarii de pression anthropique et aux effets du changement climatique est également soulignée.

Enfin, les pêcheurs s'accordent sur la nécessité de préserver la qualité des eaux et des milieux littoraux. Cette préoccupation commune est assise sur la prise de conscience que le développement de l'ensemble des activités humaines, économiques et de loisirs n'est durable que si leur environnement reste préservé.

A ce stade de la réflexion, il est souligné que la pérennité des activités de pêche passe par une protection économique, via une intensification de la lutte contre les pêches illégales, non-réglées et non-déclarées. La fausse plaisance est pointée dans certaines régions comme facteur de déstabilisation.

III - La sauvegarde des emplois passe non seulement par le remplacement des marins mais aussi par l'ouverture à d'autres métiers pour relever les défis

Le métier de marin pêcheur semble souffrir d'un déficit de reconnaissance. Il en serait de même pour les activités dites classiques liées aux différents métiers de la mer. Les difficultés sont nombreuses pour valoriser le poids économique et social de ces activités. De même, de nombreux secteurs peinent à recruter. Il est donc nécessaire de développer des outils de formation et de communication pour valoriser les opportunités de développement économique des filières liées à la mer ainsi que les opportunités d'emplois.

L'attractivité du métier de marin pêcheur passe par une diversification pour tenir compte à la fois des besoins traditionnels – apport de nourriture – mais aussi par le développement d'autres valeurs (nouveaux usages en mer et tourisme).

A la polyvalence traditionnelle des métiers en raison des pêcheries multispécifiques, doit succéder la polyvalence du métier de marin pêcheur qui doit prendre en compte de nouveaux enjeux, demandes ou sollicitations externes (au titre de sentinelle de la mer pour la connaissance des milieux, par exemple).

La formation doit prendre dans son ensemble la notion de chef d'entreprise, c'est à dire une formation débordant le simple cadre du métier de pêcheur, pour mieux préparer aux opportunités à venir, en lien avec la dynamique territoriale (exemple : la formation et l'accès à des emplois saisonniers ou non liés à une activité propre au territoire (garde pêche ou d'écosystème marin, acteur dans la gestion d'une zone protégée, tourisme, éco-tourisme, pescatourisme).

La préparation à cette diversification, à cette polyvalence des activités, tout en conservant au métier de marin pêcheur son soc de compétences, doit faciliter le maintien des populations de marins dans les zones littorales.

Au delà de la diversification, l'attractivité de l'activité passe par un renouvellement de la flotte, qui suppose la mise en place d'une ingénierie financière appropriée, et par la maîtrise des coûts énergétiques.

IV - La valorisation de la filière

Alors que l'exercice des assises se déroulait, le projet de la Commission Européenne d'interdire progressivement les rejets a été acté. Cette mesure phare de la future PCP est source de tension. Les pêcheurs n'ont pas encore assimilé cette mesure qui pour eux s'apparente à une irrationalité environnementale et surtout économique. Pour autant cette mesure va bouleverser à la fois les métiers mais aussi la filière puisque des apports non négligeables de matière première du moins dans un premier temps vont nécessiter des adaptations.

Les possibilités de valorisation des espèces à moindre valeur ajoutée ainsi que celles des rejets et déchets méritent d'être approfondies en veillant à éviter toute dérive vers la pêche minotière.

L'enjeu est donc de favoriser la mise en réseau des acteurs économiques de la première commercialisation.

Bien qu'une généralisation ne soit pas demandée, au regard toutefois de certains flux, il est recommandé d'étudier les possibilités offertes par les systèmes de prévention et de contractualisation pour répondre aux besoins d'amélioration des marchés et améliorer au mieux les débarquements,

La mise en place de circuits courts, dans certains cas, peut être une réponse appropriée à certains marchés de niche.

L'attractivité du métier n'est plus forcément intrinsèque à lui même. Le souhait d'une restauration du crédit de la pêche maritime française auprès du grand public est souhaité.

Cette restauration passe par la promotion auprès du grand public de la richesse des variétés de poissons pêchées et des bonnes pratiques.

La valorisation de la production doit passer par des actions de communication en parallèle des actions de labellisation.

Il semble opportun de favoriser la création d'entreprises sociétales et celle de groupements d'employeurs pour les activités maritimes,

V - La spécificité des DOM et des TOM

A) Rapports de force

Si les thématiques retenues pour la métropole peuvent être partagées par les DOM et TOM, leur situation géographiquement éloignée de la sphère Europe les place au milieu d'autres rapports de force :

- La proximité avec d'autres marchés crée une concurrence déloyale au regard des importations ;
- La concurrence est exacerbée sur leur territoire, non seulement via la pêche illégale pratiquée par des pays voisins, mais aussi de la pêche informelle exercée sur leurs propres littoraux (fausse pêche plaisance ou activités de pêche sportive) ;
- La contrainte de la PCP : alors que bénéficiant d'une population jeune, le développement des flottilles et leurs remplacements, via des programmes de modernisation, semblent impossibles ;
- La formation reste non seulement un préalable mais surtout un atout vital pour l'accompagnement des populations locales.

B) Problématiques régionales

Par contre, les problématiques souvent spécifiques à certains DOM ou TOM, en raison des enjeux régionaux, rend la définition d'axes communs plutôt difficile. Ainsi, aux Antilles, la contamination de certains secteurs du littoral par le chlordécone, rend indispensable la mise en œuvre d'une démarche qualité pour contrer les effets désastreux des échos donnés par les médias aux mesures envisagées d'extension des restrictions de pêche.

1- La Guyane

C'est le département qui cumule le maximum d'enjeux à relever. Il est certain que le développement de la pêche ne pourra se réaliser que par une modernisation des flottilles, une diversification des activités, une meilleure valorisation des produits de la pêche, un développement des infrastructures et une politique de formation des équipages.

2- Wallis et Futuna

Les îles sont au cœur d'un paradoxe avec une ZEE immense d'une part et une flottille inexistante pour en exploiter les ressources d'autre part. Le marché local est approvisionné par une auto-production importante et un système de dons qui asphyxient le circuit commercial. La faiblesse du secteur touristique, habituellement très demandeur en produits de la mer est également un handicap. Les objectifs qui peuvent sembler modestes ont toutefois vocation à relever et pérenniser une pêche artisanale en état de stagnation voire de déclin, par un programme de formation, de soutien à l'investissement individuel et collectif et un renforcement de l'appui technique.

3- Saint-Pierre-et-Miquelon

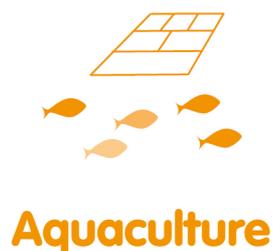
L'archipel cumule à la fois la problématique de l'éloignement géographique et l'existence d'une flotte qui n'a pas la masse critique pour exploiter toutes les potentialités halieutiques de ses eaux pourtant riches. Pour autant, la transformation, la valorisation des produits de la mer permettraient d'une part de fixer la valeur ajoutée et d'autre part, via l'exportation, la promotion des produits halieutiques locaux sur le marché français. La récente mention valorisante « Produits Pays Saint-Pierre et Miquelon » pourrait en être le vecteur.

4- La Polynésie

Ayant une place centrale dans le Pacifique, elle affiche ses ambitions : création d'un Hub pêche, augmentation des captures de thons débarquées en Polynésie française et mise en place une formation maritime performante à rayonnement régional.

5- La Nouvelle Calédonie

Ses eaux sont exposées au pillage par des flottilles étrangères, elle espère consolider sa filière pêche hauturière (notamment les unités de transformation), renforcer la création de valeur sur les marchés à l'export en jouant sur la notion de qualité et de label et renforcer la pénétration de son marché intérieur.



Dans le cadre de la réflexion initiée par les Assises de la Mer et du Littoral, les comités de façades maritimes et les comités de bassin ultramarins rappellent au travers des conclusions de leurs travaux le potentiel que représente l'aquaculture marine en France et leur souhait qu'elle prenne toute sa place dans « l'économie bleue » et dans la préservation des écosystèmes marins. Le développement de l'aquaculture devra être placé sous le signe de la durabilité dans ses trois composantes environnementale, économique et sociale.

I- État des lieux et enjeux de développement de l'aquaculture marine française

A) L'aquaculture : une filière d'importance qui recèle un potentiel de développement insuffisamment exploité

L'aquaculture marine française comprend trois secteurs d'activité, la conchyliculture (163.000 tonnes de coquillages commercialisés en 2010), la pisciculture (près de 6.000 tonnes de poissons commercialisés en 2010, 70 millions d'alevins et 200 millions d'œufs embryonnés ou de larves dont 66 % sont élevés en dehors de France) et enfin l'algoculture (50 tonnes produites en 2010). La production conchylicole française occupe la deuxième place dans l'Union européenne et la 4^{ème} au niveau international. Le secteur conchylicole est caractérisé par un chiffre d'affaire annuel de l'ordre de 550 millions d'euros, réalisé par plus de 3.000 entreprises, employant 18.000 personnes.

Cependant, à titre de comparaison, la conchyliculture ne représente que la moitié du chiffre d'affaire de la pêche maritime. La pisciculture marine, pour sa part, voit ses productions stagner autour de 60 000 T pour un chiffre d'affaire de 60 M d'euros alors qu'elle avait connu un fort essor jusqu'en 1995. La production d'algue reste faible, voire marginale, alors que la gamme des produits dérivés ne cesse de s'élargir dont certains sont à haute valeur ajoutée (alimentation, pharmacie, cosmétique, fertilisants). Les biotechnologies bleues issues de la production maritime et notamment algale représente, par ailleurs, un des objectifs majeurs de la croissance bleue européenne. Premier producteur d'huîtres dans l'Union européenne, la France pourrait développer sa capacité d'exportation sur des marchés porteurs, notamment asiatiques.

Les enjeux en termes de création d'emplois et de production de valeur dans un contexte de ralentissement de l'activité économique sont évidemment cruciaux. Mais les enjeux d'aménagement du territoire, de préservation des écosystèmes marins, de réduction de la dépendance vis-à-vis des importations de denrées alimentaires, de matières premières pour les biotechnologies ou de développement de marchés locaux sont tout autant prégnants.

B) L'exploitation de ce potentiel se heurte toutefois, tant en France métropolitaine qu'en Outre-mer à différents obstacles.

La bande littorale se caractérise par une concentration d'hommes et d'activités dans un espace limité. Le principal obstacle au développement de l'aquaculture marine identifié dans les contributions réside dans les difficultés d'accès à l'espace littoral et maritime en raison d'importants chevauchements d'usages. Face à la pression foncière, liée à une urbanisation croissante, aux installations portuaires et aux industries, qui s'exerce sur le littoral, l'aquaculture peine parfois à trouver sa place. Quand elle n'est pas soumise à la concurrence d'autres activités pour l'accès au foncier, elle peut se heurter à un cadre réglementaire ou à des procédures administratives d'instruction jugés rigides en matière d'occupation du domaine public maritime ou de l'espace littoral ou de développement de nouvelles activités.

Par ailleurs, l'aquaculture, en particulier la conchyliculture, se pratique en milieu ouvert ou semi-ouvert et est donc fortement dépendante de la qualité du milieu. Les activités conchylicoles sont ainsi particulièrement sensibles à la qualité des eaux du littoral et les conséquences économiques des pollutions ponctuelles ou diffuses sont directes et souvent lourdes à assumer pour des entreprises qui sont dans leur majorité de taille modeste. La dégradation de la qualité de l'eau est majoritairement d'origine anthropique et terrestre (qualité de l'assainissement, activités agricoles et industrielles, tourisme). Elle requiert de la part des producteurs des équipements de purification et peut entraîner l'arrêt temporaire de la commercialisation des coquillages et d'importantes pertes commerciales compte tenu de la saisonnalité du marché. La qualité de l'eau comprend au premier chef les aspects sanitaires mais ne s'y limite pas. Ainsi le niveau de salinité des eaux littorales est un facteur tout aussi essentiel. Les apports fluviaux en eau douce ou les zones humides ont une influence prégnante sur la production conchylicole. Si la qualité des eaux conchylicoles et la bonne gestion des activités situées en amont des zones de production sont étroitement liées, les activités humaines en mer peuvent aussi avoir un impact sur l'activité conchylicole. Ainsi les eaux de ballast véhiculent des espèces exogènes invasives susceptibles de nuire aux cultures marines tandis que les rejets d'eaux noires et grises de la plaisance affectent les zones aquacoles. Du point de vue de la qualité des eaux, l'aquaculture semble être prise dans un « étaiu terre/mer » de plus en plus serré, indépendamment des épisodes exceptionnels de dégradation, comme les marées noires, alors même que l'aquaculture joue un véritable rôle de sentinelle quant à la qualité de l'eau.

La dégradation de la qualité des eaux et les suspensions de commercialisation qui s'ensuivent nuisent à l'image de l'aquaculture auprès de l'opinion publique qui, à la recherche de produits de qualité et de transparence, risque de se détourner des produits issus des filières aquacoles française et communautaire. Cette défiance est également due à un manque d'information, voire parfois à de la désinformation, sur les métiers et les pratiques de l'aquaculture qui demeure un secteur mal connu et qui concentre l'attention des médias principalement lors de crises. Si l'image de l'aquaculture pâtit dans une certaine mesure de phénomènes que la filière subit et dont elle n'est pas à l'origine, la profession se doit également de réfléchir à ses propres pratiques et limiter dans la mesure du possible son empreinte environnementale et paysagère.

D'un point de vue commercial, une partie des producteurs en Outre-mer ressent une contrainte concurrentielle forte en raison de l'importation de produits de pays voisins hors Union européenne dont la production ne répond pas aux mêmes exigences, qu'elles soient d'ordre social ou environnemental, que la production nationale et qui, de ce fait, peuvent pénétrer les marchés grâce à des coûts de production moindres.

II- Propositions et bonnes pratiques

L'identification des enjeux liés au développement de l'aquaculture et des contraintes pesant sur ce potentiel de croissance ont conduit les comités de façade et les comités de bassin ultramarins à avancer des propositions et à mettre en avant les bonnes pratiques.

A) Généraliser la planification spatiale

Au regard de la concentration des activités sur la frange littorale, il apparaît que la généralisation de la planification spatiale de toutes les activités est un instrument souhaité par les différents acteurs. A ce titre, la démarche initiée par les schémas régionaux de développement de l'aquaculture ou les initiatives de gestion intégrées des zones côtières (GIZC) méritent d'être poursuivies car elles donnent de la visibilité aux producteurs et permettent la bonne conciliation des activités en évitant de sanctuariser ou morceler le littoral au profit d'activités particulières. Plus généralement, l'ensemble des documents de planification et d'aménagement du territoire devrait comprendre un volet sur les espaces maritimes et littoraux. Il en irait ainsi des schémas de cohérence territoriale (SCOT) qui gagneraient à être développés. Le développement de l'aquaculture en eaux profondes est une voie explorer mais les contraintes qui y sont afférentes, telles que le coût des investissements, les difficultés d'accès aux zones de production en cas de mauvais temps, l'exposition aux tempêtes ou le choix de l'implantation, méritent d'être évaluées. Par ailleurs, au regard des volumes financiers nécessaires, une certaine visibilité en termes d'acceptabilité et donc de risque contentieux doit pouvoir être donnée en amont au travers de ces documents de planification.

B) Maintenir la qualité des eaux

La reconquête ou, dans les meilleurs des cas, le maintien de la qualité des eaux conchylicoles nécessite une concertation tout aussi large impliquant l'ensemble des acteurs opérant à terre au niveau des bassins, mais allant également au-delà avec la prise en compte des pollutions venant de la mer. Ainsi la profession souhaite maintenir un cadre réglementaire qui assure un niveau de protection au moins équivalent au cadre actuel. L'abrogation de la directive européenne sur les eaux conchylicoles à la fin de 2013 suscite des interrogations sur la capacité de la directive cadre sur l'eau à prendre efficacement le relais, notamment pour ce qui est de la qualité des eaux épurées. L'échéance de la révision des schémas directeurs d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) est une opportunité à saisir afin que la problématique de la qualité des eaux conchylicoles soit prise en compte. Un « bleuissement » des futurs SDAGE est à souhaiter. A court terme, la constitution de capacités collectives de stockage ou l'agrandissement des capacités existantes seraient des solutions intermédiaires à envisager tout comme la mise en place de procédures d'alerte et de gestion de crise en cas de pollution accidentelle des masses d'eau. Quant aux pollutions venant des navires, la convention internationale sur les eaux de ballast élaborée par l'Organisation maritime internationale (OMI) offre une protection contre l'implantation d'espèces invasives mais son entrée en vigueur n'étant pas encore effective, l'adoption de mesures de substitution opposables aux navires fréquentant les eaux ou les ports français pourrait être envisagée. Les efforts quant à la réduction des effluents provenant des navires de plaisance doivent être également poursuivis tant d'un point de vue réglementaire que de la sensibilisation des plaisanciers, professionnels ou amateurs.

C) Donner au public une meilleure image de la pratique

L'aquaculture peut souffrir d'un déficit d'image qui nécessite de la part de la profession d'œuvrer pour une meilleure connaissance de la filière auprès du public, notamment concernant le strict encadrement réglementaire de la production, soumise à des normes sanitaires et environnementales parmi les plus exigeantes au monde. Une bonne intégration environnementale et paysagère, notamment par la gestion des macro déchets et des déchets coquilliers, par la régulation quantitative et qualitative des intrants nécessaires à la production piscicole ou encore par la maîtrise et le suivi des pratiques intensives, contribuera à la promotion de l'aquaculture auprès de l'opinion. Le choix d'élever des espèces endémiques ou devenues endémiques, correspondant aux habitudes alimentaires, peut également être également un signal positif pour l'opinion et le consommateur. L'information du public sur la contribution de l'aquaculture à la préservation des écosystèmes marins, au développement d'espèces indigènes marines et à l'accroissement de la biodiversité locale mérite une attention particulière et des actions de communication ciblées. Des échanges réguliers entre les professionnels et le tissu associatif local favoriseront une meilleure compréhension des objectifs et des contraintes de chacun et pourraient être le socle d'un travail commun. La mise en place de circuits courts et de point de ventes de proximité peuvent être des relais efficaces pour mieux faire connaître la profession et renforcer son attractivité auprès des jeunes. L'attractivité auprès des jeunes ne peut néanmoins réellement se concrétiser qu'en étant associée à une action en faveur de la formation des jeunes professionnels, de leur l'installation et de la transmission d'entreprises.

D) Mettre en place une stratégie économique

L'intégration de l'aquaculture dans le marché européen unique ou dans les marchés régionaux dans le cas de l'outre-mer, marqués par une très forte concurrence, nécessite d'adopter des stratégies s'appuyant sur la compétitivité hors prix des produits et sur les avantages comparatifs de la filière. Ainsi, les labels et signes de qualité sont des instruments qui permettent d'orienter le consommateur et de le mettre en position de faire un choix éclairé, en toute connaissance de cause. La mise sur le marché de produits aquacoles à haute valeur ajoutée permet de compenser des coûts de production plus élevés en investissant des marchés de niche de haute qualité voire d'excellence. Des coopérations transfrontalières, voire une division du processus de production entre recherche et production, ou des coopérations entre départements d'outre-mer sont des pistes particulièrement intéressantes pour le développement de l'aquaculture en outre-mer. Par ailleurs, la nécessité de créer un observatoire de l'activité conchylicole doit être étudiée afin de disposer d'un outil pour affiner les données socio-économiques du secteur (valeurs produites, commercialisées, transformées ; nombres d'emplois directs et indirects) et fournir un éclairage précis sur le poids du secteur et ses évolutions. Les prochaines discussions sur la mise en œuvre du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) seront l'occasion de définir les mesures de soutien les plus à même de favoriser le développement de l'aquaculture.

E) Développer la formation et la recherche/développement

Le développement de l'aquaculture, notamment par la création d'avantages comparatifs, repose également sur des investissements immatériels, tels que la formation, la recherche fondamentale et appliquée, qui ont un rôle moteur pour inscrire l'aquaculture dans le long terme et lui assurer une compétitivité accrue. De fortes attentes existent pour investir de nouveaux domaines de recherche et faire émerger de nouvelles techniques d'élevage ou de nouvelles activités. Les expérimentations dans le domaine de l'aquaculture multitrophique intégrée, fondée sur la coopération entre espèces végétales et animales, sont des exemples d'innovations à poursuivre pour les perspectives de bio-rémediation qu'elles offrent. La culture des microalgues offre également un champ de recherche prometteur, notamment sur ses cycles de croissance ou sur l'optimisation des procédés de récolte. Les partenariats entre investisseurs, scientifiques et producteurs, notamment par le biais des pôles de compétitivité sont des leviers efficaces pour développer des nouvelles techniques d'élevage ou améliorer celles existantes. Les efforts de recherche doivent aussi porter sur l'évaluation du risque ou l'élaboration de réponses préventives et correctives. Est ainsi souhaitée la poursuite des recherches sur les interactions entre populations de poissons d'élevage et poissons sauvages ou sur les surmortalités ostréicoles. Enfin, la recherche perdrait de son sens si le transfert de technologies des unités d'expérimentation vers la profession n'était pas assuré, notamment par l'intermédiaire de centres techniques, et rendu possible par un bon niveau de formation des professionnels. De manière générale, scientifiques et professionnels auraient un grand intérêt à instaurer un dialogue suivi, éventuellement par la création d'une instance ad hoc.

F) Un souci de gouvernance

En matière de gouvernance, il apparaît que le Conseil maritime de façade est un forum qui n'est pas remis en cause et constitue un lieu privilégié de dialogue entre les principaux acteurs. L'Etat, malgré une répartition des compétences relatives à l'aquaculture entre plusieurs ministères jugée non optimale, est considéré comme un acteur majeur pour sa capacité à mettre à disposition de l'ensemble des acteurs, quelle que soit leur taille, une réelle expertise scientifique et technique permettant d'appuyer les prises de décision et d'assurer une réaction adéquate en cas de crise. Compte tenu de la diversité des acteurs institutionnels intervenant sur le littoral, la coopération entre ces différents acteurs doit être néanmoins recherchée. La Charte conchylicole signée par le Conservatoire du littoral, le Comité national de la conchyliculture et l'Etat est une illustration de cette démarche coopérative. En tout état de cause, l'organisation et la structuration de la filière aquacole constitue un facteur tout à fait déterminant pour développer les initiatives et porter une vision et stratégie d'avenir pour le secteur.

Située à l'interface entre la terre et la mer, l'aquaculture marine se développera d'autant mieux que le nécessaire lien terre/mer sera pensé par tous les acteurs et mis au service d'un développement économique pourvoyeur de richesses, d'emplois, d'aliments de qualité et de matières premières pour les technologies bleues.



Emploi maritime et besoin de formation

Le thème de l'emploi maritime et des besoins de formation a particulièrement intéressé les conseils maritimes de façade (CMF) et ultra-marins (CMU). Leurs contributions illustrent la richesse des débats et identifient les principales problématiques suivantes :

- il existe des métiers matures à conserver et à consolider (il y a de l'avenir dans les métiers traditionnels) et de nouveaux métiers voient le jour ;
- il est nécessaire de faciliter les mobilités au sein du secteur maritime et de mettre en place des passerelles pour favoriser les mobilités entre secteurs ;
- le secteur maritime est méconnu et souffre d'un déficit d'attractivité ;
- la formation est un enjeu essentiel et le reste tout au long de la vie professionnelle ;
- les formations doivent s'adapter et offrir une plus grande flexibilité pour répondre à l'évolution du marché de l'emploi ;
- les Outre-mer posent en outre des problématiques particulières.

Sur certains de ces sujets, des questions plus spécifiques représentant autant de difficultés à surmonter ont été soulignées :

- le financement de la formation ;
- la disponibilité et le coût du logement pour répondre aux problématiques d'accueil des élèves, des stagiaires et des différents acteurs sur le littoral ;
- l'adaptation des dispositifs de droit commun aux spécificités du secteur maritime ;
- la mise en œuvre de réponses concrètes quand le nombre de personnes concernées est très faible.

I. Les enjeux, priorités et points d'attention

A) Le développement des activités économiques maritimes et littorales et l'installation d'une croissance bleue

Une quinzaine d'activités maritimes, à différents stades de maturité, sont considérées comme majeures pour l'avenir.

Aux côtés des activités traditionnelles considérées comme matures (construction navale, transport maritime, pêche...), figurent des activités émergentes telles les nouvelles productions aquatiques marines, l'éolien marin ou encore l'industrie de la croisière de loisir. Un secteur devrait également être amené à se développer : c'est celui répondant aux besoins de sécurité, contrôle et suivi de l'environnement et de la recherche.

Certaines activités sont à un stade de pré-développement car encore objets de recherches telles les énergies renouvelables hors éolien.

Compte tenu de son positionnement géographique et de ses atouts, la France doit être à même de prendre toute sa part dans la croissance bleue. À cet effet, il est nécessaire dès à présent d'anticiper, de mettre en œuvre et d'accompagner les adaptations nécessaires.

B) La nécessaire adaptation de la formation

La formation professionnelle, si elle est adaptée aux enjeux de développement de l'économie maritime et littorale, peut permettre de créer des emplois dans des bassins parfois fragilisés socialement. Elle doit aider les entreprises à s'adapter aux évolutions économiques. Cela vaut tant pour les activités maritimes traditionnelles qui doivent continuer à s'adapter que pour les nouvelles activités du maritime.

La mise en œuvre de la croissance bleue nécessite une réflexion sur les besoins en formation pour s'adapter et permettre à chacun de pouvoir évoluer tout au long de son parcours professionnel en fonction de l'évolution du marché de l'emploi.

Les formations sont mises en œuvre par des acteurs divers au travers d'un réseau d'établissements de formation couvrant l'ensemble du territoire, selon des modalités qui diffèrent selon les publics visés. Ce réseau est composé de l'École nationale supérieure maritime (ENSM), des lycées professionnels maritimes (LPM) et de centres agréés. Certains secteurs particuliers s'appuient sur le réseau d'autres ministères (par ex ministère de l'agriculture, de la défense, de l'éducation nationale...). Il faut créer des liens entre les uns et les autres.

Enfin, en matière de financement, différents acteurs interviennent également selon le type de formation concernée : l'État, les régions, les organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA). Ils doivent jouer pleinement leur rôle dans les réflexions sur l'adaptation de la formation.

C) Le développement de l'éducation et de la sensibilisation pour un développement durable en mer et sur le littoral

Le succès des actions publiques menées sur la mer et le littoral passe par leur appropriation par les acteurs locaux mais aussi par le grand public et implique la mise en place d'une stratégie active d'éducation et de sensibilisation aux enjeux liés au développement des activités maritimes et à la préservation du milieu marin.

Les filières maritimes montrent un déficit d'attractivité et un manque de reconnaissance, en raison de la pénibilité de certains métiers, de la méconnaissance des formations offertes ou de la réalité économique de certaines activités maritimes. Certains secteurs peinent à recruter. Il est donc indispensable d'accompagner la croissance bleue par une valorisation des métiers concernés et des opportunités d'emplois. Pour mieux communiquer il faut aussi mieux connaître.

II. Les analyses et propositions

A) Le développement des activités économiques maritimes et littorales et l'installation d'une croissance bleue

1- Améliorer la connaissance socio-économique des activités maritimes et littorales

Au cours de la consultation, il est apparu nécessaire d'approfondir la connaissance socio-économique des activités maritimes et littorales notamment à des fins de prospective et d'identification des sources d'emploi (proposition des CMF Manche Est-Mer du Nord (MEMN), Nord Atlantique-Manche Ouest (NAMO), Méditerranée (MED) et CMU Sud Océan Indien (SOI) ...), des besoins de qualification, notamment en lien avec la préservation du milieu marin, les énergies maritimes renouvelables, le développement du tourisme durable. L'attrait des villes littorales et le vieillissement démographique peuvent être également source d'emplois (services à la personne).

2 Développer l'emploi et soutenir la mobilité de la main-d'œuvre dans les activités maritimes et littorales

Il faut soutenir la mobilité de la main-d'œuvre et développer la pluri-activité (proposition des CMF MED et MEMN ainsi que du CMU SOI).

Dans le secteur traditionnel de la pêche, il s'agit de diversifier les activités afin d'accroître les sources de revenus (exemples : accès à des emplois, saisonniers ou non, liés à une activité propre au territoire tels que garde pêche ou d'écosystème marin, acteur dans la gestion d'une zone protégée, tourisme, éco-tourisme, pesca-tourisme...) et de répondre aux évolutions liées à la ressource

halieutique. Il faut accompagner la reconversion des actifs touchés par la crise du secteur en mettant en place des formations ad hoc ou en développant l'accompagnement individuel.

Le développement de nouvelles activités dans le cadre de l'émergence d'une « croissance bleue » doit s'appuyer sur un dialogue et une coopération accrues entre les différents acteurs économiques, les organisations professionnelles, partenaires sociaux et les pouvoirs publics, locaux, régionaux, nationaux voire internationaux (recherche, formation, ...) et la mise en place d'échanges de bonnes pratiques et d'expériences.

Les démarches visant à développer l'emploi doivent s'insérer dans les dispositifs généraux de la politique gouvernementale en faveur de l'emploi en tenant compte des spécificités éventuelles du secteur maritime.

Il ne faut pas oublier de se pencher sur les conditions d'accueil et d'intégration sociale des nouveaux arrivants sur le littoral (par ex : développement des capacités en logements sociaux...).

B) L'adaptation de la formation pour répondre aux nouveaux besoins

1- Répondre aux nouveaux besoins, développer la polyvalence et la modularité

Il s'agit de consolider les dispositifs de formations existants au regard des exigences internationales et européennes tout en les adaptant aux métiers émergents et aux nouvelles technologies.

Plus concrètement, il s'agit :

- de développer la modularité des formations (proposition du CMF NAMO et des CMU Saint-Pierre et Miquelon et Martinique) et les passerelles au sein du secteur maritime et vers d'autres secteurs,
- de mettre en place des enseignements permettant aux acteurs maritimes, notamment aux chefs d'entreprise, de développer de nouvelles pratiques environnementales et de mettre en œuvre des mutualisations de moyens entre établissements d'enseignement quand cela est possible et pertinent (proposition du CMU Guyane),
- de mettre en place de nouvelles formations, par exemple en matière de nautisme, de réparation navale ou de démantèlement (proposition du CMU Martinique).

Ces évolutions doivent être réalisées en veillant à la cohérence de l'offre de formation professionnelle et aux possibilités de financement notamment lorsque le nombre de personnes à former est faible.

2- Développer et rendre accessible la formation tout au long de la vie

Au-delà des adaptations des contenus enseignés et de la nécessaire souplesse des dispositifs, il faut rendre plus accessible la formation tout au long de la vie, par formation continue ou en alternance, en réunissant les conditions pour faire adhérer les publics visés.

A cet égard, les dispositions actuelles de financement de la formation continue, du moins à la pêche, gagneraient à être revisitées (proposition du CMF NAMO et CMU Martinique) . De même, les dispositifs généraux d'aide à la formation et à l'emploi (contrat de génération, POE, AFPR, CRP², ...) peuvent être méconnus ou inadaptés aux secteurs maritimes.

De même, la question de l'offre d'hébergement pour les personnes en formation maritime doit être examinée (proposition CMF Sud-Atlantique (SA) et CMU Guyane).

Le dispositif de VAE doit être valorisé et simplifié (proposition CMF MEMN, NAMO, Saint-Pierre et Miquelon, ...).

C) Le développement de l'éducation et de la sensibilisation pour un développement durable en mer et sur le littoral

1- Sensibiliser le public dès le plus jeune âge

Il s'agit de renforcer l'information du public, notamment scolaire, sur les métiers de la mer et de valoriser leur image pour susciter des vocations (proposition du CMF MED).

² Préparation opérationnelle à l'emploi, Action de formation préalable au recrutement, Convention de reclassement personnalisé

2 Développer l'attractivité des métiers et promouvoir les métiers de la mer

D'une manière générale, l'ensemble des conseils maritimes ont souligné la nécessité de promouvoir les métiers de la mer, y compris pour ce qui concerne les métiers traditionnels tels que la pêche qui présente l'avantage d'être un secteur permettant insertion et promotion sociale.

De même, l'adaptation du secteur du tourisme littoral aux nouveaux enjeux de développement durable serait de nature à dynamiser les activités de plaisance et de loisirs nautiques et à favoriser la création d'emplois, dans le respect de la préservation des milieux. Cela passe par la promotion des emplois du tourisme maritime (proposition du CMF MED).

III. Les spécificités des Outre-mer

Aux enjeux et priorités évoqués précédemment, communs à l'ensemble du territoire français, s'ajoutent des spécificités propres aux départements et territoires ultra-marins.

Il s'agit notamment :

- de rendre accessibles les formations, d'une part par la création d'établissements et la mise en place d'une offre élargie de formation (proposition des CMU Guyane et SOI, ...), d'autre part par le développement de l'aide financière aux organismes agréés ;
- de délocaliser le jury de VAE maritime (proposition des CMU Martinique et Saint-Pierre et Miquelon) ;
- de développer des coopérations avec les États voisins (proposition des CMU Martinique et Saint-Pierre et Miquelon).

Enfin, chaque contribution Outre-mer peut constituer une base de feuille de route sur un certain nombre de questions très concrètes.



Construction et déconstruction navale

I- Construction

A) Le poids de la construction navale en France et dans les régions est clairement identifié mais pas toujours bien évalué.

L'importance économique de ce secteur d'activité est reconnue par toutes les façades maritimes et tout spécialement par les grandes régions maritimes telles que la Bretagne, les Pays de Loire et la Provence-Alpes-Côtes d'azur. Pour autant les plus petites régions revendiquent le poids économique de cette filière en mentionnant par exemple pour l'outre-mer des chantiers plus artisanaux souvent symboles de traditions locales.

Les secteurs construction de la plaisance et de la pêche sont régulièrement mentionnés : le nautisme est en effet un marché dynamique et créateur de forte valeur ajoutée même si l'on y constate de fortes disparités autant que de réelles turbulences. En revanche si le secteur de la construction navale « pêche » est souvent évoqué, force est de constater que sa place est aujourd'hui quantitativement limitée.

Aucune façade ne mentionne la construction fluviale qui gagnerait pourtant à être organisée et à fédérer les potentiels pour élaborer des projets innovants susceptibles d'être éligibles aux investissements d'avenir. On pourrait appeler à combler cette carence dont il faut bien reconnaître qu'elle est en contradiction avec un mode de transport souvent valorisé pour ses performances logistiques et environnementales.

Les différentes façades évoquent l'importance des chantiers navals mais se réfèrent peu à la filière navale dans son ensemble (bureaux d'études, équipementiers, sous-traitants...) qui constituent « le » véritable poids économique à prendre en compte.

B) Les façades maritimes affichent de grandes ambitions pour leur construction navale avec des objectifs qui mériteraient d'être précisés

Les contributions mentionnent opportunément plusieurs nécessités:

- celle de favoriser le travail collaboratif entre acteurs industriels
- celle de renforcer les moyens de la recherche
- celle d'identifier les innovations
- celle de diversifier la filière

Mais les objectifs et les moyens demeurent peu précis en même temps que l'on peut regretter une certaine méconnaissance des acteurs existants (cf 3.1).

A noter aussi que l'ouverture « inter-façades » et européenne et/ou internationale est très peu évoquée.

C) Les évolutions nécessaires pour la filière gagneraient à être mieux appréhendées

1- Une identification pertinente et partagée mais qui mérite sans doute d'être complétée par une analyse plus poussée.

Si les sujets sont bien identifiés, les acteurs et procédures semblent assez mal connus. Les pôles de compétitivité, notamment ceux dédiés à la mer (Bretagne et PACA), sont curieusement peu

mentionnés alors même qu'ils sont des acteurs essentiels, sur le terrain, capables d'impulser, de fédérer et d'accompagner les projets innovants.

Les progrès technologiques tout autant que l'importance de la recherche et de l'innovation sont globalement bien identifiées comme éléments essentiels du savoir-faire et de la valeur ajoutée de nos chantiers, y compris les plus exposés sur le plan concurrentiel. L'objectif est aussi clairement affiché de progresser vers des navires plus sûrs (pêche notamment), plus propres et plus économes. L'éco-conception trouve aussi toute sa place dans les axes d'efforts identifiés, en particulier en prévision du démantèlement à venir.

2- Des innovations attendues, d'autres oubliées

Le GNL et la propulsion électrique sont largement cités. Ce sont en effet des innovations majeures qui permettront entre autres de tendre vers le respect des directives européennes sur la teneur en soufre des carburants. De même, le développement du GNL imposera-t-il des aménagements en infrastructures (approvisionnement dans les ports).

Certaines innovations sont également attendues (nouveaux modes de propulsion) tandis que d'autres paraissent oubliées (hydrogène, supraconducteurs, architecture navale, nouveaux matériaux) qui sont pourtant autant d'enrichissements potentiels de filières industrielles.

La montée en puissance des énergies marines renouvelables (EMR) semble insuffisamment appréciée alors même qu'il a été identifié (GICAN) que les sommes dépensées en recherche/développement pour les EMR sont aujourd'hui supérieures à celles qui le sont pour l'activité historique de construction navale.

A titre d'illustration on retiendra que deux projets de navires de maintenance d'éoliennes ont été éligibles aux investissements d'avenir, prenant ainsi en compte la perspective de marchés prometteurs.

3- Nécessité de formation et de recherche/développement

La mise en œuvre des EMR nécessite de nombreux travaux de recherche-développement entrant dans le champ des technologies navales (matériaux, dispositifs anti-corrosion...) que le GICAN a inscrit sur sa une feuille de route en même temps qu'il s'est doté d'un comité EMR, témoignant ainsi de la forte actualité de ces sujets.

Sans préjudice des travaux menés au niveau national, il nous semble qu'ils mériteraient d'être également approfondis au niveau régional.

Il est intéressant de noter qu'une référence particulière est régulièrement faite aux actions de formation, en particulier pour accompagner les mutations énergétiques.

Il en est de même concernant les sollicitations de financements incitatifs d'accompagnement autant nationaux que communautaires, sans pour autant qu'il soit fait référence aux guichets pourtant performants et adaptés existants : FUI, investissements d'avenir..

II- Déconstruction

Introduction

Le thème de la déconstruction a fait l'objet d'une attention toute particulière en France depuis près de 10 ans et nous nous sommes positionnés au niveau national, européen et international de manière très volontariste tant sur le plan politique que sur celui de l'expertise technique, ce qui nous vaut à la fois reconnaissance et légitimité en la matière.

Les assises de la mer ne font pourtant pas écho à ce positionnement : ainsi n'ont-elles pas permis de mettre en évidence les propositions novatrices que l'on aurait pu attendre du terrain. Les quelques chantiers de déconstruction existants sont à peine cités (Bartin Recycling, filiale du groupe Véolia à Bassens), voire même ignorés (Gardet et de Benezac Recycling à Harfleur). En Métropole, les contributions traitent pour l'essentiel de la problématique des navires de plaisance.

Enfin elles sont fortement inégales : l'inter-régions Bretagne -Pays de Loire ne mentionne aucun chantier et la conférence générale de la mer et du littoral de Bretagne précise simplement qu'il faut

conforter, y compris à l'export, les savoir-faire régionaux en matière de traitement des navires en fin de vie en vue de développer une filière de démantèlement des navires de petit et moyen tonnage.

Cette prudence s'explique sans doute par un réalisme face aux difficultés inhérentes à la création d'une filière de démantèlement autre que limitée aux « navires de proximité » (pêche, plaisance et petits navires militaires).

A l'opposé, la façade Manche-Mer du Nord a consacré un document d'une vingtaine de pages à ce sujet. Cette façade possède des infrastructures pour la construction et la déconstruction, sur le littoral et au sein des ports industrialisés.

L'enjeu de ces deux activités est d'accéder à des réserves foncières disponibles et d'identifier les possibilités de reconversion d'équipements comme les formes de radoub.

A) Outre-mer

Il s'agit là d'un sujet présentant un intérêt particulier dès lors qu'on n'y dispose pas de solutions écologiquement rationnelles pour la déconstruction des navires.

La Polynésie française

Cette collectivité qui ne relève pas de conventions telles qu'Ospar, Barcelone ou Carthagène... évoque explicitement l'océanisation comme mode de gestion de ses navires en fin de vie.

Les Antilles

Du fait de négligences et/ou de cyclones, les épaves se multiplient sur les côtes, dont certaines se transforment en véritables cimetières à bateaux. Il y aurait pourtant entre la Martinique et la Guadeloupe matière à création d'une filière adaptée à la déconstruction des navires de petit et moyen tonnage qui pourrait de surcroît être attractive pour les autres îles des Caraïbes.

Cette filière, qui pourrait opportunément être soutenue par la métropole et les régions concernées offrirait la double opportunité de contribuer à l'amélioration de l'environnement marin et de créer des emplois en associant l'activité de démantèlement à une formation qualifiante.

La Guyane

Il n'existe aucune filière de déconstruction, les épaves s'accumulent à terre ou ... en mer. Une filière locale, justement conçue et dimensionnée, intégrant la problématique de destruction des véhicules hors d'usage permettrait de détruire convenablement les épaves existantes aussi bien que les tapouilles saisies. La chaîne de traitement pourrait se prolonger en métropole après compactage, profitant du retour à vide de nombre de containers.

Mayotte

Il serait pertinent d'associer trois exigences : le renouvellement de la flotte de pêche locale permettant aux professionnels d'aller plus au large (au-delà des 5 nautiques actuels) s'appuyant sur un plan de sortie de flotte dûment organisé et un processus de déconstruction local justement adapté.

B) En métropole

La problématique de déconstruction se décline de manière très différente selon la nature et le régime juridique des navires d'une part, et de leur taille d'autre part.

De manière schématique, les navires marchands importants relèvent d'un régime de large liberté facilité par la fluidité du marché et les règles internationales relatives aux pavillons. Au demeurant il faut rappeler que la flotte marchande sous pavillon français est particulièrement jeune (8 ans d'âge en moyenne) Tous les navires de surface condamnés de la marine nationale font l'objet d'appels d'offres européens. A ce jour, les plus grandes coques remorquables (ex Clémenceau, ex Bouvet) ont été déconstruites hors de France (Royaume Uni et Belgique). Les autres coques et engins nautiques ont été déconstruits en France (Cherbourg, Marseille, Harfleur) selon des procédures transparentes et parfaitement maîtrisées dans le cadre d'une stratégie globale définie et arrêtée par la Marine. A noter que tous « gabarits » confondus, la Marine devra faire déconstruire d'ici la fin de l'année, 60 des 217 coques en service.

Le problème se pose donc essentiellement pour les *navires de pêche* dont certains seraient encore « océanisés » et surtout pour les bateaux de plaisance, avec leur particularités respectives (nombre, localisation, matériaux).

Pour l'avenir toutes les contributions des façades appellent à l'éco-conception, au besoin financièrement prise en compte à l'achat ou, pour traiter l'existant, à l'instauration d'une prime à la casse ou d'un crédit d'impôts.

Dans l'immédiat, les navires de pêche dont 66% ont plus de 25 ans, doivent pouvoir être démantelés en France dans des conditions respectueuses de l'environnement et de la santé des personnels impliqués.

D'une manière générale, il y a consensus sur la nécessité de poursuivre le développement de la déconstruction dès lors que le besoin est clairement identifié et que les techniques correspondantes sont bien maîtrisées, notamment en termes de nuisances. Cela passe aussi par une restauration de l'image des « casseurs » et de valorisation de la filière au regard de la réparation navale...

Ces remarques valent naturellement pour les *bateaux de plaisance* dont le stock est considérable (400 000 sur la seule côte méditerranéenne) et qui devraient être détruits en nombre (plus de 20.000 chaque année au niveau national).

La Fédération des industries nautiques a saisi l'ampleur de problème en créant près de 50 centres de démolition d'ores et déjà agréés, répondant ainsi aux exigences de proximité (une seule entreprise serait pour l'heure autorisée sur le littoral méditerranéen tandis que deux projets sont identifiés en Languedoc-Roussillon).

Le défi à relever est d'autant plus exigeant que la plupart des bateaux de plaisance sont construits en matériaux composites dont le traitement respectueux de l'environnement est complexe, illustrant ainsi que ce défi n'est donc pas que quantitatif.

Quoi qu'il en soit, le problème de la déconstruction des bateaux de plaisance, comme à un moindre degré celui des navires de pêche ou des petits navires militaires, existe, est bien identifié et doit être traité aussi localement que possible. Toutes les mesures et les incitations à y procéder seront pertinentes.

A cet égard, il serait incomplet de ne pas citer au terme de cette courte synthèse les réelles attentes placées dans l'innovation à toutes les étapes de la vie des navires, depuis la conception à la fin de vie, ainsi que les avancées tant au niveau européen (projet de règlement européen qui sera adopté avant la fin de l'année) qu'au niveau international (convention de Hong-Kong de l'Organisation Maritime Internationale que seule la Norvège a ratifiée à ce jour). Les contributions des façades appellent à la ratification par la France de cette convention comme la loi l'invite à le faire depuis le 22 novembre 2012.



Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources

En vue de rendre compte des analyses et des propositions des façades et bassins en ce qui concerne la recherche maritime et la valorisation de la mer et de ses ressources, la structure de cette synthèse s'inspire du « Programme Mer »³. Ce choix permet de mettre en correspondance les besoins exprimés par les façades et bassins maritimes avec les forces et faiblesses de la communauté française en sciences marines diagnostiquées dans le Programme Mer.

Les sigles suivants seront utilisés dans la synthèse en vue de rendre compte des propositions des différentes façades et bassins :

MEMN = Manche Est Mer du Nord ; NAMO = Nord Atlantique Manche Ouest (dont Bretagne) ; SA = Sud Atlantique ; Med = Méditerranée

SPM = St Pierre et Miquelon ; OI = Sud Océan Indien (La Réunion, Mayotte, TAAF) ; NC = Nouvelle Calédonie ; PF = Polynésie Française ; WF = Wallis et Futuna

I- Enjeux de connaissance du « Système Mer »

Les contributions aux Assises de la Mer font état de l'importance cruciale d'une meilleure connaissance du milieu marin et de ses dynamiques d'évolution, dans différents domaines.

Rejoignant le constat effectué par le Programme Mer, la plupart des contributions identifient comme prioritaire une meilleure connaissance de la biodiversité marine et côtière, avec des enjeux forts dans les territoires ultramarins. Cette connaissance doit servir de base à la définition d'états initiaux de l'environnement marin, avec une compréhension de la dynamique des écosystèmes, préalable à la mise en œuvre de mesures de gestion adaptée (SA, Med).

La connaissance des impacts du changement climatique et des risques associés est un enjeu majeur pour la gestion des milieux côtiers. Ceci requiert notamment la connaissance de la circulation océanique et le suivi de l'évolution du niveau de la mer (PF), mais aussi le développement d'outils prédictifs déclinés au niveau régional (Bretagne, SA, PF, OI, Med).

La caractérisation des impacts anthropiques sur les environnements marins est un enjeu prioritaire (Antilles, WF), notamment pour ce qui est des pollutions chimiques (Bretagne, SA, Med). Elle implique l'acquisition de connaissances tant sur l'état des masses d'eau côtières que sur les sources de pollutions, la chimie des polluants et les risques sanitaires associés, ainsi qu'une meilleure caractérisation de la capacité de résilience des écosystèmes face à ces pressions (SA, Med). Étudier les impacts du bruit sur la faune sous-marine (cétacés notamment), en particulier lors des campagnes de prospection géophysique, est un enjeu identifié par SA et Med.

Tant la connaissance de l'état et de la fonctionnalité des écosystèmes que la caractérisation des impacts anthropiques s'inscrivent parmi les questions identifiées au cours de la mise en place des plans d'action pour le milieu marin (PAMM) de la DCSMM. La recherche doit pouvoir contribuer à leur conception et leur mise en œuvre, via notamment la poursuite du développement d'indicateurs de suivi du bon état écologique (Med). Le lancement de programmes d'études sur les microplastiques et leurs impacts figure également parmi les priorités identifiées dans les PAMM (Med, SA).

La valorisation de l'espace maritime passe également par une stratégie de connaissance et de valorisation du patrimoine culturel maritime (Bretagne, Med), notamment par l'intermédiaire du

³ état des lieux de la recherche française en sciences marines établi par Allenvi en coordination avec le COMOP Recherche et Innovation du Grenelle de la Mer et publié en novembre 2012

développement de l'archéologie sous-marine (Antilles). Une vision de type "blue society" est revendiquée par certaines façades (Bretagne, Med).

II- Exploitation durable des ressources biologiques et minérales marines

L'identification et l'exploitation durable des ressources marines doivent être adossées à une évaluation rigoureuse de la valeur économique des écosystèmes marins, incluant les services rendus et les coûts de restauration de leurs fonctionnalités (SA). En ce qui concerne la pêche et l'aquaculture, qui font l'objet de thématiques dédiées lors des Assises, on retranscrira ici les contributions de la recherche au maintien ou au développement de ces importantes activités économiques.

En vue de permettre une pêche durable, un effort de recherche visant à établir un diagnostic de l'état des stocks halieutiques, de leur résistance et de leur capacité de résilience face à l'exploitation humaine et au changement global est souhaité par de nombreuses façades et bassins. La connaissance des habitats marins des espèces halieutiques est un préalable indispensable à leur préservation. Certaines espèces exploitées (bénéitiers, holothuries...) nécessitent la mise en place de plans de gestion spécifiques auxquels la recherche doit contribuer (prévention des risques sanitaires liés à la ciguatera - PF). De plus, un effort particulier vers le développement de pratiques et d'engins de pêche sélectifs et moins impactants pour le milieu est demandé (Med).

En métropole, un enjeu de recherche crucial concerne la compréhension de l'origine des surmortalités de coquillages qui affectent depuis plusieurs années la profession conchylicole (SA, Med). Des projets de recherche pluridisciplinaires sont demandés sur le sujet (SA).

La recherche devrait par ailleurs contribuer à une diversification des productions aquacoles (algoculture, nouvelles espèces) et une évolution des pratiques culturelles en vue d'assurer le développement de l'activité, notamment outre-mer (Med, NC, PF). Un effort de recherche est nécessaire sur la sélection génétique des individus et le développement d'écloseries, en étroite collaboration avec les entreprises du secteur (PF, NC).

Industrie émergente, l'exploitation des ressources minérales sous-marines suscite des perspectives de retombées économiques importantes pour les territoires ultramarins qui en sont potentiellement pourvus. Des campagnes d'exploration en vue d'estimer le potentiel d'exploitation industrielle sont nécessaires (PF WF NC Antilles Guyane). Estimer les impacts d'une telle exploitation sur les environnements profonds et les écosystèmes associés est un préalable indispensable, et les résultats de l'expertise scientifique collective actuellement menée par le CNRS et l'Ifremer à la demande du MEDDE seront à porter à la connaissance des acteurs de la mer (PF).

La Guyane souhaite que se poursuive l'exploration des ressources en hydrocarbures profonds.

En métropole, il est demandé que le potentiel d'exploitation de granulats marins et l'évaluation des impacts de cette exploitation face l'objet d'une expertise scientifique (MEMN).

III- Gestion de l'espace côtier marin

En matière de risques littoraux, l'acquisition de données sur la dynamique du trait de côte et l'érosion côtière est un enjeu prioritaire pour les territoires ultramarins (Mayotte, NC, WF, PF). Des outils satellitaires du type SEAS-OI mis en place à la Réunion pourraient permettre de faciliter l'acquisition de ces données. Outre les risques météorologiques, le risque sismique auquel les Antilles sont soumises requiert un effort continu en matière de surveillance et de recherches associées.

En métropole comme outre-mer, la connaissance de la vulnérabilité du territoire littoral doit tenir compte des perspectives démographiques et d'urbanisation (Med), et inclure des dimensions historique ou paléoclimatique permettrait de faciliter la gestion prédictive du trait de côte (SA, PF). De même, l'étude des transferts de polluants et de leurs impacts sur les écosystèmes est essentielle à la gestion des risques et des usages de la zone littorale (NC, Antilles, PF). Le développement des capacités de prévision sur les états de la mer (houle, courants...) serait un atout pour ces questions.

La gestion et l'évaluation de l'efficacité des aires marines protégées (AMP), outil essentiel de la préservation des environnements marins et côtiers, requiert par ailleurs un effort de recherche pour définir des indicateurs de suivi (Med, OI) et préciser la connectivité des habitats (Med).

La gestion de l'espace côtier requiert une meilleure connaissance des activités qui s'y déroulent et des pressions qu'elles exercent sur le milieu.

Un recours plus large aux sciences humaines et sociales est préconisé en vue notamment de :

- faciliter la planification et la gestion de l'espace marin et maritime ;
- analyser les facteurs de résistance de la population face à certains projets ;
- favoriser la diffusion des informations scientifiques à destination du grand public ;
- conduire des études sociologiques sur certains secteurs d'activité pour mieux cerner l'évolution des pratiques et les besoins en infrastructures (SA, Med, MEMN).

Au niveau local, il est proposé le recours à des exercices de prospective territoriale en vue de mieux gérer les impacts du changement global et des événements extrêmes, auxquels la recherche peut contribuer (Med). Le développement d'outils d'information géographique partagés pour l'utilisation des données et l'aide à la décision est une condition cruciale de l'appropriation des résultats scientifiques (Med).

Un besoin spécifique de soutien la recherche inter-régionale et transfrontalière est exprimé par plusieurs façades et bassins en vue d'inscrire la gestion des espaces côtiers et marins dans un contexte régional et international pertinent.

IV- Développement et valorisation économiques en sciences marines

Les domaines de la "croissance bleue" identifiés comme les plus prometteurs par les contributions aux Assises sont les énergies marines renouvelables (EMR) et les bio- et écotecnologies (microalgues, ressources génomiques, génie écologique...).

Le développement des EMR (éoliennes posées ou flottantes, hydroliennes, et dans une moindre mesure énergie houlomotrice et marémotrice) est perçu comme une contribution majeure à l'économie maritime et à la transition énergétique par toutes les façades et bassins. Il nécessite un effort particulier de recherche et d'étude afin d'identifier les zones les plus propices à leur développement, ainsi qu'en matière de développement technologique (MEMN, SA, Med, Bretagne). Les îles ultra-marines ont par ailleurs un potentiel encore mal évalué en énergie thermique des mers, dont la production pourrait notamment être couplée avec la production d'eau douce par désalinisation (Antilles, PF, WF, NC).

La valorisation des micro-algues pour l'industrie chimique, les agrocarburants ou l'industrie pharmaceutique est un autre axe prometteur de développement économique qui requiert encore un effort poussé de recherche, développement et transfert économiques (MEMN, SA, NC).

La valorisation par les biotechnologies bleues, et en particulier la génomique, de la biodiversité marine est un autre secteur à fort potentiel de développement, dans lequel les efforts de R&D devraient être poursuivis (Med, Bretagne). Les enjeux sont particulièrement importants outre-mer, du fait de l'existence d'écosystèmes uniques (hotspots de biodiversité, sources hydrothermales profondes ...) (OI, Antilles, PF, NC). La valorisation économique de ces ressources devra se faire dans un cadre juridique à développer, protecteur pour les territoires et suffisamment attractif pour favoriser l'investissement (NC).

Le développement du génie écologique pour la restauration des milieux altérés et la bonne insertion des aménagements humains est enjeu de valorisation économique comme de préservation de l'environnement (Med).

La R&D doit également contribuer à d'autres secteurs d'activité mieux établis. C'est le cas des technologies d'observation satellitaire, pour la gestion du territoire et la fourniture de services opérationnels (Bretagne). Le développement des technologies de surveillance et les systèmes automatisés de suivi de la qualité des eaux permettront le suivi des grands espaces maritimes de la NC ou de la PF.

La recherche doit enfin contribuer à un transport maritime sûr et durable, au travers notamment de la conception d'ouvrages multifonctionnels, du traitement et de la valorisation des boues de dragage, de la réduction des rejets des navires, de la déconstruction des navires (Med, Bretagne)... La recherche de solutions technologiques pour détecter en temps réel les cétacés par acoustique est un enjeu fort de préservation de la mégafaune marine (Med).

Le développement de la valorisation économique de la recherche maritime implique une orientation de la recherche dans les secteurs porteurs et une politique de soutien à l'innovation par une fiscalité et une gouvernance adaptées (MEMN, NC). Le continuum "recherche / formation / entreprise" doit être renforcé, en mobilisant les organismes de formation maritime (NAMO) et en adaptant la structuration

de la recherche (voir ci-dessous). Les Pôles Mer et Instituts Carnot sont particulièrement cités comme des instruments essentiels à une politique d'innovation ambitieuse.

Le soutien de projets innovants passe également par un soutien de l'interdisciplinarité, impliquant notamment les technologies de l'information et de la communication sur les sujets marins, ou mobilisant conjointement sciences humaines et sociales et sciences environnementales (Bretagne).

V- Structuration de la recherche et gestion des données

Le besoin d'une meilleure structuration du paysage de la recherche et de l'enseignement supérieur et d'une plus grande mutualisation des données relatives au milieu marin a été mentionné dans la plupart des contributions.

L'hétérogénéité des structures et réseaux d'observation et la diversité des acteurs intervenant sur le domaine marin et littoral entraîne une dispersion des moyens d'acquisition. Les façades et bassins maritimes se prononcent en faveur d'une meilleure coordination des réseaux d'observation et études scientifiques, et d'une mutualisation et bancarisation des données acquises par différents biais (MEMN, SA, NAMO, OI, Guyane, PF, NC).

Le développement de bases de données intégrées et la rationalisation de l'effort d'observation pourraient être favorisés par la mise en place de "référents" pour les paramètres physiques et biologiques (NAMO). Les dispositifs d'observation doivent répondre à la double exigence de fournir des données sur le temps court et long, et des données plus directement opérationnelles en collaboration avec les secteurs professionnels (SA). Leur financement doit être pérennisé.

Du fait de la multiplication des activités sur le milieu marin, il est important de favoriser la cohérence et la standardisation des protocoles de suivi et d'études. La question de l'utilisation des données issues des acteurs industriels nécessite d'être clarifiée, notamment en Guyane.

Les dynamiques de réseau sont à renforcer de manière à améliorer la coordination des acteurs et le transfert des résultats de la recherche aux entreprises (Pôles de compétitivité), et à renforcer les liens entre recherche et innovation, enseignement supérieur, et formation professionnelle (Bretagne). Plusieurs projets sont proposés en ce sens, notamment :

- Extension du champ géographique de compétence du Pôle Mer PACA et mise en place d'une « plateforme technique » pour favoriser une meilleure appropriation des résultats de la recherche par les professionnels (Med) ;
- Développement en Bretagne d'un "Pôle Scientifique et Technique Mer et Littoral" du MEDDE en synergie avec les organisations existantes, notamment l'Europôle Mer ;
- Plusieurs initiatives outre-mer sont mentionnées dans la partie dédiée (ci-dessous).

VI- « Bâtir une société de la connaissance marine et maritime »

Proposée par la Région Bretagne, cette expression renvoie au besoin partagé de renforcer les liens entre science et société au travers de la formation, de l'information du public et du transfert aux acteurs économiques.

Ce renforcement passe notamment par le développement des sciences participatives (exploiter les connaissances empiriques des professionnels, du public) et la co-construction de projets de recherche entre scientifiques et acteurs locaux, dans un contexte pluridisciplinaire (MEMN, SA, NAMO, OI). Dans cette perspective, la structuration engendrée par les programmes de recherche en appui aux politiques publiques tels que ceux du MEDDE est perçue comme très positive (SA).

Lorsque les avis scientifiques ont un impact direct sur certains secteurs d'activité, il est par ailleurs souhaitable d'instaurer des interfaces de dialogue plus efficaces entre professionnels et scientifiques (SA). Le recours aux compétences et savoirs des associations et ONG pourrait également être renforcé, à la fois pour leur valeur scientifique et pour leur capacité de communication à destination du public (SA).

Le renforcement des liens entre recherche, sensibilisation à l'environnement marin et formation professionnelle est essentiel. La Bretagne propose ainsi de renforcer la spécificité "mer" de l'enseignement supérieur, et d'encourager les étudiants à se diriger vers les études supérieures et la recherche.

VII- Particularités des Outre-mer français

A) Développer en Outre-Mer la recherche et sa valorisation

L'Outre-mer représente près de 97 % des espaces maritimes sous juridiction française et comprend des « hotspots » de biodiversité encore méconnus. La recherche doit devenir un outil d'aide à la décision pour l'élaboration des politiques publiques de gestion et de conservation (PF). La valorisation économique de ces milieux à fort potentiel nécessite par ailleurs de développer les capacités locales de recherche et d'innovation (Antilles, Réunion, PF, Guyane).

Ceci passe notamment par la définition de stratégies locales en recherche/développement/innovation pour identifier les enjeux de connaissance prioritaires, développer la bancarisation, l'interopérabilité et la valorisation des données (y compris issues du secteur industriel), et développer les outils permettant leur utilisation (la Réunion, Guyane).

Des moyens financiers pérennes sont nécessaires pour la recherche au large, dans la mesure du possible dans le cadre de collaborations internationales (Guyane).

B) Mieux structurer le paysage de la recherche et de l'enseignement supérieur au niveau régional

Les contributions des Outre-mer font état d'un besoin fort de renforcer les liens entre recherche, enseignement supérieur, secteur privé et grand public. Plusieurs propositions vont dans ce sens :

- une « Maison de la Mer » à La Réunion pour coordonner les activités depuis la recherche fondamentale jusqu'à la vulgarisation et la diffusion des informations vers le public, les politiques publiques et les entreprises ;
- un Grand Observatoire de l'Océan Indien pour fédérer les activités de recherche et mettre en réseau les dispositifs d'observation et les données, renforcer la coopération internationale, et les actions de partenariats publics-privés ;
- mise en œuvre d'un Observatoire Polynésien du changement climatique (PF);
- structuration d'un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur en NC.
- création d'une base scientifique à WF en lien avec l'Université de NC.

C) Renforcer les collaborations internationales

Les échanges des ROM/COM avec les territoires qui les entourent doivent être renforcés afin de permettre de dépasser l'obstacle lié à la taille critique des structures (Antilles, Guyane). Une **cartographie des acteurs** de la recherche et de l'enseignement supérieur intervenant localement ou dans le bassin est nécessaire (Réunion, Guadeloupe).

Le renforcement des coopérations internationales passe par des échanges plus fournis en matière d'enseignement supérieur, de formation, de recherche (Antilles, OI), pour lesquels des financements européens peuvent être mobilisés (INTERREG, FEDER). A SPM par exemple, le développement de la pêche et de l'aquaculture gagnerait à être effectué dans le cadre d'une coopération scientifique avec le Canada, avec le soutien d'un pôle universitaire métropolitain de référence.



Protection sociale des gens de mer, sécurité maritime, sécurité de la navigation

I – La protection sociale des gens de mer

A) Enjeux, actions prioritaires, points d'attention

1- Problématiques générales

Préserver le système de protection sociale en place

Les marins sont attentifs au maintien et à la pérennité du système actuel de protection sociale auquel ils sont assujettis. Ils revendiquent ainsi la préservation de l'ENIM, du SSM et de la CMAF et font part de leurs inquiétudes. Les inquiétudes du milieu se portent plus particulièrement sur l'ENIM.

Développer les synergies entre organismes de protection sociale dédiés aux marins et renforcer leur rôle

Si l'ENIM reste l'interlocuteur privilégié, il est important de poursuivre et de soutenir la synergie qui se construit avec l'ENIM, la Caisse Maritime d'Allocations familiales et le Service Social Maritime. L'État doit être un relais entre les organismes de santé (MSA, ENIM, CMAF, SSM...) dans le but d'une meilleure efficacité vis-à-vis des assurés. La qualité du service doit être également améliorée notamment par l'accueil et dans les services de l'Etat chargés de l'information des assurés.

2- Problématiques communes aux territoires ultra-marins

Compte tenu du décalage horaire entre les départements d'outre-mer et l'hexagone, les administrés rencontrent des difficultés pour joindre la plate-forme d'accueil de l'ENIM.

Le premier besoin des affiliés à l'ENIM dans le département est un **besoin de formation et d'information**, l'une des exigences à remplir pour pouvoir être marin à bord d'un navire français, l'exigence de formation, qui amène à tous les marins ressortissants de l'ENIM à avoir le minimum de formation sur le régime social qui leur est propre n'étant pas remplie. Ce manque de formation et cette méconnaissance générale des mécanismes de base de l'Enim, aussi bien de la part des marins que de la part des employeurs, complique beaucoup l'accueil des usagers et la représentation de l'Enim dans le département.

3- Problématiques spécifiques à certains territoires ultra-marins

Polynésie

La protection sociale relève d'une compétence de la Polynésie française. Toutefois, il résulte une dualité de régime social, soit l'ENIM pour les marins au commerce embarqués sur des navires de plus de 10 TJB, soit la Caisse de Prévoyance sociale (CPS) pour les autres marins.

Océan indien

Le droit social maritime n'est pas applicable à Mayotte ; ainsi ne sont pas prises en compte les spécificités maritimes comme cela peut l'être en Métropole.

Wallis et Futuna

Si le nombre de marins en activité sur Wallis et Futuna est faible, il serait souhaitable que ces personnes aient automatiquement accès à l'ENIM lorsque leur régime de protection sociale s'avère insuffisant ou inadapté sans avoir recours à une convention négociée.

B) Analyses, propositions, bonnes pratiques

1- Propositions générales

Il est nécessaire de pérenniser le système de protection sociale des gens de mer (CMAF/Service Social des gens de mer/ENIM) à travers ses trois piliers à l'heure où la Caisse Maritime d'allocation familiale semble aujourd'hui remise en cause. Cet attachement provient de la nécessité d'avoir une bonne prise en compte des spécificités du secteur maritime.

La protection sociale doit être appréhendée dans le cadre plus général de la qualité de vie des gens de mer. Dans cette perspective, il est nécessaire de garantir la qualité et la pérennité de la couverture sociale des gens de mer.

Enfin, l'amélioration et la modernisation de la relation avec les gens de mer doit être une priorité.

2- Propositions communes aux territoires ultra-marins

Une meilleure prise en compte des spécificités locales est souhaitable, telle la dualité des régimes de protection sociale comme en Polynésie française ou à Saint Pierre et Miquelon.

Une cellule spécifique aux horaires adaptés au sein de la plate-forme d'accueil téléphonique de l'ENIM pourrait être mise en place en vue d'assurer l'accueil téléphonique des bénéficiaires des départements d'outre-mer dans des conditions satisfaisantes.

II – La sécurité maritime et la sécurité de la navigation

A) Enjeux, Actions prioritaires, points d'attention

1- Problématiques générales

Améliorer la sécurité maritime, la sauvegarde de la vie humaine en mer et la gestion des risques

De nombreuses réglementations ont été adoptées ces dernières années en matière de sécurité maritime aux plans international, communautaire et national. Il convient de s'interroger sur les modalités de leur mise en œuvre et du contrôle de leur application, ainsi que sur l'adéquation des règles actuellement en vigueur avec l'évolution du transport maritime.

La gouvernance des espaces maritimes et littoraux et de leurs usages, ainsi que la coopération internationale et territoriale sur les problématiques maritimes et littorales doivent par ailleurs être améliorées.

Réduire les pollutions

L'objectif de réduire les rejets en hydrocarbures et autres polluants par les navires (rejets illicites et accidentels) et leurs impacts constitue un enjeu important.

Pour des activités maritimes plus sûres

Les activités maritimes au large des côtes françaises sont en développement constant et nécessitent la mise en place d'une stratégie en vue de prendre en considération les risques inhérents au trafic maritime et des propositions d'actions afin de limiter les conséquences d'accidents ou d'incidents maritimes. Dans cet esprit, il apparaît par exemple souhaitable de poursuivre la démarche de recherche, d'innovation et d'expérimentation de l'Institut Maritime de Prévention avec les professionnels de la mer.

2- Problématiques communes aux territoires ultra-marins

Améliorer la sécurité maritime, la sauvegarde de la vie humaine en mer, la lutte contre les pollutions et l'intervention en haute mer

Des actions de prévention spécifiques sont de nature à permettre d'améliorer la sécurité maritime, ainsi que les actions de coopération internationale.

3- Problématiques spécifiques à certains territoires ultra-marins

Améliorer la sécurité maritime et la sauvegarde de la vie humaine en mer

En Nouvelle-Calédonie, la mise en place d'une gouvernance globale de l'espace maritime est un enjeu important.

En Polynésie française, un soutien d'ingénierie technique et réglementaire de la part de l'État doit être un outil efficace pour améliorer la sécurité de la navigation et la sécurité des navires.

A Saint-Pierre-et-Miquelon, il convient de prendre en compte certaines spécificités du contexte local afin d'adapter la réglementation liée à la sécurité maritime des navires.

En zone sud océan Indien, le renforcement de la surveillance maritime apparaît comme un enjeu stratégique.

B) Analyses, propositions, bonnes pratiques

1- Propositions générales

Concernant les aspects réglementaires de la sécurité maritime et la gouvernance des espaces maritimes et littoraux, les propositions les plus significatives sont les suivantes :

- soutenir l'intégration des pays du Maghreb dans le mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port de la sécurité des navires ;
- formaliser des plate formes d'échanges adaptées entre les pays riverains de la Méditerranée sur le contrôle de la sécurité des navires de passagers ;
- *renforcer la participation française dans les instances internationales afin d'informer les professionnels des modifications en cours des réglementations et afin que les entreprises françaises puissent se positionner au mieux sur les nouveaux marchés en résultant ;*
- *la diffusion par l'État des informations relatives à la réglementation par de vastes campagnes d'information pour que ses programmes soient connus du grand public ;*
- l'accroissement de la capacité de contrôle de l'État du port et de l'État côtier en matière de vérification de la bonne application des réglementations existantes ;
- la mise en œuvre de la Convention HNS (Hazardous and Noxious Substances).

En matière de lutte contre les pollutions et contre les pollueurs, concernant, d'une part, les rejets opérationnels des navires et, d'autre part, les problématiques telles que la gestion des macro-déchets, de nombreuses propositions d'actions ont été notées :

- la reconnaissance dans la réglementation (nationale, européenne, internationale) de la notion de « préjudice écologique » ;
- la clarification du statut du conteneur tombé à la mer et des responsabilités qui en découlent ;
- la création d'un système d'indemnisation pour les pollutions majeures hors hydrocarbures et matières dangereuses (par exemple en cas de perte massive de conteneurs) ;
- favoriser l'élaboration sur l'ensemble du territoire de plans infra Polmar ;
- garantir l'information de la population sur la mise en œuvre de ces plans d'intervention ;
- mettre en place un programme d'actions afin de réduire et gérer les macro déchets sur le littoral ;
- développer les filières de traitement des déchets dangereux (fusées de détresse, etc.) ;
- optimiser la surveillance aérienne et la détection satellitaire sur les secteurs à enjeux pour les rejets illicites des navires ;
- renforcer la mise en place de dispositifs de collecte des résidus d'hydrocarbures et de substances dangereuses issus des cargaisons de navires de commerce dans les ports et développer les filières de traitement associées ;
- réduire les pollutions issues des épaves potentiellement dangereuses ;
- renforcer la coopération internationale en matière de prévention et de lutte contre les pollutions marines en poursuivant la définition et l'harmonisation de plans communs (en

s'appuyant sur les outils existants , comme en Méditerranée, les plans RAMOGEPOL et Lion Plan) ;

- harmoniser la répression des pollutions marines entre les États voisins, comme, par exemple, la France, l'Espagne et l'Italie.

S'agissant de la problématique propre au transport maritime, plusieurs propositions apparaissent :

- Mettre en œuvre la convention HNS (*Hazardous and Noxious Substances*) ;
- clarifier le rôle de l'État côtier en cas de navire en difficulté dans la ZEE : obligation ou simple possibilité d'intervention ;
- reconnaître dans la réglementation (nationale, européenne et internationale) la notion de préjudice écologique en cas de pollution maritime ;
- clarifier le statut du conteneur tombé à la mer et des responsabilités qui en découlent ;
- assouplir les règles de canalisation de responsabilité de la convention CLC afin de prendre en compte la multiplicité des acteurs du transport maritime par conteneurs (transporteur, chargeur, manutentionnaire, ship planner, etc.) et d'attribuer une responsabilité partagée à chaque intervenant dans le ou les domaines dont il a la charge.

2- Propositions communes aux territoires ultra-marins

- Mener des actions de formation des usagers de la mer (marins professionnels et plaisanciers) et mener des actions de sensibilisation au respect de la réglementation par les navigateurs (naviguer sur un navire en conformité avec la réglementation) ;
- Accroître la coopération internationale ou bilatérale avec les États riverains ;
- Mettre en place ou améliorer les outils pertinents de surveillance des espaces maritimes sous souveraineté française.

3- Propositions spécifiques à certains aux territoires ultra-marins

Antilles et Guyane

Un renforcement de la coopération caribéenne et un appui de l'OMI (Organisation maritime internationale) aux États de la Caraïbe pour des actions de formation et de renforcement de leurs capacités administratives.

Nouvelle Calédonie :

Élaborer une politique maritime mise en œuvre par une structure administrative de haut niveau d'expertise et de compétence élargie dans les domaines de la sécurité maritime.

Polynésie française :

D'une part, un soutien d'ingénierie technique et réglementaire devrait être proposé par l'État à la Polynésie française et, d'autre part, les capacités de contrôles par l'État du port mériteraient d'être précisées dans le Pacifique ;

Saint-Pierre et Miquelon

Adapter la réglementation de la sécurité des navires aux spécificités locales :

- utilisation de stabilisateurs ;
- problématique de gelage/glaçage des navires ;
- exploitation de pêcheries spécifiques ;
- environnement spécifique eaux froides : utilisation de combinaisons d'immersion.

La Réunion

Renforcer la surveillance maritime par la consolidation des dispositifs les plus performants et l'apport de solutions nouvelles répondant aux enjeux identifiés au plan national et régional.



**Ministère de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie**

Commissariat général
au Développement durable
244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris
Tél. 33 (0)1 40 81 21 22



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ
AUX TRANSPORTS,
À LA MER
ET À LA PÊCHE

