

Assises de la MER[★] et du littoral



Recueil des travaux nationaux

- ★ Synthèses des assises et contributions extérieures
- ★ Rapport Leroy sur la compétitivité du pavillon français
- ★ Évaluation de la politique maritime



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

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

Sommaire

La première partie de ce recueil des Assises de la mer et du littoral se compose des **synthèses des contributions** présentées lors du Conseil National de la mer et des littoraux le 18 Juillet 2013. Elle intègre également les **contributions nationales** intervenues à la suite de cette séance.

La seconde partie propose la **lettre de mission ainsi que le résumé du Rapport Leroy** pour la compétitivité des transports et des services maritimes français.

Enfin, la dernière partie de ce fascicule présente les différents travaux effectués dans le cadre de l'évaluation et de la **modernisation de la politique maritime**.

Discours de Frédéric Cuvillier, Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche	3
Liste des rapporteurs des contributions des Assises	10
CHAPITRE 1 : Synthèse des Assises de la Mer et du littoral	11
Construction et déconstruction navale	12
Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques	20
Compétitivité portuaire et complémentarité des infrastructures et transport maritime.....	26
Echanges entre les membres du CNML lors de la restitution de la 1ère partie (18 Juillet 2013)	32
Protection et valorisation de l'environnement marin.....	34
Risques littoraux et gestion du trait de côte	39
Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources	44
Echanges entre les membres du CNML lors de la restitution de la deuxième partie (18 Juillet 2013).....	52
Pêche maritime	55
Aquaculture.....	61
Echanges entre les membres du CNML lors de la restitution de la troisième partie (18 Juillet 2013).....	67
Emploi maritime et besoin de formation.....	69
Protection sociale des gens de mer, sécurité maritime, sécurité de la navigation	76
Echanges entre les membres du CNML lors de la restitution de la quatrième partie (18 Juillet 2013)	83
Contributions extérieures	84
Association Nationale des Elus du Littoral	85
Motions transmises par la CFDT.....	91
CGT : Propositions pour une future stratégie nationale de la mer et du littoral.....	92
France Nature Environnement.....	95
Propositions en vue d'intégrer le patrimoine bâti dans une politique nationale de valorisation et de développement raisonné appliquée aux littoraux français	104
Syndicat des énergies renouvelables	111
Terres en villes Pour une protection et une mise en valeur de l'agriculture du littoral : une agriculture intégrée au projet de territoire.....	115
La gouvernance des CMF ou la Gestion Intégrée des zones côtières par Isabelle THOMAS, députée européenne.....	117
Union des ports de France.....	120

CHAPITE 2 : Une compétitivité des transports et des services maritimes français à restaurer et conforter129

Résumé extrait du Rapport « Une compétitivité des transports et des services maritimes français à restaurer et conforter » du député Arnaud Leroy130

Résumé extrait du Rapport « Évaluation de l'obligation de détention de capacité de transport sous pavillon français inscrite dans la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier » de l'Inspecteur général Philippe Maler133

Relevé de décisions du Comité interministériel de la mer Lundi 2 Décembre 2013 Concernant la compétitivité du pavillon français et l'adaptation de l'encadrement des approvisionnements pétroliers135

CHAPITRE 3 :_Modernisation de l'Action Publique Evaluation de la Politique Maritime.....137

Première lettre de mission138

Rapport d'évaluation de la politique maritime Rapport opérationnel Juin 2013 Synthèse et liste des propositions.....143

Rapport d'évaluation de la politique maritime Novembre 2013 - Synthèse du scénario 2 Création d'une structure de coordination au sein du ministère.....148

Relevé de décisions du Comité interministériel de la mer Lundi 2 Décembre 2013 Créer une délégation à la mer et au littoral152

Annexes153

Cartes d'enjeux concernant les parties françaises des sous régions marines européennes Agence des aires marines protégées154

Coordination des actions ministérielles relatives à l'emploi du gaz naturel liquéfié comme carburant marin Un défi maritime à relever collectivement Résumé extrait du Rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable1757

Extraits des discours de Frédéric Cuvillier, Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

I - Discours prononcé au Conseil national de la mer et des littoraux du 18 janvier 2013



J'ai également le plaisir de lancer aujourd'hui en lieu et place de Monsieur le Premier Ministre qui aurait souhaité pouvoir vous l'annoncer, les Assises de la mer et du Littoral. Ces assises qui se tiendront jusqu'à la prochaine réunion de notre Conseil, de votre Conseil, en Juillet 2013. Les Assises de la Mer et du Littoral sont faites aussi pour cela, pour prendre et faire prendre conscience aux Françaises et aux Français, d'Hexagone ou d'Outre-Mer, des littoraux ou de l'intérieur des Terres, de la richesse de la Mer et du privilège dont nous disposons, avec la deuxième peut-être, avec le projet extraplac bientôt la première surface maritime du monde.

Je tenterai, et nous tenterons, de relier dans notre traversée les territoires de la Mer et du Littoral. Comme ils reliaient les paysages de la Terre. Et me ferai le porte parole dans les six mois qui viennent, de cette diffusion maritime à la rencontre des territoires maritimes et littoraux. Dans une cohérence acquise : celle de l'ambition française pour la politique maritime intégrée.

[...] Je veux pouvoir écouter l'ambition maritime et littorale des territoires. Je souhaite pouvoir me déplacer autant que possible, rencontrer, me nourrir, nourrir l'impulsion de l'Etat. Dans les ports, grands ports maritimes, j'ai commencé à le faire, dans les ports décentralisés également, de pêche, de commerce, de voyageurs, dans les stations balnéaires, sur les plages, les aires marines protégées, dans les laboratoires de recherche, les chantiers navals, les établissements d'enseignement maritime, dans les fermes aquacoles, dans les administrations, j'en oublie. Ceci sera notre premier axe, l'axe de nos Assises de la Mer et du Littoral. Une contribution par cycle de rencontres, par ce calendrier pour la mer, à ce qui sera demain la Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral.

J'ai conscience aujourd'hui de la difficile lecture de l'Administration de la mer. Une vaste réflexion a été engagée, sous l'égide de Marylise LEBRANCHU, Ministre de la Réforme de l'Etat et du secrétariat général pour la modernisation de l'action publique, sur les missions, sur les moyens de l'action publique de la France aujourd'hui. C'est dans ce cadre que sera examinée l'organisation des services en charge de la politique maritime. Nous procéderons aux adaptations nécessaires pour améliorer la qualité du service rendu aux administrés. L'identité de l'Administration de la Mer s'en trouvera renforcée. Notre Administration est compétente, bien formée ; mieux que cela, elle est peut être et elle doit être la base de notre ambition maritime. Elle doit nous permettre de réconcilier dans les territoires les Français et la Mer. Leur permettre de découvrir, de connaître. Il faut donc faciliter la collaboration des ministères concernés ; c'est le sens de ce ministère, c'est le sens aussi de ce travail interministériel. Il faut simplifier les procédures, clarifier l'organisation des administrations centrales et locales, il faut s'appuyer sur notre administration de la Mer. [...] A cette administration, il faut lui donner de nouvelles perspectives, de nouvelles ambitions. C'est là le second axe des Assises de la Mer et du Littoral.

[...] Dans le domaine maritime, nous voulons aussi, tout en accompagnant la construction navale et en aidant la structuration de la filière, restaurer l'attractivité du pavillon français ! Sans renoncer à nos exigences, en ce qui concerne bien sûr, c'est une priorité, la sécurité des navires, mais aussi les droits sociaux des marins. Voilà pourquoi nous confierons à un parlementaire, et à une équipe d'experts reconnus, une mission de rechercher les moyens de rendre note pavillon plus compétitif. Et cela se fera en collaboration avec vous, et cela se fera en collaboration avec tous les acteurs de la filière, de la construction navale aux armateurs ; et en lien permanent avec les partenaires sociaux. Ce sera le troisième axe de ces Assises de la Mer et du Littoral. Je lancerai

en Février une mission parlementaire sur la compétitivité de nos pavillons, cela nous permettra de maintenir le nouveau cap que nous

a donné le Premier Ministre, celui de la croissance, celui de la croissance bleue.

II - Discours prononcé au Conseil national de la mer et des littoraux du 18 juillet 2013

[...] D'entrée de jeu vous avez contribué à vous engager, dans les travaux, notamment des Assises de la Mer et du littoral. Chacun des membres du Conseil s'est impliqué, je vous en remercie, ainsi que les services du ministère qui ont été très sollicités et je tiens à leur adresser mes encouragements pour la suite, puisque ça n'est que le début d'une ambition qui nous est commune, et d'une volonté qui doit être sans cesse renouvelée pour parvenir à la construction de ce que la synthèse des travaux, des réflexions, nous permettra d'avoir. Afficher l'ambition qui est l'ambition maritime française ; elle a été réaffirmée le 14 Juillet par le Président de la République

[...] J'indiquais que vous aviez, les uns les autres, beaucoup travaillé sur les Assises de la Mer et du Littoral ; toutes les façades ont été consultées avec un travail dans un délai contraint, particulièrement contraint pour les bassins ultra marins, mais pour autant ceux-ci se sont illustrés par une forte mobilisation. Et, dix thèmes, qui vous ont permis de porter des contributions dont les synthèses sont aujourd'hui présentées devant le Conseil. Cela a été l'occasion pour chacun de pouvoir profiter de cet

espace de concertation. Je pense que dans la perspective de la mise en place d'une stratégie nationale, il fallait qu'il y ait ce temps. Ce temps nécessaire à la concertation décentralisée et délocalisée, qui permette à chacun de pouvoir aborder de façon plus précise, les préoccupations, les témoignages, les échanges, les concertations qui leur paraissaient adaptés.

[...] Je parlais des Outre-Mer, je souligne une fois encore leur implication, qu'il s'agisse de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique, de St Pierre et Miquelon, de la Réunion, de la Polynésie, de la Nouvelle-Calédonie, de Wallis et Futuna. Tout le monde est intervenu, alors même que les conseils maritimes ultramarins ne sont pas encore en place ; c'est-à-dire qu'officiellement, ils ne sont pas constitués, et vous avez chers amis ultramarins, saisi cette occasion, que présentaient les Assises de la Mer et du Littoral pour pouvoir là encore participer pleinement à cet enjeu.



Lettre de mission adressée aux préfets pour l'organisation des Assises de la Mer et du littoral



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

*Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche*

Paris, le **25 FEV. 2013**

Réf : D13002907

Mesdames, Messieurs les Préfets,

Messieurs les Préfets maritimes,

A l'occasion de l'installation du Conseil national de la mer et des littoraux, le 18 janvier, j'ai annoncé l'ouverture des « Assises de la mer et du littoral » qui se dérouleront jusqu'à l'été 2013.

Je souhaite dans le cadre de cet événement, par un calendrier maritime fourni, relier progressivement, d'une manière cohérente et concertée, l'ensemble de nos actions en faveur de la mer et du littoral. Il s'agit de permettre à nos concitoyens de prendre conscience et d'intégrer les enjeux de notre économie maritime et littorale, dans un développement durable équilibré.

Les assises recouvrent trois volets principaux :

- l'élaboration d'une « ambition française pour la politique maritime intégrée »,
- une réflexion sur la politique maritime, les missions remplies par l'administration de la mer et les conséquences en matière de gouvernance de l'action publique maritime, dans le cadre des travaux du comité interministériel de modernisation de l'action publique (CIMAP),
- la réalisation d'une mission parlementaire sur la compétitivité de nos pavillons nationaux.

Il vous appartiendra donc, dans le cadre de ces Assises, de permettre aux territoires maritimes et littoraux de contribuer à l'élaboration de notre « ambition française pour la politique maritime intégrée », contribution fondamentale à la stratégie nationale pour la mer et le littoral que le Gouvernement adoptera par décret en 2014. Cette ambition s'appuiera sur des échanges de réflexions et de propositions entre le conseil national de la mer et des littoraux, les façades maritimes de métropole et les bassins ultramarins.

A ce stade, je précise qu'il ne s'agit pas encore de rédiger et d'adopter des documents stratégiques sur les thèmes soumis à la réflexion des parties prenantes. Je souhaite simplement permettre autant que possible à la future stratégie nationale, grâce à ces contributions, de tenir compte de la vision des acteurs de la mer et du littoral. La démarche des Assises ne modifie pas le calendrier prévu concernant les travaux déjà en cours sur certains sujets (plans d'action pour les milieux marins au titre de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin, aquaculture...) pour lesquels les services placés sous votre autorité ainsi que les conseils maritimes de façade ont déjà été mandatés.

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22
www.developpement-durable.gouv.fr

Ces contributions porteront sur dix grands thèmes couvrant l'essentiel des enjeux maritimes et littoraux :

- 1) Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime,
- 2) Protection et valorisation de l'environnement marin,
- 3) Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques,
- 4) Risques littoraux et gestion du trait de côte,
- 5) Pêche maritime,
- 6) Aquaculture,
- 7) Emploi maritime et besoins de formation,
- 8) Construction et déconstruction navale,
- 9) Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources,
- 10) Protection sociale des gens de mer et sécurité maritime.

Pour chacun de ces grands thèmes, les directions d'administration centrale concernées ont établi une fiche de synthèse et de problématique, première base de réflexion visant à orienter les débats des semaines et mois à venir.

Le déroulement des travaux des Assises s'opèrera de la manière suivante, entre février et juin 2013 :

- 1) dans les façades maritimes de métropole :

Les préfets coordonnateurs de la façade organiseront conjointement les travaux des Assises de la manière qui leur paraîtra la plus adaptée.

La tenue d'une réunion du conseil maritime de façade pourra être l'occasion de lancer les Assises à cette échelle interrégionale. Elle pourra notamment permettre de proposer la méthode et le calendrier de travail pour aborder les thèmes.

Les directions interrégionales de la mer, qui assurent le secrétariat et l'animation des conseils maritimes de façade contribueront, en lien avec les DREAL et en tant que de besoin les DDTM, à l'organisation et au déroulement des Assises. Je vous remercie de faciliter la mobilisation de ces services à cette fin.

Les préfets des régions littorales pourront également, s'ils le jugent utile et en concertation avec les préfets coordonnateurs, prendre l'initiative, en plus de ces débats institués, de consulter des collectivités ou des instances de leur région, comme par exemple la conférence régionale pour la mer et le littoral de Bretagne ou le Parlement de la mer de la région Languedoc Roussillon, initiatives qui ont toute leur place dans ces Assises.

Pour chaque façade, la synthèse des réflexions et des travaux sera effectuée dans le cadre d'une réunion du conseil maritime de façade qui devra se tenir avant le 14 juin 2013.

J'envisage de prendre part aux travaux de certains de ces conseils ; afin de préparer ces déplacements, je vous serai reconnaissant d'indiquer au commissariat général au développement durable les dates que vous aurez retenues pour réunir vos CMF.

2) dans les bassins ultramarins :

Cette consultation pourra être organisée soit en s'appuyant sur les conseils maritimes ultramarins déjà préfigurés, soit en réunissant un ou plusieurs groupe(s) de travail ad hoc, à l'échelle géographique appropriée, regroupant les personnalités les plus aptes à produire une contribution sur ces sujets et à représenter les différents usages et intérêts locaux concernés, à l'instar de ce qui est fait dans les conseils maritimes de façade.

Pour les territoires du Pacifique, je tiens à ce qu'ils puissent également participer à cette consultation dans le respect de leurs attributions propres. Les hauts-commissaires pourront me faire part, pour l'ensemble de ces matières, des positions prises par leurs collectivités et des avis exprimés par les parties prenantes susceptibles d'alimenter la future stratégie nationale de la mer et du littoral.

Les contributions ultramarines me seront adressées pour la même date du 14 juin 2013.

3) valorisation des contributions et communication :

Si des thèmes ont été regroupés ou, au contraire, confiés à plusieurs groupes de travail différents, il conviendra de formaliser la restitution finale sur les dix grands thèmes identifiés ci-dessus, de manière à faciliter les travaux de synthèse au niveau national.

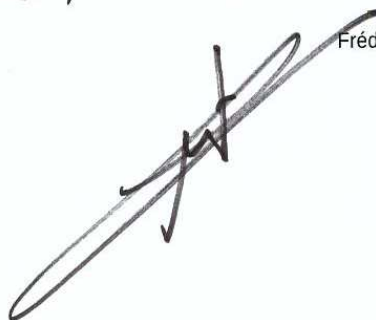
Des synthèses des contributions des façades métropolitaines et des bassins ultramarins, préparées en lien avec les directions ministérielles compétentes, seront présentées au conseil national de la mer et des littoraux plénier prévu à l'horizon de juillet 2013.

Le commissariat général au développement durable coordonnera, en lien permanent avec les directions d'administration centrale concernées et en étroite relation avec mon cabinet, l'exploitation qui sera faite des propositions et avis recueillis. Le CGDD apportera également les éléments et indications pratiques nécessaires au bon déroulement des Assises.

Je vous remercie très vivement pour votre implication dans cette contribution à l'élaboration de notre ambition française pour la politique maritime intégrée, essentielle au succès des Assises de la mer et du littoral,

je puis pourvoir compter sur votre mobilisation,

Frédéric CUVILLIER



Le processus des Assises

Organisation et calendrier

Assises de la mer et du littoral

18 janvier 2013

Lancement des assises
par Frédéric Cuvillier

février à juin 2013

Déroulement des assises dans les quatre
façades maritimes de métropole et les
quatre bassins ultramarins

14 juin 2013

Synthèse de l'ensemble des débats et
contributions thématiques dans chaque
façade et chaque bassin ultramarin

1^{re} quinzaine de juillet 2013

Restitution des travaux devant le Conseil
national de la mer et des littoraux réuni en
formation plénière

**Autres travaux en cours
en 2013**

- Clarification de l'organisation
administrative dans le cadre
de la modernisation de l'action
publique
- Mission parlementaire sur
la compétitivité de la flotte de
commerce

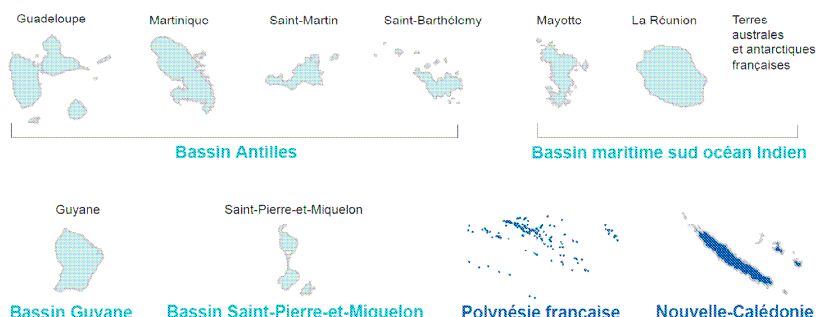
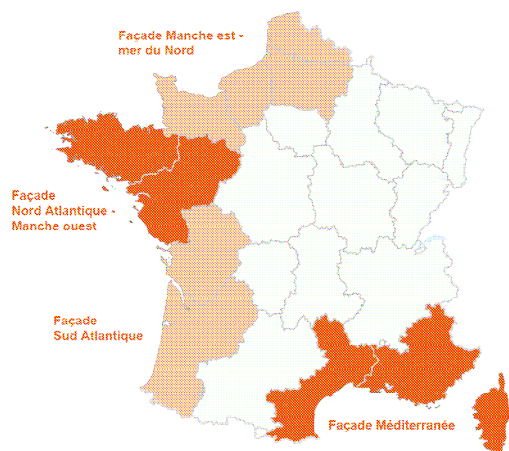
Élaboration et adoption
de la **stratégie nationale
pour la mer et le littoral**

2014

Élaboration des **documents
stratégiques de façade
maritime de métropole**

Élaboration des
**documents stratégiques
de bassin ultramarin**

Coordonnées des façades et bassins



Façade Manche est – Mer du Nord

Direction interrégionale de la mer Manche est - Mer du Nord

Mission coordination des politiques de la mer et du littoral

4 rue du Colonel Fabien BP 34 – 76083 Le Havre

<http://www.dirm-memn.developpement-durable.gouv.fr/assises-de-la-mer-et-du-littoral-r147.html>

Façade Nord Atlantique – Manche Ouest

Direction interrégionale de la mer Nord Atlantique – manche Ouest

Mission coordination des politiques de la mer et du littoral

2 Boulevard Allard BP 78749 – 44 187 Nantes Cedex 4

<http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/preparation-assises-de-la-mer-et-r109.html>

Façade Sud Atlantique

Direction interrégionale de la mer Sud Atlantique

Mission coordination des politiques de la mer et du littoral

1 – 3 rue Fondaudège CS 21227

33074 Bordeaux Cedex

<http://www.dirm.sud-atlantique.developpement-durable.gouv.fr/les-assises-de-la-mer-et-du-r355.html>

Façade Méditerranée

Direction interrégionale de la mer Méditerranée Mission coordination des politiques de la mer et du littoral

40 Boulevard de Dunkerque CS 91 226

13471 Marseille Cedex 2

<http://www.affaires-maritimes.mediterranee.equipement.gouv.fr/assises-de-la-mer-et-du-littoral-r158.html>

Bassin maritime sud océan Indien

Direction de la mer sud océan Indien

11 rue de la Compagnie - 97487 Saint-Denis

Bassin Antilles

Direction de la mer Guadeloupe

20 rue Henri-Becquerel - BP 2466

97085 Jarry Cedex

Direction de la mer Martinique

Bd Chevalier-Sainte-Marthe - BP 620

97261 Fort-de-France Cedex

Bassin Guyane

Direction de la mer Guyane

2 bis rue Mentel - 97300 Cayenne

Bassin Saint-Pierre-et-Miquelon

Direction des territoires, de l'alimentation et de la mer

Bd Constant-Colmay BP 4217

97500 Saint-Pierre-et-Miquelon

Polynésie française

Service des affaires maritimes

BP 9096 - 98715 Papeete

Nouvelle-Calédonie

Service de la marine marchande et des pêches maritimes

2 bis rue Félix-Russeil BP 36

98845 Noumea Cedex

Wallis-et-Futuna

Administration supérieure

BP 16

98600 Mata'Utu

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 infrastructures 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 FONTAINE 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)

CHAPITRE 1

Synthèse des Assises de la Mer et du littoral





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

D. 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.

E. 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.

F. En métropole

La problématique 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.

La déconstruction navale

Xavier de la Gorce

Claude Wohrer



Un sujet sensible abordé d'une manière contrastée

- Le thème de la déconstruction a fait l'objet d'une attention toute particulière en France depuis 10 ans la positionnant au niveau national, européen et international de manière très volontariste tant sur le plan politique que sur celui de l'expertise technique ce qui lui vaut à la fois reconnaissance et légitimité en la matière.
- Les assises de la mer ne font pourtant que peu écho à ce positionnement : peu de propositions novatrices, une certaine méconnaissance de la réalité industrielle - y compris dans les régions fortement maritimes.
- Une prudence qui s'explique sans doute par une certaine perplexité sur les filières de démantèlement.



Outre-mer

- La nécessité de trouver des solutions locales ne fait pas de doute.
- Encore faut-il que les solutions proposées soient bien étudiées pour être adaptées aux particularismes locaux :
 - . Polynésie
 - . Antilles
 - . Guyane
 - . Mayotte



En métropole (problématique diversifiée)

- Navires marchands : une flotte sous pavillon français jeune (8 ans). Accord en première lecture (juillet 2013) de la proposition de règlement sur le recyclage des navires.
- Navires militaires soumis à un processus maîtrisé (appels d'offres européens).
- Navires de pêche vieillissants (66% de plus de 25 ans) dont le traitement est proche des navires militaires (déconstruction en France ou en Europe).
- Bateaux de plaisance en nombre (400 000) sur la seule côte méditerranéenne et un stock à détruire annuellement de 20 000 unités.



Actions identifiées

- Pour la plaisance : une prise de conscience incontestable de la profession (FIN) qui a pris des initiatives remarquées et efficaces (50 centres de démolition d'ores et déjà agréés) et qu'il convient d'encourager.
- Pour l'ensemble de la filière, on note un fort appel à l'éco-conception voire à des mesures d'incitation financière (prime à la casse, crédit d'impôt...)
- La ratification de la Convention de Hong Kong par la France est nécessaire



En conclusion :

- **Pour encourager le processus engagé par la FIN, l'APER et ECONAV pour la déconstruction des navires de plaisance :**

1/ Faut-il inclure une éco-taxe dans le prix d'achat du bateau ?

2/ Faut-il renforcer la recherche au profit de la valorisation des déchets issus de la déconstruction (matériaux composites)?



La construction navale

Xavier de la Gorce
Jean-Baptiste de Francqueville



Une construction navale bien identifiée et illustrée en particulier par :

- Des grands chantiers de navires à passagers ou spécialisés, géographiquement concentrés, avec une bonne perception de l'importance de la qualité et du savoir-faire technique, liés à l'innovation et aux processus industriels.
- De grands chantiers de construction de navires militaires à la pointe de l'innovation technologique.
- des chantiers de construction de bateaux de plaisance répartis sur les côtes, bénéficiant d'un grand savoir-faire et d'une excellente pénétration à l'export.
- à un moindre degré des chantiers de navires de pêche qui demeurent d'intérêt local.



Des pistes pour l'avenir (1/2)

- Poursuivre et amplifier les relations avec les pôles de compétitivité mer.
- Intensifier les relations entre niveaux déconcentrés (façades littorales, Régions) et instances centrales (Corican, CNML)
- Continuer à fédérer les acteurs de la construction navale en s'appuyant sur les organismes reconnus (Gican, Corican)



Des pistes pour l'avenir 2/2

- Poursuivre l'effort en matière de recherche/innovation pour faire face à la concurrence (compétitivité) et répondre aux exigences de sécurité, de préservation de l'environnement et d'économies (éco-conception, consommation...)
- Prendre plus largement le train des énergies marines renouvelables pour en saisir toutes les opportunités.
- Coller au plus près de ces évolutions par des formations adaptées.
- Explorer pleinement les possibilités de financements nationaux et communautaires.



En conclusion :

- Pour soutenir la construction navale :

1/ Faut-il et comment mieux soutenir encore l'innovation ?

2/ Comment permettre à nos industriels de jouer à armes égales par rapport à leurs concurrents ?

3/ Quels sont les freins au développement de notre construction navale ?





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 lagunaire, 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 de 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 maritimes, 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.

Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques

Jean-François Fontaine
Hervé Goasguen



La plaisance : un vecteur majeur de développement économique et social du littoral

- **Un enjeu social > les activités nautiques répondent à une demande forte de loisir**: 4,5 millions de français font du bateau (voile ou moteur). 9 millions de personnes sont adeptes des activités nautiques ou pratiquantes occasionnelles ;
- **Un enjeu économique > 5 070 entreprises**, un chiffre d'affaires global de 4,56 milliards d'euros, 41 050 salariés, parmi lesquels 40% dans les services autour des ports (en moyenne 100 places de ports génèrent 12 à 13 emplois dans la filière) ;
- **Un enjeu touristique > la France**, en tant que destination nautique, exerce une forte attraction auprès des plaisanciers internationaux ; les ports de plaisance en tant que tels constituent de réels facteurs d'attractivité locale, notamment auprès des non plaisanciers.



Des challenges à relever

- **Une nouvelle ère s'ouvre pour le secteur > après 50 ans de progression exponentielle**, le rythme de croissance du nombre de bateaux produits pour le marché français ralentit, avec une réorientation du marché vers les activités de services aux plaisanciers, également alimenté par la vigueur du marché de l'occasion ;
- **De nouvelles pratiques, génératrices de développement pour le secteur, apparaissent, s'affirment et doivent être accompagnées > nautisme léger, grande plaisance ;**
- **La gestion des ports doit être optimisée > vers une gestion dynamique des places existantes, réaménagement des emprises ou requalification de certaines friches portuaires de commerce ou de pêche par exemple, amélioration de la prise en compte des cales de mise à l'eau pour les bateaux transportables...**

>> Mieux connaître les plaisanciers, leurs attentes en matière de services et les besoins en matière de places nouvelles dans les ports dans le cadre d'une réflexion par bassin de navigation.



Des challenges à relever (suite)

La prise en compte de l'environnement est un préalable essentiel >> il ne saurait y avoir de plaisance sans un environnement préservé.

- **Au niveau des infrastructures** > Vers des ports de plaisance exemplaires ;
- **Au niveau des bateaux en phase d'usage** > poursuite des efforts pour limiter l'impact de la vie à bord et de la sensibilisation des plaisanciers ;
- **Fin de vie des bateaux** > le gisement est connu et la filière est en place ; en raison des spécificités du secteur (durée de vie des bateaux, marché de l'occasion dynamique, variété des niveaux de recyclabilité), le gisement est actuellement insuffisant pour alimenter une filière dédiée.

>> **Accompagner les efforts des ports et industriels et poursuivre la sensibilisation des plaisanciers**



Un prérequis : intégrer les enjeux du secteur afin de ne pas en menacer le développement

- **La préservation de l'esprit de liberté « responsable »**, indissociable de la pratique nautique est le garant de la poursuite du développement du secteur > la « sanctuarisation » des espaces doit au maximum être évitée ;
- Afin de **limiter les conflits entre usagers de la mer** > favoriser la concertation entre les différentes parties notamment lors de l'élaboration des schémas d'exploitation : la plaisance en dépit de son poids économique est trop souvent oubliée.

>> **Le maintien d'un marché national fort est nécessaire au renforcement du rayonnement international du savoir-faire français et de l'attractivité de la destination France**





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.

A. 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

1 Régions ultra-périphériques

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 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

Ils 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 activités nouvelles (éolien posé, éolien offshore, 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)
- Mettre en place un cadre législatif favorisant la conclusion d'accords paritaires sur les modalités d'un service minimum garanti dans le transport maritime de passager

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.

Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime

Fernand Bozzoni
Isabelle Palud-Gouesclou



Principaux enjeux identifiés

- **Ports français** : des atouts mais une compétitivité conditionnée par la performance de leurs dessertes. Deux autres piliers identifiés contribuant à leur performance : leur développement industriel et l'aménagement de leurs espaces.
- **La flotte française** : acteur clé de la compétitivité de la filière maritime dans son ensemble et de la sécurisation des approvisionnements stratégiques.

De plus, ces deux secteurs sont à forts enjeux sociaux et environnementaux.



Parmi les priorités identifiées

- ◆ La poursuite d'une politique incitative de soutien au pavillon français et à l'industrie du transport maritime.
- ◆ Le soutien de la sécurité des approvisionnements stratégiques français et la garantie de l'indépendance énergétique de la France par le maintien d'une capacité nationale de transport maritime (réforme de la loi de 1992).
- ◆ Une demande d'accompagnement financier des compagnies maritimes françaises qui doivent s'adapter aux nouvelles normes environnementales (soufre, CO2) : l'adoption d'une stratégie nationale de création d'une filière GNL pour les navires et les ports, comportant un soutien à l'innovation (navire du futur).



Parmi les priorités identifiées (suite)

- En complément de l'adaptation de la flotte, l'accent mis sur le financement des infrastructures portuaires imposées par l'évolution du commerce maritime mondial et des dessertes portuaires ?
- Le développement d'outils prospectifs facilitant l'accueil de nouvelles activités dans les ports en lien avec les questions de planification spatiale des activités littorales et de développement durable?



Parmi les questions récurrentes

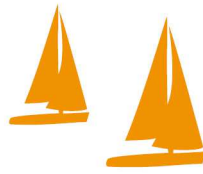
- Le développement des flottes de service dans le contexte international de concurrence et le panel de mesures les plus adaptées au soutien du pavillon français.
- La fiabilisation du transport maritime de passagers.
- La coordination inter-portuaire et les modes de coopération les plus adaptés entre ports d'une même façade, d'un même axe (ports de métropole) ou d'une même zone géographique (ports ultra-marins).



Parmi les questions récurrentes (suite)

- ◆ Comment concilier la prise en compte des politiques de protection de l'environnement et de prévention des risques et le développement de la fonction économique des ports au profit d'un développement équilibré des territoires?
- ◆ La simplification administrative pour le transport maritime et les ports?
- ◆ La recherche et l'innovation sur le traitement et la valorisation des sédiments de dragage pollués?





Echanges entre les membres du CNML lors de la restitution de la 1ère partie (18 Juillet 2013)

- **Construction et déconstruction navale (Xavier DE LA GORCE)**
- **Promotion de la plaisance (Jean-François FOUNTAINE)**
- **Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transports maritimes (Fernand BOZZONI)**

I Échanges :

La CFE-CGC soutient, pour les ports, la perspective de filière GNL (gaz naturel liquéfié), créatrice d'emploi et vecteur d'exportation du savoir faire français en la matière.

FNE intervient sur l'activité de dragage en soulignant l'intérêt qu'il y aurait à valoriser les sédiments pour limiter le volume des clapages en mer et ainsi pouvoir mettre fin aux clapages dans les AMP.

Le ministre polynésien chargé de la mer souligne l'intérêt qu'il y aurait à ériger la Polynésie française en plaque tournante régionale des filières de commercialisation des produits de la mer. De la même manière, la Polynésie est située sur une diagonale de développement pour relier la péninsule chinoise et l'Amérique du sud, ainsi que l'Australie et l'Amérique du Nord, et il y aurait avantage à tirer profit de cette position sur les routes maritimes commerciales.

La CGT souhaite que l'Etat assume ses responsabilités stratégiques pour favoriser le maintien et le développement du secteur français de la construction navale sur tous types de navires. Il insiste également pour que l'Etat prenne ses responsabilités en matière de déconstruction des navires en fin de vie, dont le financement et le modèle économique de rentabilité reste cependant à définir. L'Etat doit également être moteur dans la promotion du savoir-faire français et le développement dans nos eaux, des énergies marines renouvelables.

Elle manifeste son inquiétude sur les annonces communautaires en matière de corridors de fret européen, qui risquent de conduire au détournement de certains trafics des places portuaires françaises.

Elle met en garde sur la fréquence des dépavillonnements des navires français, qui menace la capacité d'indépendance de nos approvisionnements notamment énergétiques (Loi de 1992).

La CFDT s'inquiète des effets sur le secteur maritime français de la redéfinition du bouquet énergétique. Elle pointe par ailleurs la faiblesse des équipements de dragage sous pavillon national et le recours trop fréquent aux dragues belges et hollandaises. Le secteur maritime étudie les voies d'évolution possible de la loi de 1992 et son adaptation aux conditions actuelles du transport énergétique par voie de mer.

Robin des bois souscrit aux interventions précédentes et rappelle la nécessité d'étendre la filière de démantèlement aux éoliennes offshore, qui devront céder la place à une technologie de deuxième génération. L'association insiste sur le sujet du contrôle des marchandises transportées par conteneurs, ressort essentiel d'un commerce maritime international responsable.

Le maire de Bonifacio s'inquiète de la mise en place d'une TVA, beaucoup plus élevée en France qu'en Italie, sur les grands navires à passagers, due à une décision de l'UE. Il craint une perte de fréquentation. Il appelle enfin l'attention du ministre et du conseil sur la nécessité de sauver la SNCM.

Le Gican insiste sur la nécessité de favoriser les énergies nouvelles dans la propulsion des navires (filiales GNL). Il demande également que soient respectées les conditions sociales minimales fixées par les conventions de l'OIT (et en particulier par la convention du travail maritime de 2006), notamment dans les conditions édictées par les appels d'offres.

La CFDT demande que l'Etat accompagne de manière plus active les projets de développement d'EMR ultramarines, et assure le développement d'appels d'offres correspondants, spécialement orientés vers les outre mer.

L'UMIH souligne l'enjeu économique du secteur touristique et la faible pondération qui lui est réservée au sein du CNML. Elle rappelle son opposition aux éoliennes off-shore. A chaque fois que les éoliennes sont prévues, c'est à proximité de sites remarquables, et cela ruine le capital d'activités touristiques non dé-localisables. Elle rappelle que les activités littorales vivent autant de la mer (et de la qualité environnementale qui lui est associée), que les gens de mer qui y exercent à proprement parler leur activité.

Le Cluster maritime intervient sur la nécessaire efficacité des pouvoirs publics, et souhaite, aux côtés d'un ministre renforcé, une dimension interministérielle forte. Les réformes envisagées ne doivent pas compromettre ce qui marche. Il propose de faire évoluer la loi de 1992 sur le transport d'hydrocarbures.

Le maire de Grand'Rivière insiste sur la nécessité de concilier enjeux environnementaux et enjeux économiques notamment dans les communes littorales d'outre mer, de faible dimension, qui sont dépendantes des approvisionnements énergétiques.

Par ailleurs, dans le domaine de la pêche, il souhaite que la formation soit améliorée en outre mer.

II Réactions des rapporteurs :

Xavier DE LA GORCE apporte des précisions sur les questions de déconstruction : la France s'est effectivement positionnée de façon volontariste depuis plusieurs années et il serait désormais temps de ratifier la convention de Hong-Kong. Le problème de la déconstruction en France est globalement maîtrisé, mais la réponse est désormais à attendre, en termes de filières, du côté des industriels. L'innovation et la compétitivité font de la construction navale française des segments d'excellence.



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 leur 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 lagunaire.

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.



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,
- 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.
- 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.

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).

Risques littoraux et gestion du trait de côte

Jean-François Rapin
Christophe Lenormand



Principaux enjeux identifiés

- Spécificité des territoires littoraux (démographiques, emplois, économie, aménagement du territoire...) et des risques naturels liés à l'érosion côtière, la submersion marine et les inondations.
- Prise de conscience des limites de la protection par les ouvrages de défense contre la mer, renforcée par les phénomènes récents (Xynthia) et les impacts liés au changement climatique.
- Nécessaire approche coordonnée des risques littoraux et de la gestion du trait de côte.



Les propositions

- Rechercher une meilleure articulation des dispositifs et outils en matière de risque de submersion et d'érosion, notamment par une approche « multirisques »
- Développer une véritable culture du risque, une meilleure diffusion de l'information acquise et associer les populations en amont des projets.
- Développer la connaissance en matière de changement climatique à court, moyen et long terme.
- Revoir le système des financements pour l'entretien des ouvrages de défense contre la mer.



Les propositions

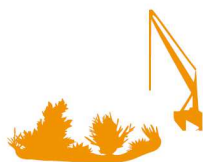
- Intégrer les risques littoraux dans les documents d'urbanisme.
- Dépasser le cadre communal en matière de risques littoraux et de gestion du trait de côte.
- Préserver la barrière de corail et la mangrove, éléments naturels dans la protection des littoraux ultramarins contre l'érosion et la submersion.



Les questions

- Comment mobiliser au mieux les acteurs locaux, notamment les collectivités, sur la démarche de gestion intégrée du trait de côte?
- Comment mieux intégrer les risques littoraux dans les documents d'urbanisme, notamment les SCOT et leur volet littoral ?





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 »². 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).

2 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

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 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 retranscrit 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 (bénitiers, 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 ultramarines 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 "référénts" 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.

Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources

Françoise Gaill
Quentin Gautier



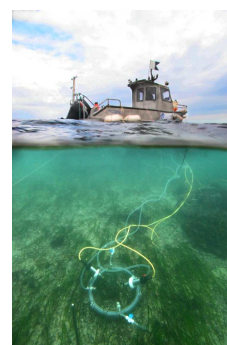
Principaux enjeux de connaissance

- Les conséquences du changement global sur le littoral et les environnements marins et côtiers
- Les risques : trait de côte, dysfonctionnements des écosystèmes, pollutions environnementales, risques sanitaires
- Le patrimoine marin : un « territoire » avec des ressources vivantes, énergétiques et minérales, des services écosystémiques, un patrimoine culturel



Des grandes priorités

- Connaître, évaluer et valoriser les ressources marines
- Pérenniser les outils de suivi, mutualiser et banqueriser les données
- Structurer des « centres de référence » : acquisition de connaissances, interactions avec la formation et les acteurs économiques
- Renforcer le dialogue science-société



Des spécificités Outre-mer

- Besoin fort de connaissances (récifs coralliens, mangroves, ressources...)
- Renforcer les compétences locales pour une meilleure valorisation de la recherche
- Améliorer la coordination des structures et développer les collaborations régionales et internationales



Propositions

- Créer des lieux d'interactions entre recherche, entreprises et grand public (une « Maison de la Mer » à La Réunion)
- Renforcer les « outils » de la recherche : bases de données, infrastructures d'observation, flotte océanographique...

Le COMER, lieu d'interface entre recherche et parties prenantes, aura à s'emparer de ces sujets





Echanges entre les membres du CNML lors de la restitution de la deuxième partie (18 Juillet 2013)

- *Protection et valorisation de l'environnement marin (A CITORES, A VINCE)*
- *Risques littoraux et gestion du trait de côte (JF RAPIN, Marc JACQUET)*
- *Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources (F GAILL, Q GAUTIER)*

I Échanges

La CFDT (outre-mer) déplore la faible présence de la recherche française outre-mer : l'effectif total dépasse légèrement 3600 personnes, soit 4 fois moins que le ratio en métropole. De plus on déplore la diminution continue des postes dans la recherche publique en outre mer. Elle regrette la baisse du financement de l'Etat, et son désengagement de la recherche appliquée. On peut toutefois espérer à travers la mutualisation améliorer les conditions, mais il faut aussi passer à la vitesse supérieure. Il y a des financements européens, il faut s'en servir. Il est nécessaire de valoriser les compétences locales : il existe des compétences et Il faut donner espoir aux jeunes ultra-marins.

L'Ifremer réagit à ces propos et rappelle qu'il est le seul organisme de recherche présent dans tous les outre mer. Les organismes de recherche sont désormais fédérés dans des alliances (ALLENVI par ex). Les outre-mer représentent un enjeu majeur par le terrain qu'il offrent : recherche, applications... il faut un double ancrage : appui qualitatif de l'outre-mer aux équipes de métropole, appui quantitatif des équipes de métropole aux équipes outre-mer. Il faut que les équipes de l'Outre mer aient un droit de tirage sur les équipes de métropole pour faire avancer les choses. Il y a partout en outre-mer de jeunes universités locales, il faut que les organismes de recherche les aident à grandir.

Le maire de Grand'Rivière : il y a un enjeu de communication (les élus des DOM ignorent l'ANEL, le CNML...) et il faut une représentation suffisante et significative des outre-mer dans toutes les instances. Ils ont beaucoup de spécificités. Pourquoi pas un groupe de travail entre ultra-marins ? Cela permettrait de faire le lien avec les autres spécificités ultramarines.

Il est suggéré d'utiliser les satellites qui existent pour identifier les pollutions des bateaux en mer et la détection des pollutions qui viennent de la terre.

Le syndicat des énergies renouvelables (SER) : évoque les EMR, qui représentent des enjeux importants au niveau de la transition énergétique. Si on prend l'exemple du parc de Fécamp, on voit qu'il couvre les besoins de 750 000 personnes en électricité, ce qui montre l'ampleur des enjeux. Il y a beaucoup d'emplois à la clé, mais il reste une question d'acceptabilité et de débat public. Il faut engager un travail de planification et de concertation avec les usagers de la mer. Ainsi les projets seront acceptés par les territoires.

FNE revient sur le dossier « risques et gestion du trait de côte » ; il évoque l'artificialisation du littoral, qui est mal appréciée et suivie. Il n'y a pas aujourd'hui de cartographie, ni de suivi précis de ces données. Or l'artificialisation ne fait que croître.

L'UICN aborde la question de l'amélioration de la connaissance et évoque l'enjeu de la biodiversité marine. On ne connaît que 250 000 espèces marines alors qu'il en existe plusieurs millions. Aujourd'hui, 12000 brevets cosmétiques ou pharmaceutiques sont déposés sur le monde marin et les potentialités sont énormes.

Tout cela sera un jour ou l'autre comptabilisé dans la croissance bleue et il y a un effort à faire en matière de recherche fondamentale, car les crédits sont essentiellement orientés vers la recherche appliquée. Le secteur privé doit participer à la recherche fondamentale.

La CGT : les exigences environnementales et sociales ne sont pas correctement prises en compte dans les études d'impact. Si on n'a pas suffisamment poussé ces études d'impact en amont et en aval, on reste dans une incertitude avec beaucoup d'erreurs commises. Par ailleurs, le littoral subit des pressions de toute nature, il est impératif désormais de maîtriser le foncier. Il recommande la lecture du rapport de Catherine CHABAUD présenté au CESE la semaine dernière sur les impacts subis par l'écosystème marin et littoral. Le rapport reste cependant peu engagé sur les considérations sociales et les enjeux humains.

Le CNC : les gisements coquilliers et les marais sont des formidables alliés de protection vis à vis de la houle. Il faut aussi évoquer le savoir empirique irremplaçable de ceux qui, au-delà de la connaissance scientifique, vivent sur les territoires.

II Réactions des rapporteurs

Françoise GAILL réagit en regrettant l'absence des universités ou des organismes de recherche locaux dans la participation aux assises. Le potentiel pour la recherche marine gagnerait à se mobiliser spécifiquement sur l'outre-mer, mais il faut une coordination entre les différents acteurs comme la création d'une agence de la mer et des littoraux. C'est là où l'on a trouvé le plus de propositions sur l'organisation des différents acteurs. La connaissance est généralement parcellisée, peu mise à disposition des différents acteurs.

Le COMER est là pour aider à cette coordination, y compris en intégrant l'expertise d'usage. Il y a aujourd'hui une incroyable accumulation de données mais finalement peu de forces pour les exploiter. Il faut y réfléchir. Le savoir faire est également pris en compte par les scientifiques.

Concernant les données satellitaires sur les pollutions, il y en a énormément, mais il n'y a personne pour les coordonner.

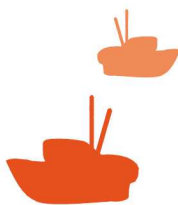
Surfrider ajoute que dans les études d'impact, beaucoup d'aspects portent sur la recherche d'équilibre ou de compatibilité (plates formes pétrolières et éoliennes par exemple avec le milieu marin)

L'utilisation des données de terrain est essentielle et cette notion de science participative avec le secteur privé ou le secteur associatif apparaît de plus en plus.

L'ANEL, concernant l'artificialisation du trait de côte, évoque la mobilisation de données grâce à l'élaboration des SCOT (les bases de données seront indiquées). Les exploitations conchylicoles effectivement participent à certains équilibres du littoral et ont peut être été insuffisamment prises en considération. En matière d'étude impact, on a aussi à s'interroger sur les enjeux environnementaux et sociaux (le logement par exemple...)

Marc JACQUET ajoute des précisions sur les bases de données qu'il est nécessaire de généraliser.

Quentin GAUTIER ajoute que le besoin de connaissance n'est pas uniquement environnemental mais concerne aussi des activités humaines. Dans l'évaluation initiale prévue par la DCSMM, il y a un volet sur les aspects socio-économiques.



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-réglementées 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 asphyxie 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.

Pêche maritime

Gérard Romiti
Christophe Chassande



Partenariat scientifique renforcé pêcheurs/scientifiques

- Vieille opposition pêcheurs/scientifiques résolue.
- Importance de renforcer l'expertise halieutique.
- Communiquer vers le grand public.



Concilier les usages

- Efforts importants des pêcheurs vers une gestion durable de la ressource.
- Développement de la concurrence des usages : nécessaire planification spatiale.
- Prise en compte de tous les usages et des enjeux environnementaux dont la qualité des eaux.



Valorisation de la filière et sauvegarde des emplois

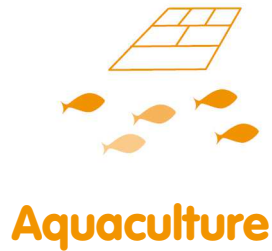
- La sauvegarde des emplois passe par le remplacement des marins mais aussi l'ouverture à d'autres métiers.
- Valorisation par la promotion du poisson et des pratiques auprès du grand public / image de la pêche.
- Quelle adaptation à la question de la suppression progressive des rejets : mesure contestée ... mais quelle valorisation possible?



Spécificités Outre-Mer

- Lutte contre la concurrence déloyale et la pêche illégale.
- PCP prend mal en compte les besoins de développement de la pêche et de modernisation de la flotte.
- Des spécificités pour chaque DOM et TOM.





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 conchylocoles 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 conchylocole. Si la qualité des eaux conchylocoles 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 conchylocole. 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 la 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.

L'aquaculture

Raphaëlle Leguen
Nicolas Gorodetska



Des enjeux importants

- Une production conséquente, de qualité mais avec un potentiel insuffisamment exploité.
- Des enjeux croisés : emploi, aménagement du territoire, préservation des écosystèmes, commerce extérieur, biotechnologies.



Des contraintes identifiées

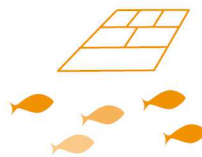
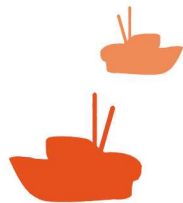
- L'accès au foncier et aux espaces maritimes.
- La dégradation de la qualité de l'eau.
- La concurrence de produits ne répondant pas aux mêmes standards.
- Une capacité d'innovation à renforcer.
- Un déficit d'image auprès du public.



Des initiatives à développer

- Donner plus de visibilité par la planification.
- Reconquérir la qualité des eaux.
- Exploiter les avantages comparatifs de la filière.
- Poursuivre la recherche, encourager l'innovation et assurer le transfert de technologie.
- Mieux faire connaître l'aquaculture auprès du public.





Echanges entre les membres du CNML lors de la restitution de la troisième partie (18 Juillet 2013)

- **Pêche maritime (Gérard ROMITI, Cécile BIGOT)**
- **Aquaculture (Raphaëlle LE GUEN, Nicolas GORODETSKA)**

I. Echanges

Une élue insiste sur le besoin de valoriser les études. Les enjeux de l'outre-mer sont plus largement des questions insulaires, y compris pour les petites îles, puisque la continuité territoriale n'est pas prise en compte

La CFDT : souligne à nouveau l'intérêt du rapport de Catherine CHABAUD. Elle critique certaines présentations qui sont faites de l'exploitation des stocks halieutiques, qui ne font pas apparaître les efforts de la profession pour parvenir et demeurer au rendement maximum durable, sans compromettre la pérennité des stocks. Elle remettra une contribution.

La CGT Outre-mer : la Réunion demande depuis longtemps une régionalisation de la PCP, compte tenu de la situation particulière de l'océan indien. Le règlement de base peut le prévoir. La plupart des captures sont aujourd'hui faites par des armements étrangers, au mieux européens. Il y a une préoccupation liée au développement de la piraterie dans les eaux françaises de l'océan indien ainsi qu'au pillage des stocks halieutiques par des navires tiers échappant à tout contrôle.

Isabelle THOMAS insiste enfin sur le besoin de transparence et de fluidité de l'information (diffusion du rapport Chabaud le jour du vote au Parlement européen du FEAMP). Il faut que les gens qui connaissent la mer gèrent le sujet.

Il est nécessaire de créer un observatoire des activités de la mer et du littoral qui soit incontournable. Ce n'est pas à la future Agence de la Biodiversité de gérer les affaires de la mer. Les gens qui connaissent leurs métiers doivent parler de leurs métiers.

La CFDT (outre-mer) insiste sur l'importance des enjeux aquacoles, il ne faut pas oublier la perliculture en Polynésie ou la crevetticulture en Nouvelle Calédonie ; les budget de la recherche ne suffisent pas à permettre une veille préventive suffisante, et à lutter contre les virus et pathogènes.

La mutualisation des budgets est nécessaire, elle est manifeste sur le sujet des micro-algues par exemple, (laboratoire situé en Calédonie, mais son activité intéresse l'ensemble des outre mer).

Le CNC : l'enjeu commun à l'ensemble des aquaculteurs est la qualité de l'eau. Il explique et accuse les risques constatés pour l'aquaculture. La première urgence n'est pas de savoir comment combattre les virus, ou adapter une huître qui pourrait résister à l'herpès, c'est de savoir ce qui a rendu ce virus agressif.



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.

Le développement de la croissance bleue et donc des emplois en mer pose une question : soit amariner des métiers aussi divers qu'électricien ou biologiste, soit former des marins dans une ou deux spécialités de production. L'une et l'autre réponse sont complémentaires. Il s'agit d'une part de former les jeunes à un socle maritime avec une polyvalence dans une spécialité et d'autre part de former à la mer des spécialistes énergéticiens, logisticiens, ...

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, CRP³, ...) peuvent être méconnus ou inadaptés aux secteurs maritimes.

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

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 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.

Emploi maritime et besoins de formation

Isabelle Thomas
Yann Becouarn



Les principaux enjeux

- Anticiper et accompagner les adaptations nécessaires à l'installation d'une « croissance bleue ».
- Adapter la formation pour répondre au marché de l'emploi et la rendre accessible (financement, logement, ...)
- Envisager la formation maritime par une double entrée : le socle maritime et la spécialisation maritime.
- Développer l'attractivité du secteur maritime.



Les propositions

- Approfondir la connaissance socio-économique des activités maritimes et littorales.
- Soutenir la mobilité de la main-d'œuvre et développer la pluriactivité.
- Favoriser la promotion sociale et la formation professionnelle tout au long de la vie.
- Consolider les dispositifs de formation existants et les adapter aux métiers émergents en veillant à la cohérence emploi/formation/financement.
- Conforter la formation maritime initiale par une diversification des spécialités.



Les propositions

- Élargir la maritimité sur d'autres formations par un complément de formation maritime.
- Institutionnaliser des passerelles (équivalence, diplôme,...) entre les lycées maritimes, ENSM, BTS,...
- Sensibiliser dès le plus jeune âge et promouvoir les métiers de la mer.
- Prendre en compte les spécificités des Outre-mer.



Discussion

- Quelle démarche pour mieux connaître les besoins en termes d'emplois et être réactif ?
- Comment adapter certains dispositifs de droit commun d'aide à la formation et à l'emploi au secteur maritime ?
- Comment apporter des réponses concrètes quand le nombre de personnes concernées est très faible ?
- Comment rendre les métiers de la mer attractifs ?





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.

Protection sociale des gens de mer et sécurité maritime

Bruno Dachicourt
Philippe Gabriel



Protection sociale des gens de mer

Enjeux :

- Préserver le système de protection sociale en place
- Développer les synergies entre organismes de protection sociale dédiés aux marins et renforcer leur rôle
- Spécificités des territoires ultra-marins

Propositions

- pérenniser le système de protection sociale des gens de mer
- garantir la qualité et la pérennité de la couverture sociale des gens de mer
- améliorer et moderniser la relation de l'ENIM avec les gens de mer
- territoires ultra-marins : meilleure prise en compte des spécificités locales et cellule spécifique aux horaires adaptés au sein de la plate-forme d'accueil de l'ENIM



Sécurité maritime et sécurité de la navigation

Objectif majeur :

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

Réduire les pollutions :

- Réduire les rejets « opérationnels » des navires

Pour un transport maritime plus sûr :

- Gérer les risques inhérents aux activités de transport maritime



Les propositions

Propositions générales :

- Aspects réglementaires de la sécurité maritime et la gouvernance des espaces maritimes et littoraux ;
- Lutte contre les pollutions et contre les pollueurs ;
- La problématique propre au transport maritime.

Propositions des territoires ultra-marins :

- Mener des actions de formation des usagers de la mer ;
- **Accroître la coopération internationale ou bilatérale avec les États riverains ;**

Améliorer les outils de surveillance des espaces maritimes.





Echanges entre les membres du CNML lors de la restitution de la quatrième partie (18 Juillet 2013)

- **Emploi maritime et besoin de formation (Isabelle THOMAS, Yann BECOUARN)**
- **Protection sociale des gens de mer et sécurité maritime (Bruno DACHICOURT, Philippe GABRIEL)**

I. Inquiétude sur la pérennité du régime social des marins

Une élue relaie l'inquiétude des marins sur la pérennité du régime social spécifique de l'ENIM. Il faut organiser un groupement d'acteurs et des ministères concernés.

II. Avis de la CFDT sur la disparition du Bureau de contrôle de la main d'œuvre maritime

La CFDT: sur le volet formation et emploi, indique que la disparition du BCMOM (bureau de contrôle de la main d'œuvre maritime), remplacé par pôle emploi, ne donne pas satisfaction à la profession. Elle demande la création d'un pôle emploi référent pour le domaine maritime, ainsi que d'inspecteurs du travail dédiés au secteur maritime et aux transports.

III. Formation et sauvegarde de l'emploi maritime français

Il est nécessaire de disposer d'un vivier de jeunes officiers employables par les armateurs et disposant pour ce faire des temps de navigation requis. La question de la formation est essentielle pour sauvegarder l'emploi maritime français.

La CGT souscrit à cette position et souligne la nécessité de disposer d'un projet stratégique pour l'enseignement maritime français, à charge pour l'ENSEM de le proposer.

Contributions extérieures



Association Nationale des Elus du Littoral

I – Compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime

L'activité portuaire est considérée comme un enjeu majeur de l'activité économique du littoral français. L'aménagement des ports doit s'inscrire dans une approche de dessertes multimodales et le lien entre les ports et leurs hinterlands mérite d'être renforcé. Une véritable politique d'aménagement s'impose pour les espaces portuaires et particulièrement pour ceux qui vont accueillir les nouvelles activités liées au développement des énergies marines renouvelables.

Les élus des communes portuaires demandent donc à pouvoir disposer de compétences sur le domaine public portuaire leur permettant de valoriser les espaces délaissés et de mener une politique cohérente d'aménagement urbain, favorisant le lien entre le port et la ville, afin d'éviter de séparer les ports de leurs centres urbains comme le préconisent de nombreuses études (cf travaux de l'Association internationale des villes portuaires (A.I.V.P.) notamment.

Les élus soulignent que la politique en matière de transport maritime doit être renforcée, notamment par la conception de navires du futur ainsi que sur le développement de la compétitivité du pavillon français.

Certains souhaitent que le cabotage soit favorisé par l'accompagnement des ports de moyenne envergure pour soulager le transport routier et renforcer la coopération par façades maritimes avec si besoin, une aide aux collectivités pour la création d'un quai dédié au cabotage.

II – Protection et valorisation de l'environnement marin

La protection et la valorisation de l'environnement marin, qui font notamment l'objet des PAMM, (plans d'action pour le milieu marin) sont nécessaires au développement économique et durable des espaces littoraux. Les collectivités locales sont conscientes de la nécessité de préserver la qualité des eaux côtières et des milieux littoraux et marins. Elles agissent en ce sens car elles partagent cette préoccupation, qui est une condition du développement durable de l'ensemble des activités économiques.

« Mieux connaître pour mieux gérer » a été une demande exprimée par les élus à maintes reprises.

Ils ont souligné leurs besoins d'être mieux informés sur la biodiversité marine et côtière afin d'améliorer la protection de ces espaces, notamment en préservant et en restaurant les zones humides littorales de métropole et les mangroves d'Outre-mer, qui jouent un rôle protecteur pour les terres situées en arrière de celles-ci, en plus d'être des réservoirs de biodiversité.

Les élus estiment que le Conservatoire du Littoral doit poursuivre sa politique foncière d'acquisition d'espaces naturels afin de maintenir en bon état de conservation les habitats et espèces et anticiper les impacts de l'élévation du niveau de la mer.

Toutefois, la protection de l'environnement marin ne doit pas être antinomique du maintien d'activités en mer, qu'il s'agisse des activités traditionnelles comme la pêche ou l'aquaculture ou le développement de nouvelles activités liées à la recherche marine (algues) ou à la mise en œuvre de technologies utilisant l'énergie des vagues, des marées, du vent.

La protection environnementale doit être menée en concertation avec tous les acteurs, afin de les associer aux prises de décision et d'éviter de sanctuariser certains espaces, au détriment d'activités économiques sans impacts négatifs avérés sur l'environnement marin

Le partage des connaissances sur ce sujet est primordial pour obtenir de bons résultats .

III – Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques

L'ANEL s'est investie au sein du CODCAP (Comité de Développement des Capacités d'Accueil de la Plaisance) avec les acteurs du nautisme, pour le développement de la capacité d'accueil de la plaisance et des activités nautiques sur les littoraux de métropole et d'Outre-mer.

Elle a soutenu l'appel à projets « ports de plaisance exemplaires », qui a rencontré un réel succès auprès des communes et des porteurs de projets . Lancée par le Ministère de l'Ecologie sur 3 années consécutives, cette démarche a permis d'aider les porteurs de projets en finançant les études d'impacts pour mieux en apprécier la faisabilité.

Les élus, sollicités par les acteurs du nautisme qui soulignent le dynamisme économique de ce secteur porteur d'emplois directs et indirects, souhaitent qu'un nouvel appel à projets soit lancé pour le développement de la plaisance, afin de promouvoir et favoriser la mise en œuvre de solutions concrètes au manque de capacités d'accueil des ports de plaisance.

La relance de l'Observatoire des ports de plaisance devrait contribuer à mieux connaître la réalité de situations assez diversifiées selon les ports et les façades maritimes considérées.

Le CODCAP, en accord avec les élus de l'ANEL, pense que la reconversion de certaines friches portuaires devrait être favorisée et pourrait donner lieu, comme cela a été fait précédemment , à un nouvel appel à projets pour accueillir des bateaux de plaisance, en imaginant un cahier des charges respectueux des critères environnementaux et de l'insertion des projets dans le développement urbain.

Les acteurs du nautisme sont partisans d'optimiser la gestion des ports de plaisance, en facilitant la recherche d'équipements moins consommateurs d'espaces et mieux intégrés au paysage et en favorisant, lorsque cela est possible, le stockage à terre des bateaux (ports à sec) ou les équipements légers et réversibles. Il s'agit de promouvoir de nouvelles formes de gestion, d'aménagement et d'occupation des espaces maritimes et littoraux, soumis à une forte urbanisation et pression foncière.

IV – Risques littoraux et gestion du trait de côte

L'ANEL a été associée à l'élaboration des politiques de prévention des risques naturels à la suite des événements dramatiques qui ont affecté les littoraux de Charente Maritime (tempête XYNTHIA) des inondations du Var et des autres phénomènes violents qui affectent les collectivités d'outre-mer (ouragan DEAN en 2007).

L'érosion côtière, la submersion marine, les risques de tsunami, et les inondations sont autant d'effets du changement climatique et sont devenus une priorité des politiques de prévention de l'Etat, mais aussi des collectivités locales, en concertation avec les populations.

L'ANEL a été associée aux 1ères Assises nationales des risques naturels à BORDEAUX en janvier 2012 et participera en décembre prochain aux 2èmes Assises nationales sur ce sujet. Des débats, il est apparu que les élus demandaient, pour eux et leurs populations, d'être mieux avertis et informés des impacts du changement climatique, sur leurs territoires, afin de mieux les prendre en compte et anticiper leurs effets et les intégrer dans les outils d'aménagement du territoire et de développement économique.

L'ANEL qui a également participé au jury de l'appel à projets « expérimentation de la relocalisation des activités et des biens » dans la suite du rapport COUSIN, souligne que cette solution ultime de déplacement des activités correspond à certaines situations d'urgence et que cet appel à projets a

permis d'engager la réflexion vers une anticipation des politiques d'aménagement à mener à moyen et long terme.

Toutefois, les élus du littoral rappellent que la relocalisation n'est qu'un des outils de la gestion intégrée de nos littoraux. Chaque territoire est spécifique et appelle à une gestion particulière adaptée pour tenir compte de la diversité des situations et des populations des zones « à risques ».

Cette réflexion doit donc envisager d'autres solutions alternatives permettant de vivre avec les risques littoraux.

En ce sens, les élus du littoral demandent que l'élaboration d'une nouvelle « culture du risque » se construise, à partir de connaissances partagées et restituées au plus grand nombre, afin que l'appropriation de ces données par les populations, rende plus opérationnelle la prise en compte des risques naturels dans les modes d'occupation des espaces littoraux menacés.

Les élus de l'ANEL demandent à l'Etat de dégager les moyens financiers pour accélérer la mise à disposition de ces nouvelles données sur les territoires à risques (développement des outils de connaissance et de prévention des risques naturels au service des collectivités et des usagers du littoral)

Et ils rappellent que les impératifs de sécurité des populations et des biens doivent être compatibles avec le développement des activités terrestres et maritimes.

S'agissant du risque « submersion marine », les élus sont inquiets de la définition de l'aléa de ce risque et pour la prévention de celui-ci, les élus de l'ANEL demandent à l'Etat de revoir les politiques de financement des travaux d'entretien des ouvrages de défense contre la mer mais aussi de maintenir les travaux de restauration et d'entretien des dunes sableuses qui jouent un rôle protecteur face aux risques de submersions marines .

L'ANEL souhaite que l'Etat aide les collectivités qui financent déjà ces ouvrages de protection sans lier l'attribution des financements à l'adoption d'un PPR par la commune (risque de lenteur des procédures) et contribue également à l'entretien des cordons dunaires ainsi que des mangroves des littoraux ultra-marins dont le rôle de protection a été mis en évidence.

Diverses stratégies et plans d'action nationaux ont été élaborés et mis récemment en place :

- la stratégie nationale pour la gestion intégrée du trait de côte,
- le plan national « submersions rapides »,
- et prochainement la stratégie nationale de gestion du risque inondation.

Les élus demandent une meilleure articulation entre les différentes stratégies et plans qui s'appliquent aux territoires en matière de gestion des risques submersion marine, érosion côtière et inondation.

Une échelle d'action pertinente pour la mise en œuvre de ces stratégies est nécessaire, et par conséquent, une amélioration et une précision de la gouvernance des différents acteurs et de leurs responsabilités, est indispensable.

V – VI – Pêche maritime et Aquaculture

Les élus des communes ports de pêche de l'ANEL ont manifesté leurs inquiétudes sur l'évolution des politiques communautaires et sur l'avenir des professionnels des secteurs traditionnels comme la pêche ou l'aquaculture. La pêche est effectivement une activité économique traditionnelle majeure de nos côtes, et représente des métiers porteurs d'un patrimoine et d'une identité forte et appréciée des populations.

Les élus ont constaté les efforts réalisés par les professionnels pour s'adapter aux nouvelles exigences d'une pêche durable et pour dynamiser la transformation des produits halieutiques. Ils estiment donc que ces démarches doivent être poursuivies et encouragées par l'Etat.

Toutefois, ils soulignent les difficultés rencontrées par les professionnels du secteur pour la constitution des dossiers de demande de fonds européens, la lourdeur des procédures et la durée d'attribution des fonds qui mettent leurs entreprises en difficulté.

Les fonds européens à la pêche doivent permettre aux pêcheurs de pérenniser leurs activités avec notamment des aides dédiées au renouvellement de la flotte.

Les élus demandent qu'un accompagnement des marins pêcheurs soit facilité pour l'accès au dossier, pour la manière de le remplir, puis de le suivre (cela est souligné également pour les pêches artisanales de Martinique et de Guadeloupe) ; les procédures mériteraient d'être simplifiées pour favoriser l'obtention des aides et permettre à ces professionnels de pratiquer une pêche durable française.

Les élus d'Outre-mer ont fait part de l'urgence de la mise en place d'un plan national pour une pêche durable dans les DOM, et jugé insuffisante l'enveloppe allouée à l'Outre-mer par les fonds européens. Les DOM demandent également une approche régionalisée pour le FEP.

Le secteur aquacole est très certainement une voie de développement qu'il faut encourager . Une aquaculture raisonnée et une amélioration des pratiques respectant l'intégration paysagère et environnementale devraient être possibles. Il faut encourager et permettre aux entreprises conchylicoles, régulièrement touchées par la mortalité des juvéniles, une diversification de leur activité (algoculture, autres activités aquacoles) ainsi le développement de concessions « multi-espèces » doit être étudié.

Les élus savent aussi que la pérennité des secteurs conchylicoles et aquacoles est indissociable de la garantie de la qualité des eaux côtières pour assurer la protection des zones de production et l'ANEL s'emploie à y contribuer .

Une échelle de réflexion pertinente pour la prise en compte de tous ces enjeux et des outils existants (SDAGE, SAGE, Parcs marins...) doit être favorisée. L'élaboration de volets maritimes de SCOT permettrait une mise en cohérence et une articulation du volet mer avec ces outils.

VII – Emploi maritime et besoins de formation

Les élus sont conscients de l'opportunité du développement des territoires maritimes et littoraux, mais ils savent que ces territoires sont soumis à de forts enjeux du fait de leur attractivité et de leur fragilité sur le plan environnemental.

L'émergence de nouvelles activités économiques, comme les énergies marines renouvelables, seront porteuses de nouveaux métiers et nécessiteront des formations appropriées. C'est une transition des métiers de la mer qu'il faut savoir anticiper et accompagner.

Or, les élus constatent et déplorent une méconnaissance de la mer et du littoral par les populations. Cela s'explique par les flux de population, venant des territoires de l'intérieur et qui n'ont pas forcément d'histoire familiale liée à la mer. Pour qu'un changement durable s'instaure dans le comportement des populations vis-à-vis de la mer et du littoral, la promotion de la connaissance de la mer et du littoral est indispensable.

A ce titre, les élus pensent qu'il est nécessaire d'encourager et de relancer les « classes de mer qui accueillent chaque année près d'un millier d'enfants et les éduquent au maritime et de développer les actions en direction du grand public (poursuite des Journées de la mer chaque année ; flash d'infos en heure de grande écoute sur les chaînes publiques) pour les sensibiliser à la fragilité des milieux et aux risques liés à la mer (comme le font les fédérations de sports nautiques mais parfois de manière un peu trop limitée s'agissant notamment de la délivrance des permis bateaux !).

Par ailleurs, les élus estiment nécessaire de prévoir des filières techniques dans les collèges et lycées et de promouvoir, dans les CDI (centres de documentation et d'information des collèges), une meilleure information sur les divers métiers de la mer et les écoles d'ingénieurs qui y préparent.

VIII – Construction et déconstruction navales

La construction navale est une filière industrielle qui a un passé très présent encore avec les grands chantiers navals français. La restructuration de ce secteur a souvent été cruciale mais c'est encore un secteur d'activité économique important pour la France.

De nouvelles orientations sont envisagées, notamment par l'intégration de dimensions environnementales dès la conception des nouveaux navires (éco-conception) afin d'anticiper leur sortie du marché et la possibilité de récupérer certains matériaux .

L'industrie de la déconstruction navale, encore insuffisamment développée aujourd'hui, pourrait être non seulement bénéfique en termes de préservation de l'environnement mais aussi devenir un secteur permettant la création de nouveaux emplois.

IX – Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources

S'agissant du secteur des pêches, les élus des communes ports de pêche alertés par les professionnels, sont de plus en plus agacés par les campagnes médiatiques accusant les pêcheurs de piller les ressources de la mer ; ils s'interrogent sur les chiffres souvent incohérents qui sont relayés par certains médias ou ONG, sur les quotas, les prises, la reconstitution des stocks, les pratiques de pêche....

Ils demandent donc de pouvoir être informés sur l'exactitude des données qui sont rendues publiques.

Les députés européens français doivent disposer de chiffres et de données exactes auprès des instances européennes.

D'une manière plus globale, les élus demandent de mutualiser les dispositifs de connaissance (base de données communes) et de réfléchir sur des conditions de partage de données publiques et privées pour limiter les coûts globaux d'acquisition de la connaissance et de surveillance.

Quant aux énergies marines renouvelables, les élus de l'ANEL sont convaincus de la nécessité de développer ces énergies renouvelables qu'ils envisagent comme autant de chances économiques pour les espaces littoraux, de métropole et d'Outre-mer,

La France qui occupe le 2^{ème} rang mondial pour sa Zone Economique Exclusive (ZEE) grâce à l'Outre-mer, doit favoriser l'essor de ces nouvelles entreprises et faire mieux connaître les réalisations ultramarines en métropole.

Les élus demandent donc à l'Etat de soutenir la recherche et développement pour promouvoir les expérimentations marines et encourager les initiatives locales innovantes visant à l'émergence de nouvelles filières économiques.

Ils demandent également à être associés aux discussions qui s'instaurent entre les secteurs publics et privés, quand leurs territoires sont concernés par ces installations en mer.

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

L'un des principaux objectifs de la politique maritime doit être la poursuite des efforts en matière d'action de l'Etat en mer et d'organisation de la fonction garde-côtes.

La gouvernance des espaces littoraux

La gouvernance, sujet transversal à l'ensemble des thématiques des Assises de la Mer et du Littoral, revêt pour les élus des collectivités littorales une importance majeure.

Ils réaffirment leur vive préoccupation d'une gouvernance partagée à tous les niveaux de décisions stratégiques pour la mer et le littoral et souhaitent qu'une réflexion partenariale –au sein du Conseil National de la Mer et des Littoraux –associant toutes les parties prenantes, soit conduite sur la mise

en cohérence des différentes politiques publiques qui devrait figurer dans les documents stratégiques de façade et de bassin.

Une meilleure coordination des politiques publiques devra prendre en compte les stratégies existantes au niveau régional et local.

Les élus pensent que le cadre normatif est quelquefois trop contraint ou inadapté aux spécificités locales et sont inquiets des risques croissants des recours (contrainte réglementaire, discussions avec l'État, difficultés de procédures).

L'organisation des services de l'Etat manque de lisibilité pour les élus. Les services déconcentrés sont trop sectorisés ce qui induit des difficultés pour les collectivités à cibler les bons interlocuteurs. Un interlocuteur unique des services déconcentrés pour une collectivité porteuse de projets devrait être envisagé pour plus de cohérence et de lisibilité.

Les élus soulignent également la spécificité des îles et les contraintes fortes qu'elles subissent et demandent qu'un examen particulier soit réservé à leurs situations, dans leur diversité.

22 Boulevard de la Tour-Maubourg – 75007 PARIS
Téléphone 01 44 11 11 70 – Télécopie 01 44 11 11 79 – e mail : anel1@wanadoo.fr
www.anel.asso.fr

I - Motion du Conseil Supérieur des Gens de Mer – Séance du 21 Juin

Dans la mesure où la remise en cause de la CMAF semble se préciser à travers la COG de la CNAF, le Conseil Supérieur des Gens de Mer tient à réaffirmer son attachement aux trois piliers indissociables de la protection sociale maritime : l'ENIM, le SSM, et la CMAF, dont la synergie est seule à même d'assurer un dispositif complet et permettant de prendre en compte des spécificités maritimes.

La répartition des allocataires de la CMAF dans les CAF du littoral constituerait un premier coup porté au régime des marins. L'existence de la CMAF, née de la fusion il y a dix ans des CAF commerce et pêche, assure en effet la reconnaissance des spécificités du métier de marin (éloignement, mobilité importante, variabilité des revenus à la pêche, durée des formations, etc...), une homogénéité de traitement sur l'ensemble du littoral et la prise en compte des particularités en matière de cotisations, la CMAF ayant également un rôle d'URSSAF.

En conséquence, le Conseil Supérieur des Gens de Mer demande au Gouvernement, qui par ailleurs prône une politique maritime ambitieuse, de conforter la CMAF dans son rôle essentiel au dispositif de protection sociale du monde maritime.

II – Motion du Conseil Supérieur de la Marine Marchande Paris, le 27 juin 2013

à l'attention de :

Monsieur le Premier Ministre,

Monsieur Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie,

Madame la Ministre des Affaires Sociales et de la Santé,

Monsieur le Ministre délégué, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche.

Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande réaffirme son attachement aux 3 piliers indissociables de la protection sociale maritime : l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), le Service Social Maritime (SSM) et la Caisse Maritime d'Allocations familiales (CMAF), dont la synergie est seule à même d'assurer un dispositif complet permettant de prendre en compte, dans le respect des spécificités maritimes de ces régimes, les intérêts des affiliés.

L'existence de la CMAF, née de la fusion des CAF commerce et pêche, garantit la reconnaissance nécessaire de l'identité maritime et des particularismes des métiers de marins (éloignement, mobilité, variabilité des revenus à la pêche, durée de la formation). Elle permet une homogénéité de traitement sur l'ensemble du littoral et la prise en compte des disparités de cotisations, la CMAF ayant également un rôle d'URSSAF.

En conséquence, le Conseil supérieur de la Marine Marchande demande au Gouvernement, qui a décidé une politique maritime ambitieuse, de maintenir la CMAF et de la conforter dans son rôle essentiel de protection sociale du monde maritime.

Motion adoptée à l'unanimité des membres présents et représentés en séance plénière du Conseil du 27 juin 2013.

Les représentants des Ministres au Conseil n'ont pas pris part au vote.

CGT : Propositions pour une future stratégie nationale de la mer et du littoral



Il faut des avancées sociales et industrielles pour changer de cap !

Les réunions décentralisées des Assises de la mer en territoire, lancées en Avril 2013 par le ministre chargé des transports de la mer et de la pêche, ont été pilotées par les Conseils maritimes des 4 façades sous l'autorité des Préfets maritimes. Malgré le caractère contraint de la concertation et de l'organisation des réunions à la hussarde (que la CGT a été amenée à dénoncer, par lettre de Thierry LEPAON adressée à Frédéric Cuvillier, et pour exiger des dispositions pour l'organisation de la concertation avec les organisations syndicales locales des professions concernées et des territoires⁴ en façades maritimes), la CGT s'est investie pour faire valoir l'intérêt des salariés de la mer et du littoral afin que le social ne passe pas à la trappe.

La synthèse de ces Assises territoriales de la mer, présentée le 18 juillet 2013 au Conseil National de la Mer et des Littoraux (CNML), sous la présidence de Frédéric Cuvillier, à travers les 10 thèmes soumis à la concertation en territoires de la métropole et dans les Outre Mer, en vue de l'élaboration de la stratégie nationale de la mer et du littoral, a été l'occasion pour les deux représentants de la CGT et de la CGT Réunion au CNML, d'avancer les propositions de nos confédérations.

Pour la CGT, les orientations à venir de la future stratégie nationale de la mer et du littoral de la France qui doivent par ailleurs, être soumises à un débat public d'ici la fin 2013, devront porter sur des mesures immédiates en faveur de l'industrie et d'emplois nouveaux, et des actes pour mettre en œuvre une véritable politique maritime intégrée et des politiques publiques pour la préservation de la biodiversité marine, des mers et océans ainsi que pour la protection des ressources et des écosystèmes marins et littoraux. Ce qui suppose de bien articuler ces politiques entre elles, au niveau de la France, de l'Europe et l'action dans les instances internationales avec les enjeux sociaux, environnementaux et industriels.

La CGT tient à rappeler quelques engagements du Grenelle de la mer du « livre bleu » de 2009, d'autant qu'il ressortait de cette négociation entre les parties, une série de dispositions intéressantes (réorientation de la pêche durable, développement d'un volet industriel dans la perspective d'emplois nouveaux, sortir de l'opposition écologie et du social, responsabilisation environnementale et sociale des entreprises, armateurs et des groupes internationaux...ainsi que de l'Etat dans les politiques publiques, lutter contre les pavillons de complaisance...). Ces engagements s'ils ne sont pas reniés par le Gouvernement actuel, montrent que les mesures proposées sont restées suspendues à des décisions de financement, marquées du sceau de l'austérité budgétaire.

La CGT ne se satisfera pas d'une stratégie nationale de la mer et du littoral, au rabais, dans le contexte de réduction des dépenses publiques.

Il faut des avancées sociales et des emplois pérennes pour s'opposer au dogme de la compétitivité et de la rentabilité à court terme, dont il faut se libérer, sans quoi il n'y aura que de bonnes intentions et des effets d'annonces. Le Gouvernement doit se défaire de ce dogme du coût du travail des dockers dans les grands ports maritimes en concurrence avec les ports du range nord, des marins nationaux ENIM des équipages sur les navires du pavillon français en concurrence avec les marins étrangers qui nourrit le dumping social et environnemental dans l'espace maritime et fait peser de lourdes menaces sur l'avenir de la marine marchande française, des marins pêcheurs considérés comme artisan, victimes d'une concurrence déloyale du marché en Europe et dans la Zone Economique Exclusive (ZEE qui fait de la France le 2^{ème} espace maritime mondial) sur les normes et

⁴ Métallurgie, Energie, Travailleurs de l'Etat, Equipement-environnement, Portuaires, marins et Officiers...et les comités régionaux de la CGT

conditions sociales⁵, des salariés des chantiers navals pour lesquels les politiques successives ont conduit à des pertes drastiques d'emplois et aussi des agents du secteur public chargés du contrôle de l'Etat en mer, du contrôle de sécurité des navires étrangers aux ports d'escales et du contrôle des activités de la pêche et de l'aquaculture, dont les effectifs et moyens sont en régression continue ces dernières années, constats reconnus dans le dernier rapport de la cour des comptes de fin 2012 sur l'efficience des services de contrôle maritime.

Lutter contre les pavillons de complaisance et avancer vers une amélioration des conditions sociales et de travail des gens de mer, des équipages, des salariés des activités pêche et aquacultures marines, devront se traduire par des engagements du Gouvernement pour relancer et réinvestir dans la filière maritime. Activer les leviers d'emplois et d'activités nouvelles, dans le respect de l'équilibre des écosystèmes marins et du littoral passe par l'exigence que les modes de production et d'exploitation des ressources naturelles marines, ne s'exonèrent plus de critères sociaux et écologiques.

Il faut des avancées industrielles pour la construction navale dans toutes ses dimensions, civiles, militaires et études recherche et développement, réparation et démantèlement et dépollution des navires en fin de vie. La filière navale doit retrouver un avenir industriel, pour répondre aux besoins immenses de renouvellement des flottes (Ferries, navires de commerce, navires de services, flotte stratégique de pétroliers et de méthaniers pour assurer l'approvisionnement énergétique de la France sous pavillon français,...y compris le navire du futur plus propre et moins gourmand en énergie...). Pour cela, il faut des actes politiques et financiers pour développer et diversifier les capacités de nos chantiers pour gagner des nouvelles commandes au-delà de la construction du paquebot géant des chantiers de l'Atlantique à ST Nazaire (la situation de STX France, filiale Coréenne qui menace de se retirer des chantiers de l'Atlantique, doit être prise en compte financièrement à travers le FSI et la BPI).

La stratégie nationale de la mer doit ouvrir la perspective d'emplois nouveaux et pérennes, dans le cadre de la diversification de l'activité des chantiers navals et de certains sites portuaires, notamment la déconstruction et dépollution et recyclage des navires en fin de vie, et le développement des énergies marines renouvelables (EMR)...Il faut une véritable volonté politique du Gouvernement français pour prendre l'initiative de lancer la création d'une filière française et européenne de déconstruction (éco-industrie et recyclage) des navires en fin de vie, de réfléchir aux besoins de financement par l'Etat pour un développement industriel et mettre en place sa gouvernance. Comme il est de sa responsabilité, avec la DCNS, entreprise contrôlée à 60% par l'Etat, de mettre en œuvre un projet industriel de développement d'une filière de construction et de maintenance des EMR dont les éoliennes offshore.

La CGT attachera une importance particulière à ces filières industrielles : éco-conception et construction, réparation et démantèlement, dépollution et recyclage en respect des normes environnementales. Toutes ces activités requièrent une diversité de métiers de haut niveau de technicité pour des salariés qualifiés, gage du respect des normes de sécurité.

Il faut une relance portuaire par un repositionnement stratégique des ports français pour capter les trafics du range des ports de l'Europe du nord. Ce qui suppose le développement des capacités de nos ports et de leur complémentarité ainsi que de leurs hinterlands (économie des territoires) par l'amélioration des dessertes de transport de fret ferroviaire et fluvial afin d'organiser le report modal en faveur des modes alternatifs à la route. Les intentions du Gouvernement qui vient de dévoiler la stratégie nationale de relance portuaire, partent de ces constats partagés sur la situation portuaire en France, mais les mesures visent avant tout à renforcer leur « compétitivité » sans donner de lisibilité sur les engagements financiers de l'Etat pour rattraper le retard de 20 ans des investissements portuaires et des infrastructures de transport. Les dockers se sont fortement mobilisés le 4 juillet dernier, par une journée de grève dans les principaux ports.

Il faut un renforcement du secteur public, des administrations centrales et territoriales de l'Etat soumises à des régressions de moyens budgétaires et d'effectifs dans le cadre de la RGPP et de son prolongement par la MAP, pourtant pivot de l'action de l'Etat en mer, des contrôles de sécurité

⁵Les dernières négociations dans le cadre de la Politique Communautaire de la Pêche (PCP) ont abouti à intégrer dans le règlement de base, la création de Conseil consultatif des régions ultramarines périphériques, notamment pour 5 grands bassins de pêche. La CGT Réunion demande qu'un état des lieux soit fait sur le grand bassin de pêche de l'Océan Indien qui est une zone de pêche qui profite peu aux armements et salariés locaux et est une zone d'insécurité maritime en raison de la piraterie.

réalisés par l'Etat du port et du pavillon, du contrôle de la pêche et aquaculture marine...Et pourtant dans la maritimisation de l'économie du monde, la France a des atouts liés à sa filière maritime notamment le transport maritime qui a un avenir industriel, social et environnemental ; cela passe par le renforcement des moyens publics de l'enseignement maritime, du contrôle, de la recherche et de l'expertise, de l'ingénierie de la biodiversité et des études d'impacts.

La proposition du Président de la République de créer une Agence Française de la Biodiversité (AFB), si elle n'est pas nouvelle, reste à ce stade gangrenée par la politique d'austérité budgétaire. La CGT ne pourra pas souscrire à ce projet dans ces conditions de réduction budgétaire et des moyens humains. L'important sera donc les arbitrages budgétaires à venir. Le problème de l'AFB, c'est son budget qui ne doit pas conduire à un scénario qui aurait pour conséquence une régression supplémentaire des missions et des activités des services et des établissements publics existants que sont notamment l'agence des Aires Marines Protégées (AAMP), de l'Office National de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) et des parcs nationaux de France (PNF).....

Ce qui renforce les inquiétudes exprimées par certains membres du CNML sur l'opportunité de l'intégration de l'AAMP dans la future agence pour ce qui concerne la prise en compte de la biodiversité marine.

Pour la CGT, alors même qu'il s'agit d'avoir l'ambition de mettre en place de nouveaux financements et moyens auprès des collectivités et gestionnaires de la biodiversité, affectés à la préservation de la biodiversité et la protection des écosystèmes marins et du littoral, réduire les dépenses publiques du budget, les moyens humains et les compétences techniques et d'ingénierie de la biodiversité des services et établissements publics existants serait un contre sens stratégique !

Par ailleurs, cette question de la biodiversité marine des mers et des océans, est présente dans une des tables rondes de la conférence environnementale des 20 et 21 septembre 2013. La CGT y portera ses propositions revendicatives avec le souci de faire bouger les choses concrètement pour les salariés.

En clôturant la séance plénière du CNML, le ministre s'est dit satisfait de cette étape de concertation et a fait l'annonce des nouveaux rendez vous à venir : Des propositions et arbitrages du Gouvernement sur la stratégie nationale de la mer et du littoral pour la soumettre au débat public d'ici la fin 2013, les Assises de l'enseignement maritime en Octobre 2013, les Assises des Aires marines Protégées à Marseille et Ajaccio en novembre 2013, le rapport de la mission d'Arnaud LEROY prévu pour octobre 2013, sur la compétitivité des transports maritimes sous pavillon Français et les politiques sectorielles maritimes (construction et réparation navale et déconstruction des navires, EMR, portuaires...). Des mesures seront prises rapidement sur l'organisation des services maritimes centraux et déconcentrés, à l'issue des recommandations de la mission d'évaluation des politiques publiques dans le cadre de la Modernisation de l'Action Publique (MAP). La CGT a fait valoir le vote unanime des syndicats au Comité Technique Ministériel (CTM) du 17 juillet 2013 sur les vœux présentés par la CGT proposant la création d'une direction générale de la mer et une maritimisation des DREAL auxquelles doivent être rattachées les directions de façades (DIRM).

Pour la CGT, c'est à chaque étape, que nous apportons nos analyses et propositions en faveur des emplois et des exigences sociales qui sont trop souvent sous estimées voire négligées dans la prise de décisions des entreprises et des pouvoirs publics. La CGT attachera une grande importance à la prise en compte des volets sociaux et environnementaux et écologiques, pour sortir de l'opposition entre le social et l'écologie et développer les leviers d'emplois et d'activités nouvelles, dans le respect de l'équilibre des écosystèmes marins et du littoral et en réponse à la situation actuelle de crise économique. On ne peut plus tirer profit des activités et travailleurs de la mer, en s'exonérant de critères sociaux et écologiques comme base d'un nouveau modèle d'exploitation des ressources marines et des richesses naturelles en préservant la biodiversité des mers et océans.

Montreuil le 25 juillet 2013.

Les représentants des confédérations : CGT : Gérard LE BRIQUER (UIT) et CGT Réunion : Ivan HOAREAU (SG CGT Réunion)



France Nature Environnement

I- Introduction

A. France Nature Environnement : Un mouvement citoyen au service de l'intérêt général

Des sommets des Alpes aux mangroves de Guyane, la fédération France Nature Environnement rassemble 3000 associations de protection de la nature et de l'environnement et 850 000 hommes et femmes sur tout le territoire français, en métropole et outre-mer. Nous nous battons pour une nature préservée et un environnement de qualité.

- Une association créée en 1968, reconnue d'utilité publique depuis 1976
- Une fédération d'associations nationales et territoriales présentes dans toutes les régions françaises
 - Une équipe nationale, 120 bénévoles, 45 salariés
 - Un engagement local, national, européen et international
 - Des militants présents dans plus de 200 instances nationales de concertation et de dialogue
 - Près de 100 affaires contentieuses suivies chaque année

FNE porte la voix de ses associations membres dans les instances de gouvernance locale, nationale, européenne et internationale. Elle est membre du Conseil national de la mer et des littoraux et de l'ensemble des conseils maritimes de façade, du conseil d'administration de l'Agence des aires marines protégées, de l'IFRECOR (initiative française pour les récifs coralliens), du groupe miroir sur la directive cadre « stratégie pour le milieu marin » (DCSMM)... Au sein de ces structures, FNE apporte son expertise, analyse les propositions, et milite pour une politique ambitieuse en matière de protection de la mer et des littoraux.

B. Les Assises de la mer et du littoral : quelques remarques préliminaires

Les Assises de la mer et du littoral doivent contribuer à l'élaboration de la Stratégie Nationale de la mer et du littoral en 2014, qui est un engagement du Grenelle de la mer. Nous souhaitons voir dans leur organisation une opportunité de concrétiser les engagements pris par les acteurs du monde maritime, et relancer certains chantiers en panne. Il est indispensable donc, que les Assises soient menées en continuité et en cohérence avec les travaux engagés depuis 2009. Les engagements du Grenelle de la mer doivent constituer un socle minimum en termes d'ambition environnementale. Les Assises ne doivent en aucun cas aboutir à des engagements moins ambitieux.

Cependant, les conditions d'organisation de ces Assises ne nous ont pas toujours semblé satisfaisantes :

- De très nombreux sujets sont abordés dans des délais resserrés. L'appropriation des dossiers par les acteurs n'a pu se réaliser dans des conditions correctes, ce qui compromet l'élaboration d'une SNML véritablement co-construite.
- Les Assises se déroulent essentiellement dans le cadre des CMF, donc loin des citoyens.
- L'organisation des Assises au niveau national (une simple synthèse en CNML) est trop légère pour permettre de vrais débats et une bonne appropriation des dossiers.

- La gouvernance est déséquilibrée : les CMF sont en effet composés des 5 collèges du Grenelle, mais les collèges ne sont pas également représentés.
- L'organisation sereine des Assises dans les Outre-mer nous semblent fortement comprise, dès lors qu'il n'y existe pas encore d'équivalent des CMF. Un effort de communication devra être réalisé.
- Les Assises sont déconnectées des chantiers législatifs en cours (loi-cadre biodiversité, débats sur la transition énergétique, etc.)

La place de l'environnement dans les débats est problématique. La question de la protection des milieux est traitée à part, à côté d'autres sujets (pêche, transport, etc.) : l'environnement risque de ne pas être traité en transversalité. On revient donc à une vision sectorisée de la politique maritime. En outre, FNE rappelle la nécessité de travailler avec l'ensemble des acteurs, y compris « terrestres », pour parvenir à une politique maritime véritablement intégrée : la protection du milieu marin doit être pensée « du Piémont à la Haute mer ».

II - Thème 1 : compétitivité portuaire, complémentarité des infrastructures et transport maritime

A. Les enjeux

Le transport maritime achemine 90% des marchandises consommées en France. Il est un outil nécessaire dans la mise en œuvre des objectifs français et européens en matière de report modal. Mais pour se développer dans des conditions économiques, sociales et environnementales viables, il doit répondre à de multiples défis dans le respect de l'équilibre des écosystèmes : gestion des risques (la course au gigantisme pose la question de la répercussion sur les installations, et de la gestion des accidents), développement raisonné des infrastructures portuaires et d'acheminement ferroviaire et fluvial du fret, maîtrise de l'artificialisation du territoire dans les ports etc.

B. Nos propositions

1. Une réflexion exhaustive sur la gestion des risques pour accompagner le développement du transport maritime

FNE demande notamment :

- l'application de la réglementation sur les lieux de refuges : le cas récent de la gestion calamiteuse de l'accident du MSC Flaminia a souligné combien cette réglementation est encore indigente par son cadre et son application.
- le développement des moyens de surveillance (notamment les moyens de surveillance satellitaire) et d'intervention pour dissuader, repérer et punir les dégazages sauvages dissuader, repérer et punir les dégazages sauvages.
- la soumission des projets d'autoroute de la mer à évaluation environnementale dans un cadre européen, conformément aux engagements du Grenelle de la mer.
- la transposition en droit français et la mise en œuvre de la nouvelle directive européenne relative à la teneur en soufre des combustibles marins qui impose une limite de 0,5% de sulfures (dioxyde de soufre) dans les carburants marins, en 2020 au plus tard, et de 0,1% en 2015 dans les zones SECA.

100% ports propres en 2020

Pour France Nature Environnement, il est indispensable de réduire la contamination des eaux marines liées aux rejets des navires en atteignant notamment les objectifs de zéro rejet au port à l'horizon 2020 et limitation maximale dans la zone des 3 milles nautiques, et de 100% ports propres en 2020.

Nous rappelons notre attachement à des objectifs forts en matière de dragage et de gestion des sédiments portuaires : les ports doivent tendre vers zéro rejet en mer, tant des boues de dragage elles-mêmes que des produits qui en seraient issus (eaux de décantation polluées, entraînement de

substances nocives par ruissellement, fumées issues de procédés de traitement, etc.) Les filières de valorisation et l'innovation en ce domaine appellent un effort très conséquent.

De même, l'équipement des ports en termes d'installations de récupération et de traitement des déchets des navires doit devenir exemplaire en France, en métropole comme outre-mer.

2. Intégration de la protection de l'environnement et l'aménagement régional dans la stratégie des grands ports maritimes

Les GPM sont des outils de développement territorial. Mais ils ne peuvent l'être au prix d'une destruction irréversible de l'environnement marin et estuarien. FNE et ses associations qui ont participé à l'élaboration des plans stratégiques des GPM ont alerté sur les limites de la croissance à tout prix.

Le développement des GPM doit donc s'accompagner d'une réflexion sur la place de la protection de l'environnement dans les projets d'aménagement, d'autant qu'en 2008, les GPM ont obtenu la compétence de gestion des espaces naturels des ports. L'environnement doit avoir une vraie place dans les projets stratégiques. Etude du milieu pour une meilleure connaissance, intégration des considérations environnementales dans les mesures d'entretien du port et des chenaux, études d'impact exhaustives, analyse des mesures compensatoires, contribution à la mise en œuvre d'une trame verte et bleue... Toutes ces mesures doivent être intégrées aux projets portuaires.

En outre, les conséquences en termes d'aménagement régional doivent être complètement intégrées aux divers niveaux de planification, qu'il s'agisse de plateformes logistiques, de zones d'activité, d'urbanisation résidentielle, ou de gestion des estuaires, du trait de côte et de l'espace maritime environnant (extraction de matériaux, rejets de boues, rejets industriels, rejets urbains divers,...). Cela nécessite une bonne articulation aux documents stratégiques de façade, aux DTA, aux SRADT, et aux SCOT (avec volet maritime) ainsi qu'aux divers outils spatiaux de la protection de l'environnement.

3. Les ports doivent participer à l'effort de réduction de l'artificialisation des milieux naturels

L'emprise spatiale des ports (et des GPM en particulier) est loin d'être négligeable. Les ports du futur doivent être plus économes en foncier. Ils doivent contribuer à réduire la consommation d'espace maritime par empiètement divers des activités humaines : travaux d'endiguement, d'extension portuaire, d'enrochement et autre occupation permanente de l'estran et des fonds littoraux. Ils doivent intégrer l'impératif d'une réduction de l'artificialisation tant en métropole qu'en outre-mer, par creusement, chenalisation, création d'épis, etc. La priorité absolue est de freiner drastiquement la consommation d'espaces et de milieux humides estuariens, généralement les plus riches et les plus fragiles. Il est souhaitable d'associer à tous travaux à caractère infrastructurel une réflexion sur l'absorption d'énergie.

4. Reconnexion les ports français aux liaisons ferroviaires et fluviales

Le développement du transport maritime doit participer à mettre fin au « tout routier ». Pour cela, il est indispensable de mieux connecter les ports français aux liaisons ferroviaires et fluviales. Ces connexions sont aujourd'hui insuffisantes. Or aucun investissement ne sera rentable à long-terme sans désenclavement des ports. Investir dans le développement des ports et du transport maritime, c'est donc aussi inévitablement investir hors des circonscriptions portuaires, pour renforcer la liaison des ports aux voies ferroviaires et navigables.

5. Renforcement de la gouvernance des ports

La réforme des grands ports maritimes a permis l'entrée des APNE dans les conseils de développement des GPM. Trois ans après la réforme, France Nature Environnement souhaite dresser un premier bilan : quels enseignements les APNE tirent-elles de leur présence au sein de ces conseils ? Dans quelle mesure leurs attentes et propositions sont-elles prises en compte ? Quelles sont les perspectives d'amélioration ? La question de la représentation des acteurs au sein des conseils de surveillance doit également être posée.

France Nature Environnement souhaite enfin que soit mise à l'étude une extension de la démarche d'ouverture de la gouvernance aux parties prenantes (dont les APNE) aux ports secondaires et aux ports de plaisance.

III - Thème 2 : Protection et valorisation de l'environnement marin

A. Les enjeux

L'atteinte du bon état écologique des eaux en 2020. La France est engagée, au titre de la DCSMM, à parvenir au bon état écologique de ses eaux en 2020.

B. Nos propositions

20% de l'espace maritime français classé en aire marine protégée en 2020

Atteindre le bon état écologique des eaux en 2020, par la mise en œuvre exemplaire de la DCSMM

En termes de qualité des eaux, FNE demande notamment : La limitation (et à terme la suppression) des apports directs en mer de contaminants. L'abaissement des seuils limites d'introduction de contaminants (HAP, TBT, PCB...) dans le milieu marin, notamment dans le cas des activités de dragage/clapage, par l'adoption de nouveaux arrêtés. La construction d'une politique de suivi, accompagnée de la création de l'organisme responsable de ce suivi, des contaminants, et plus particulièrement celui des substances "émergentes". Des outils d'analyse et de suivi adéquats. L'amélioration de la connaissance des effets cumulés des contaminants ("effet cocktail").

IV - Thème 3 : Promotion de la plaisance et des loisirs nautiques

En introduction, nous signalons que nos associations ne sauraient se satisfaire de l'intitulé de la fiche. Dans la mesure où la plaisance et les loisirs nautiques s'exercent sur des milieux fragiles et déjà très fortement sollicités, la stratégie nationale de la mer et du littoral ne doit pas faire la promotion sans condition de ces activités.

A. Les enjeux

Encourager les pratiques responsables. La plaisance et les loisirs nautiques s'exercent sur des espaces souvent très sollicités et fragiles. Il faut encourager les pratiques responsables, et encadrer le développement de ces activités de manière à ce qu'elles n'impactent pas le milieu.

Partager l'espace. Le manque de places dans les ports est estimé à plus de 50 000, suivant ainsi la courbe de l'urbanisation croissante du littoral. Il est indispensable de faire face à la tentation croissante de privatisation du domaine public maritime. Pour nos associations, la gestion de cette demande doit se faire dans le respect des équilibres naturels... et de la loi !

B. Nos propositions

1. Un schéma directeur de la plaisance sur les façades maritimes de métropole et d'outre-mer

La plaisance est un secteur d'activité en expansion. Cette croissance doit impérativement être encadrée. Nos associations demandent le lancement d'un Schéma Directeur de la Plaisance sur toutes les façades maritimes (métropole et outre-mer) à horizon de 5 ans, qui prenne en considération : la gestion des capacités, la limitation des anneaux, la gestion des emplacements et du turn-over, la gestion des bateaux en fin de vie, des mesures d'incitation à la location, les modalités de développement des ports à sec, la planification et les modalités du dragage, etc.

2. 0 rejet dans les ports de plaisance en 2020

La gestion environnementale pose encore problème dans de nombreux ports de plaisance. France Nature Environnement souhaite parvenir à l'objectif « zéro rejet » dans les ports de plaisance. Cela signifie une réduction des pollutions liées à l'environnement du port et à ses installations, mais également liées aux rejets des plaisanciers : trop nombreux sont les ports où l'on répand encore ses eaux grises. L'objectif « zéro rejet » doit être pensé le plus en amont possible, dès la conception du port de plaisance. Il serait particulièrement intéressant de procéder à un audit permettant de dresser l'état des lieux de la gestion environnementale des ports de plaisance, et d'identifier les besoins et pistes d'action pour parvenir à l'objectif « zéro rejet ».

3. Ouverture de la gouvernance portuaire aux associations de protection de la nature et de l'environnement

Comme l'ensemble des activités en mer et sur le littoral, l'activité de plaisance doit s'inscrire dans le cadre de la gestion intégrée de la mer et du littoral. Nous souhaiterions que la gouvernance portuaire puisse être ouverte aux associations de protection de la nature et de l'environnement.

4. Pas de légalisation des mouillages sans un respect strict de la loi

On assiste aujourd'hui, de façon assez généralisée sur le littoral français, à la régularisation, et l'amplification des autorisations d'occupation temporaire du DPM, dans des conditions qui sont bien loin d'être conformes aux engagements pris lors du Grenelle de la mer (sans étude d'impact ou sans évaluation d'incidences pour les zones Natura 2000). Or les régularisations concernent parfois un nombre de mouillages équivalent à de véritables ports de plaisance. Ce « grignotage » du domaine public maritime est préoccupant... voire illégal !

5. Réforme du permis plaisance

Le permis plaisance doit être révisé. En effet, les leçons de conduite *in situ* sont aujourd'hui trop légères : 1 à 3h de conduite en moyenne, un apprentissage parfois en milieu fluvial pour de futurs pratiquants en milieu marin... Or les accidents se multiplient. Nous demandons que le permis plaisance soit réformé pour permettre une meilleure prise en main des bateaux et limiter les accidents. Parmi les pistes de propositions pour cette réforme, nous proposons d'étudier la possibilité d'associer la SNSM aux formations, et de proposer des stages de prise en main plus importants pour les bateaux fortement motorisés.

Dans le cadre d'une réforme du permis plaisance, nous proposons l'intégration d'un volet environnemental. Les futurs plaisanciers doivent connaître l'impact de leur activité sur le milieu, et les moyens de le limiter.

Enfin, le permis plaisance devrait être élargi aux navires à voile, dans la mesure où la propulsion à moteur d'un bateau à voile dépassant les 6 chevaux est courante. La possibilité d'un tel élargissement doit être mise à l'étude.

6. Renforcement des critères environnementaux dans l'attribution des labels aux ports de plaisance

De nombreux labels existent en France pour souligner la qualité environnementale de certains ports de plaisance. Nous sommes attentifs au contenu et aux cahiers des charges de ces labels. Quelles obligations impliquent-ils réellement en matière de protection de l'environnement ? Certains mériteraient des ajustements sérieux pour être véritablement qualifiés de label environnemental. La société civile doit être intégrée plus en amont dans les projets de labellisation, pour veiller à la conformité des projets avec les cahiers des charges. Les associations de protection de la nature devraient pouvoir interroger l'opportunité de certains projets, recommander des études etc. Aujourd'hui les associations interviennent trop tard, ce qui peut engendrer des conflits.

7. Un cadre réglementaire plus strict pour favoriser le traitement des bateaux de plaisance hors d'usage et le développement des filières d'éco-conception des navires

80% des bateaux de plaisance ont été construits avant les années 2000. Vu que leur durée de vie est de 30 ans, le stock de bateaux hors d'usage devrait fortement augmenter dans 5-10 ans. Or $\frac{3}{4}$ des bateaux hors d'usage sont fabriqués en stratifié de polyester. L'élimination de la coque est coûteuse ce qui incite à abandonner ou couler les navires.

V - Thème 4 : Risques littoraux et gestion du trait de côte

A. Les enjeux

Ralentir et contrôler l'artificialisation des côtes. Près des 2/3 du littoral français ne sont ni artificialisés ni protégés de manière réglementaire... et l'artificialisation progresse trois fois plus vite sur le littoral qu'ailleurs.

Promouvoir une culture du risque. Sur le littoral, les habitants n'ont pas toujours intégré dans leur quotidien les risques auxquels ils sont exposés. C'est pourquoi il faut mettre en place des actions continues de prévention et de sensibilisation des élus et des populations. Il faut passer des plans théoriques de sauvegarde à des exercices pratiques grandeur nature.

Engager le repli stratégique. Le scénario du pire est toujours envisageable et aucune digue ne sera assez haute pour assurer un risque zéro. Sur la base des inventaires des zones à risques et en concertation avec les collectivités, les populations et les entreprises exposées, il faut définir une politique de repli stratégique. Là où l'occupation humaine est diffuse, il faut dès à présent geler l'urbanisation. Ailleurs, une stratégie doit être mise en place dans le moyen terme pour engager le repli.

B. Nos propositions

1. Intégrer l'obligation pour les communes maritimes de se doter un volet maritime des SCOT dans la future loi logement et urbanisme

Sur le littoral, FNE souhaite l'élaboration des volets littoraux et maritimes des SCOT. Ces volets doivent constituer un chapitre individualisé des SCOT. Tout comme les schémas de mise en valeur de la mer (SMVM), FNE considère qu'ils sont opposables aux demandes de permis de construire, d'aménager et de démolir. L'objectif est de gérer l'interface terre-mer et d'inscrire l'ensemble des activités dans le cadre d'une gestion intégrée (tourisme, plaisance, activités économiques etc.) Le périmètre du volet littoral et maritime d'un SCOT doit correspondre à une unité écologique fonctionnelle. Il peut dépasser l'échelle de la commune. Dans leur élaboration, des démarches inter-SCOT peuvent donc être envisagées. Il faut également prévoir un appui méthodologiques aux collectivités concernées.

La future loi logement et urbanisme est une opportunité pour imposer l'obligation de mise en œuvre des volets mer des SCOT.

2. Mettre en œuvre les engagements du Grenelle de la mer, et notamment l'engagement 74

L'engagement 74 du Grenelle de la mer prévoit de rendre obligatoire les PPRNT dans les communes littorales ; la prise en compte du risque, du changement climatique, et de la montée des eaux dans les politiques d'aménagement du territoire. Nous proposons que tout permis de construire soit gelés tant que les plans ne seront pas entrés en vigueur dans les communes à risques.

3. Conditionner les investissements de défense contre la mer à des études d'opportunité qui prennent en compte les enjeux à protéger sur la base d'une analyse coût/bénéfice (y compris coûts d'entretien) aux échelles spatiales et temporelles pertinentes

Le littoral est un espace de transformation permanente et toute protection peut être trompeuse. La capacité des ouvrages de défense à assurer la protection des populations dans les zones à risque est surestimée. Les digues protègent tant qu'elles ne sont pas submergées et qu'elles tiennent debout... Dans le cas contraire, elles amplifient les effets de la catastrophe. Rappelons qu'en 2010, 90% des victimes de la catastrophe se trouvaient en contrebas d'une digue. La proposition ci-dessus a été avancée au cours des Assises sur la façade Sud-Atlantique et devrait être élargie à l'ensemble des façades. Les ouvrages de défense ne doivent pas être considérés comme la seule solution. Elle doit pouvoir être interrogée au regard des coûts/bénéfices économiques. Les coûts en termes d'impacts environnementaux doivent aussi être pris en considération.

VI - Thème 6 : Aquaculture

A. Les enjeux

Une qualité des eaux irréprochable. L'aquaculture alimentaire a besoin d'une eau de très bonne qualité. Les réflexions sur le développement de l'aquaculture doivent donc s'accompagner d'efforts pour fournir une eau de la meilleure qualité possible.

Un développement responsable sur le plan environnemental. Si développement de l'aquaculture il doit y avoir, il ne doit pas être pensé en remplacement de la pêche maritime. En outre, ce développement doit être pensé de manière responsable : respect de l'environnement et la sécurité sanitaire des consommateurs sont deux facteurs clés à affronter pour envisager une aquaculture durable. Enfin, si l'aquaculture a besoin d'une eau de qualité, il va sans dire qu'en retour, elle doit avoir un impact environnemental au pire « neutre » sur les milieux.

Anticiper les conflits d'usage. Le littoral est un espace très sollicité. Les activités aquacoles peuvent entrer en compétition avec d'autres usages. Pour favoriser le partage intelligent et la gestion intégrée de cet espace contraint, il est impératif d'accélérer la mise en place des volets maritimes des SCOT (chapitre ayant valeur SMVM).

B. Nos propositions

1. La mise en œuvre de l'engagement du Grenelle de la mer en matière de promotion des produits écologiques de qualité

Le Grenelle de la mer prévoyait notamment 25% des produits aquacoles écolabellisés en 2015. Cette ambition doit se concrétiser. Nous ajoutons que la priorité doit aller aux démarches de labellisation biologiques.

2. Des études d'impact et une fiscalité adaptée pour une aquaculture responsable

Les installations aquacoles peuvent provoquer une dégradation significative des écosystèmes marins benthiques situés sous ou à proximité immédiate des installations : alimentation, médicaments, déjections dégradent les fonds et peuvent provoquer une eutrophisation des macrophytes (y compris des espèces protégées par les lois, comme la posidonie (*Posidonia oceanica*), cymodocée (*Cymodocea nodosa*). Des études d'impact plus précises doivent être menées afin de diminuer les impacts sur le milieu aquatique, notamment ceux liés aux produits chimiques et autres médicaments vétérinaires. Une fiscalité adaptée devra être mise en place selon la nature des rejets. Un effort important doit être mené pour dresser l'empreinte environnementale (bilan carbone énergie, etc.) de ces activités, afin de les abaisser à des niveaux « acceptables » par type d'élevage.

3. Encourager les démarches innovantes et écologiques de valorisation des déchets coquillers

Les démarches de recherche et développement doivent être soutenues pour permettre le traitement et la valorisation des déchets coquillers.

VII - Thème 9 : Recherche et valorisation des ressources

L'angle choisi pour aborder la thématique de la recherche est pour nous problématique. En accrochant cette thématique à celle de la valorisation des ressources, ces Assises prennent le risque d'écartier du débat et de la future SNML la nécessité d'une recherche pour la connaissance en soi. Le milieu marin est en effet encore largement méconnu, tout comme l'étendue de l'impact des activités humaines qui s'y exercent.

C. Les enjeux

Se doter d'un socle de connaissance solide qui permette de remplir nos engagements européens de parvenir au bon état écologique des eaux en 2020. ...et dégager les moyens nécessaires pour la mise en œuvre de la DCSMM et l'acquisition de connaissance !

Lors du Grenelle de la Mer, puis lors de différentes commissions, conférences, etc. FNE n'a cessé de rappeler la nécessité urgente pour la France d'un plan de sauvetage pour la taxonomie en milieu maritime et marin. Notre pays n'a en effet pratiquement plus les moyens de réaliser correctement une partie des inventaires scientifiques qui sont pourtant la base de la connaissance des espèces et des milieux. Notre fédération renouvelle cet appel. C'est un enjeu essentiel pour l'application correcte de la DCSMM.

D. Développer la connaissance des impacts et risques dans les domaines d'activité sensibles

La capacité de disposer d'une connaissance fine des milieux et de leurs fonctionnalités est une exigence si l'on veut être en mesure d'en assurer une gestion et une protection robustes et soutenables. Elle est particulièrement incontournable si l'on veut pouvoir évaluer les incidences de l'utilisation des ressources.

Cette connaissance a commencé à se constituer, d'abord grâce aux recherches menées de longue date par des instituts et organismes publics dans un souci scientifique de progrès de la connaissance. Elle se développe aujourd'hui de plus en plus à l'occasion de projets privés, et sous forme de partenariats. Mais elle subsiste aussi sous forme publique, notamment pour les besoins de gestion des aires marines protégées. Il est important de démultiplier cet effort si l'on veut répondre aux défis actuels de protection d'un milieu fortement soumis aux agressions et aux pressions, ainsi qu'ouvrir de nouvelles pistes soutenables d'exploitation maîtrisée des ressources, et contribuer à préciser les limites de cette exploitation (pêche, granulats, énergie,...).

Un accent particulier devrait être mis sur la fonctionnalité des écosystèmes marins, leurs complémentarités et leurs connexités à toutes les échelles, et leur évolutivité. De là pourrait sans doute découler une analyse de la sensibilité des milieux aux principales familles d'impacts que l'on peut trouver, permettant diverses cartographies de sensibilités aux perturbations possibles. La systématisation des suivis scientifiques pour les usages de la mer est indispensable afin d'asseoir les évaluations sur un recul et des séries de données suffisantes. L'expérimentation avant généralisation de nouvelles formes d'exploitation devrait devenir un principe de base, susceptible d'enrichir les données disponibles pour qualifier et quantifier les impacts, données qui font généralement défaut.

L'éco-toxicologie en milieu marin appelle un effort tout particulier. Les données disponibles révèlent en effet des signes préoccupants de contamination des eaux, des sédiments côtiers, et surtout des organismes marins. Le « bruit de fond » est a priori souvent important, y compris dans des zones théoriquement indemnes de pollutions directes. Les apports sont d'origine diverse (y compris atmosphérique), et pourraient parfois correspondre à des immersions de déchets, volontaires ou non,

historiques ou récentes. Les risques sont évidents sur les plans biologiques, sanitaires et économiques. Ils questionnent par exemple l'état de certaines populations en déclin (huîtres, etc.).

En tout état de cause, un effort de recherche majeur s'avère nécessaire quant à l'état des lieux des milieux, la compréhension et la mesure de la circulation des toxiques, et du degré de contamination des divers étages des écosystèmes, pour aller au-delà des intéressantes monographies réalisées sur le sujet, et entamer une véritable cartographie dynamique des phénomènes.

Il n'est d'autre part pas acceptable que des tests de contamination ayant révélé une contamination élevée, voire très élevée, d'organismes marins ne déclenchent pas rapidement des programmes d'études et de recherche sur les secteurs concernés, même s'il ne s'agit pas d'animaux ou de végétaux entrant dans la consommation humaine.

VIII - Remarques complémentaires de France Nature Environnement

A. Gestion des sédiments de dragage et immersion

En matière de dragage et de gestion des sédiments dragués, il est nécessaire d'inverser enfin le principe communément admis : « **Je drague, donc je clape !** ». Le clapage ne peut être envisagé que comme la dernière solution à retenir, après avoir envisagé toutes les autres solutions et démontré que celles-ci ne peuvent pas être mises en œuvre. Dans le cadre de la réunion plénière du CNML, FNE a avancé un certain nombre de propositions visant à remettre à plat ce dossier crucial. En effet, depuis 2009, et malgré la mise en place d'un comité de suivi spécifique suite au Grenelle de la mer, la gestion des sédiments de dragage n'est toujours pas durable, et ne fait l'objet d'aucune remise en question sérieuse de l'immersion.

Les pistes suivantes doivent être explorées :

- La définition et la mise en œuvre d'une planification nationale de l'activité dragage par type de port.
- Le développement des alternatives au clapage doit être une priorité nationale. En parallèle, il faut améliorer les modalités des dépôts à terre par des démarches à une maille territoriale pertinente.
- La définition et la mise en œuvre des seuils réglementaires, au-delà desquels l'immersion serait interdite.
- Une analyse systématique de la toxicité des boues exprimée en unités de masse, correspondants aux volumes provenant des extractions, à la fois contenus dans les produits effectivement collectés ou dans les volumes remis en suspension.
- Le renforcement de l'indépendance du groupe Géode par rapport aux grands ports maritimes voire la création d'un autre outil que Géode.
- L'instauration d'une redevance sur les activités d'immersion.
- La clarification du droit d'immersion dans les AMP (parcs marins, Natura 2000) : toutes les AMP sont-elles susceptibles de recevoir des sédiments pollués ?
- Le lancement d'une réflexion sur les mesures compensatoires à l'immersion.

B. Lutte contre l'artificialisation du littoral

Entre 2000 et 2006, la progression de l'artificialisation a été 2,7 fois plus importante dans les communes littorales que sur le reste du territoire. Pour lutter contre ce phénomène, il est nécessaire de mieux utiliser les outils existant (tel que la loi littoral) et au besoin se doter de nouveaux outils. La notion de capacité d'accueil des écosystèmes et de bon état des espaces littoraux devrait être intégrée dans les documents d'aménagement du territoire.

Un suivi, et la création d'un observatoire (métropole, régions, Outre-mer) de cette artificialisation doivent également être mis à l'étude.



Propositions en vue d'intégrer le patrimoine bâti dans une politique nationale de valorisation et de développement raisonné appliquée aux littoraux français

Les littoraux français sont riches d'une histoire pluriséculaire dont les héritages sont constitués à la fois de biens matériels et de biens immatériels. Chaque société littorale a su organiser une vie maritime originale dont l'activité a eu pour conséquence de modeler des paysages littoraux, allant de l'urbain portuaire au « naturel », tout en créant des solidarités de territoire qui continuent aujourd'hui à être sources d'inspiration, d'éducation et de savoir-faire.

Un bâti spécifique a été construit pour faire face aux attaques répétées de la mer et répondre aux besoins des activités entreprises par les hommes en relation avec la mer (quais, cales, fronts portuaires, résidences balnéaires...). C'est pourquoi les ports, petits ou grands, du fait de leur histoire, de la mémoire des activités maritimes qui s'y sont déroulées, de l'urbanisation originale qu'ils présentent encore, de leur intégration à un paysage littoral, sont tous, à des degrés divers, d'intérêt patrimonial.

I. Le patrimoine maritime bâti, élément clé d'une politique de valorisation et de développement raisonné des littoraux français.

A. De quoi parle-t-on ?

Est considéré comme « héritage maritime » tout élément bâti existant aujourd'hui sur le littoral et dont la présence s'explique du fait de la proximité avec la mer et l'élément marin. Il est nécessaire de classer l'ensemble des éléments selon l'activité qui les a fait naître et ceci dans un objectif d'aménagement.

Mais tout ce dont on hérite ne fait pas patrimoine.

Le patrimoine d'un groupe social, d'une nation est constitué par l'ensemble des biens considérés comme héritage commun et jugés dignes d'être transmis aux générations futures.

Le patrimoine est subjectif, projectif et identitaire. Il est toujours le résultat d'une décision arbitraire. Le patrimoine fait appel à la mémoire, à l'identité, au tourisme, à l'économie, à l'environnement naturel et culturel de tous.

C'est pourquoi il n'y a pas de véritable patrimoine sans dynamiques patrimoniales. Les constructions patrimoniales s'inscrivent toujours dans un rapport de force. Décider de mettre en valeur le patrimoine maritime d'une commune est un acte politique visant à faire reconnaître les particularités d'une identité littorale et à l'affirmer par le biais d'un type d'espace auquel il faut conserver sa spécificité maritime.

Il revient donc à la France de décider de développer ou d'ignorer ses potentialités maritimes en s'appuyant sur l'ensemble de ses héritages maritimes.

B. Contexte

Compte tenu du désir de mer des Français, de l'essor de nouvelles pratiques sportives et touristiques, des mutations de plus en plus radicales qui touchent l'Economie et le Social, de la pression foncière qui découle de la reconversion des territoires littoraux, le risque de dénaturation ou de disparition définitive du bâti maritime hérité est réel.

Il existe un danger de couper totalement les sociétés littorales de leur passé maritime du fait de la « non reconnaissance » du patrimoine maritime bâti.

La méconnaissance de ces héritages originaux rarement inventoriés (à l'exception des phares et des forteresses), le manque de considération apporté aux bâtiments industriels dont la mémoire du travail est pourtant une composante essentielle de l'identité maritime, ou à des bâtiments plus modestes comme les remises de pêche, la spéculation foncière sur les terrains à proximité de la mer, l'absence de schéma de cohérence urbaine spécifique aux villes portuaires, sont autant de raisons qui concourent à accentuer le risque de dénaturation ou de disparition définitive de l'identité de ces territoires littoraux en tant qu'espaces de vie.

C. Les enjeux de territoire

La protection et la valorisation d'éléments du patrimoine maritime bâti considérés, **dans le cadre d'une politique d'aménagement d'ensemble**, sont plus que jamais nécessaires.

Intégrés à une réflexion d'ensemble sur les risques naturels, ils se révèlent être de formidables indicateurs du fait de leur histoire et des données de références qu'ils procurent déjà.

Inscrits dans le sol et dans la durée, s'ils sont protégés, ils constituent les bases actuelles et pour l'avenir d'une économie locale des territoires littoraux.

Bien visibles dans le paysage, ils constituent les repères les plus immédiats et les plus forts de transmission de la mémoire des cultures maritimes auprès des habitants des lieux, des gens de passage et pour les générations futures.

Valorisés, ils créent un environnement attractif et unique qui s'appuie sur les richesses d'un patrimoine indélocalisable (économie patrimoniale). Cet environnement, propice au développement d'un tourisme de qualité, présente aussi de nombreux atouts pour la communication d'entreprise, le marketing territorial, les arts du spectacle et l'industrie du cinéma.

Recyclés et adaptés, ils répondent aux besoins des pratiques maritimes actuelles (sports nautiques et plaisance, pêche, algoculture...) et permettent le déploiement, dans un contexte réglementaire contraignant, de petites entreprises liées à la nouvelle économie induite par la recherche et les sciences appliquées (ingénieries marines, biologie marine et santé, énergie marine...).

D. Les actions menées jusque-là

Dans le cadre de la commission littoral de la DATAR, un appel d'urgence avait été lancé dès 2002 lors d'une présentation, faite par Françoise Péron, abordant « les enjeux du patrimoine maritime ».

Dans la démarche du Grenelle de la mer (2007-2009), le patrimoine maritime bâti apparaît de façon ambiguë à travers la notion de paysage accordée au patrimoine culturel. Dans le livre bleu des engagements au chapitre « Aménagement et gestion intégrée du littoral dans une perspective de développement durable » il est dit : 68.d. « Prendre en compte le paysage littoral et marin; valoriser la construction d'un paysage littoral et marin vivant, c'est-à-dire en accordant une attention au patrimoine naturel, culturel et économique qu'il représente, tout autant qu'aux enjeux attachés aux activités humaines (agriculture, transports maritime et terrestre, tourisme, logement...) ».

En parallèle, l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel (O.P.M.C.) créé en 2006 a su par ses travaux sensibiliser un large public et en particulier convaincre des maires de communes littorales de l'intérêt de préserver le patrimoine maritime bâti.

Cette prise de conscience partie du local a permis à de nombreux maires et acteurs de territoires d'unir leurs forces au sein d'un réseau « Port d'intérêt Patrimonial » dont les actions sont relayées par l'A.N.E.L.

Cependant cet élan, qui nécessite de prendre le temps de la réflexion collective, est souvent entravé de façon brutale par l'actualité et l'immédiateté des décisions qui en découle. L'élément patrimonial bâti est alors systématiquement relégué au second rang des préoccupations alors que, par son histoire et son originalité, il répond potentiellement à de nombreuses problématiques littorales et intègre parfaitement les principes de l'Economie circulaire maritime.

NEANMOINS LE MOMENT EST PROPICE POUR INTEGRER
CET ELEMENT ET LES PROBLEMATIQUES QUI EN DECOULENT,
A UNE POLITIQUE NATIONALE AMBITIEUSE

II. Recommandations majeures

Faire entrer de nouveau la protection et la valorisation des héritages maritimes bâtis à potentialité patrimoniale, dans les préoccupations nationales liées au littoral au même titre que la compétitivité portuaire et le transport maritime, la protection et valorisation de l'environnement marin, les risques littoraux et la gestion du trait de côte, la pêche maritime et l'aquaculture, l'emploi maritime et le besoin de formation, la construction et déconstruction navale, la recherche dans le domaine maritime et la valorisation de la mer et de ses ressources, la protection sociale des gens de mer, la sécurité maritime (thématiques abordées lors des dernières assises du littoral en 2013.). Si l'on dépasse l'aspect culturel ou architectural, la valorisation de ce bâti peut potentiellement répondre à de nombreuses problématiques littorales.

Soutenir et encourager un urbanisme littoral et portuaire innovant intégrant le plus largement possible les héritages maritimes reconnus. Peu de communes osent innover dans leurs projets d'aménagement sur la base de cette richesse existante, se contentant le plus souvent d'appliquer des projets passe-partout, peu au fait des réalités littorales et maritimes.

A. On ne part pas de rien.

Des besoins ont déjà été identifiés au niveau de la Bretagne, et un réseau est déjà constitué.

Des maires de communes littorales, accompagnés dans leur démarche par de nombreux acteurs de territoire dont l'Observatoire du Patrimoine Maritime Culturel, portent ensemble le projet de territoire « Port d'intérêt Patrimonial » depuis 2012.

Des outils ont déjà été produits. Une charte d'engagement et un cahier de recommandations, co-construits avec de nombreux partenaires, exposent leurs ambitions pour l'avenir de leurs communes littorales.

Un label « Port d'intérêt Patrimonial » placé sous le haut patronage du MEDDE est décerné à des communes engagées dans une « démarche de projets » innovante et respectueuse de la charte « P.I.P. ».

Convaincus de la nécessité de leur démarche et forts de cette dynamique lancée, ces maires souhaitent que les politiques nationales tiennent compte de la protection et de la valorisation du patrimoine maritime bâti dans sa diversité et sa transversalité.

B. Prendre en compte les héritages maritimes bâtis à potentialité patrimoniale dans une politique d'aménagement durable du littoral nécessite :

L'expression d'une intention politique forte, unanime et cohérente, clairement énoncée.

La participation d'élus du réseau « Port d'intérêt Patrimonial » à l'élaboration de la stratégie nationale de la mer et du littoral au sein du Conseil National de la Mer et des Littoraux.

Que le patrimoine maritime bâti des ports (et de leurs espaces associés) ne soit pas attribué systématiquement au domaine de la culture mais plutôt distingué comme étant un élément transversal de l'urbanisme portuaire.

C. Les moyens pour y arriver

Pour cela il est nécessaire de :

1. Encourager la diffusion d'un langage collectif, d'une culture partagée en sensibilisant les acteurs de territoire par le biais d'expertises et en s'appuyant sur la charte pour avoir un engagement commun à l'échelle nationale. A l'instar de la démarche GIZC il faut développer et encadrer les actions existantes ou naissantes à l'échelon régional pour tenir compte de la spécificité de chaque territoire.

2. De prendre des mesures législatives pour protéger le patrimoine maritime bâti à travers les documents de planification existants (SCoT, PLU, Carte communale).

Tout comme le patrimoine naturel, le patrimoine maritime bâti doit apparaître clairement dans le rapport de présentation, le P.A.D.D., le D.O.O., S.M.V.M. / volet maritime, des documents de planification pour les territoires littoraux. S'ils ne sont pas définis et identifiés, les secteurs qualifiés d'intérêt patrimonial ne peuvent pas être protégés. Un temps de concertation et une étude préalable sont recommandés.

3. Envisager un appel à projet exemplaire pour encourager un mouvement à l'échelle nationale.

4. Accompagner financièrement les communes qui se lancent dans des projets d'urbanisme portuaire innovants intégrant le plus largement possible le bâti historique existant actuellement (dans la mesure où c'est ce bâti qui confère originalité, qualité et richesse à ces territoires portuaires le plus souvent en reconversion).

Jacqueline Donval,
Présidente de l'association
« Port d'intérêt Patrimonial »

Françoise Péron
Professeur émérite
Directrice de l'Observatoire du Patrimoine
maritime

Polynésie française

Objet : Politique maritime de la Polynésie française

Réf. : Politique maritime durable de la Polynésie française : contribution aux assises nationales de la mer et du littoral



**MINISTÈRE
DES RESSOURCES MARINES,
DES MINES ET DE LA RECHERCHE,**
*chargé de la perliculture, de la pêche,
de l'aquaculture et des relations avec les institutions*

G O U V E R N E M E N T D E L A
P O L Y N E S I E F R A N Ç A I S E

Papeete, le 01 octobre 2013

Le ministre

I – Objectifs de la Politique maritime intégrée de la Polynésie française

- Le tourisme lié à la mer, la perliculture, l'aquaculture et la pêche atteignent l'excellence et sont des références internationales.
- La recherche appliquée océanique et l'innovation tropicale dans le Pacifique sont des secteurs de pointe.
- La Polynésie française s'intègre au réseau européen des pôles d'activités maritimes (« clusters »)

Seule cette politique ambitieuse en matière d'innovation marine, de gestion des ressources et de l'espace océanique, arrimée à la France et à l'Union européenne, permettra au territoire d'accéder à un légitime progrès économique et social.

Pour mettre en œuvre une véritable stratégie en matière de ressources marines et devenir un territoire maritime à part entière, la Polynésie devra :

- préserver son « exception naturelle ».
- faire de l'économie bleue le principe moteur de son développement.

II – Les enjeux dans la région Pacifique

- La Polynésie française se situe sur les lignes maritimes reliant l'Australie et la Nouvelle-Zélande au continent américain et, également, sur la diagonale Asie-Amérique du Sud.
- Elle s'étend sur plus de 5 millions de km² d'océan, ce qui lui confère un immense potentiel en matière de ressources marines. La Zone économique exclusive polynésienne représente près de la moitié de la surface maritime française et près d'un quart de celle de l'Europe.
- Le programme d'Extension raisonnée du plateau continental (Extraplac), piloté par le Secrétariat général de la mer et mené actuellement par l'Ifremer et ses partenaires, permettra à la France de renforcer sa puissance maritime dans la région Pacifique et de confirmer la vocation océanologique de la Polynésie française.
- Le 21^{ème} siècle s'organisera probablement dans l'aire Pacifique, laquelle constitue, de ce fait, un carrefour stratégique du marché mondial de demain. Cette nouvelle donne risque de considérablement influencer sur nos territoires insulaires. L'immense potentiel maritime de la Polynésie française attise les convoitises des grandes puissances, en particulier de la Chine.

- La France et l'Union européenne ont tout intérêt à se positionner plus visiblement dans le Pacifique en créant des pôles d'activités (« clusters ») multisectoriels et des centres régionaux d'excellence qui seront intégrés au réseau européen de pôles d'activités maritimes.

III – La Polynésie française : atout maritime majeur pour la France et l'Union européenne

- En 2007, par convention n°HC 59-07 du 4 avril 2007 et, suite à des modifications du dispositif, par convention du 17 septembre 2010, la Polynésie française et l'Etat ont convenu de « poursuivre en partenariat les réflexions visant au développement harmonieux des activités maritimes, dans le but de contribuer à l'essor économique de la Polynésie française, en veillant à la sécurité des usagers et à la protection de l'environnement ».
- Le ministre des Outre-mer vient de rappeler que « les Outre-mer ont vocation à tenir le rôle particulier de relais des intérêts stratégiques de la France ».
- D'ici 2020, la Commission européenne prévoit que le nombre de personnes travaillant dans l'économie marine et maritime pourrait passer à sept millions et que la valeur créée pourrait augmenter de 100 milliards d'euros.
- Selon la Commissaire aux affaires maritimes et à la pêche, l'économie bleue pourrait se révéler indispensable pour appuyer la relance de l'économie européenne.
- La Commission a identifié cinq domaines créateurs d'emplois durables dans l'économie bleue : le tourisme maritime, côtier et de croisière ; l'énergie bleue ; les ressources minérales marines ; l'aquaculture et la biotechnologie bleue.

La Polynésie française est le territoire idoine pour innover dans tous ces domaines. Il n'est pas envisageable que la France et l'Union européenne puissent faire l'impasse sur le potentiel de la Polynésie française alors même que la Chine est déjà présente sur le territoire et, de surcroît, sur le point d'investir puissamment dans les secteurs clés qui, de manière aberrante, sont ceux de la stratégie Europe 2020.

IV – Les enjeux pour le Pays

- ❖ Faire valoir l'intérêt pour l'État et l'UE d'investir dans la recherche et l'innovation en Polynésie française.
- ❖ Favoriser l'essor d'activités économiques maritimes durables, créatrices d'emploi.

Ainsi, à l'heure où l'économie bleue est en passe de devenir le principe moteur de l'économie européenne, il est logique que la Polynésie française se positionne en tant que territoire clé de la Stratégie Nationale Mer et Littoral.

V – Les déclinaisons de cette politique maritime intégrée

Le développement en Polynésie française d'une politique maritime intégrée est conditionné par :

- un effort particulier de formation, autant dans les métiers liés à l'économie maritime, portuaire et littorale, que dans ceux qui permettent de développer une connaissance des milieux ;
- le développement de la connaissance et de l'observation scientifique des milieux et de leurs usages ;
- la protection de la biodiversité et la régulation de l'accès aux ressources marines,
- la mise en œuvre des outils permettant une protection utile à certains espaces ou à certaines espèces, maritimes et littorales ;
- l'expertise en matière de techniques d'exploration et d'exploitation à de grandes profondeurs fournie par la recherche scientifique et l'innovation technologique.

Les activités de production (pêche, perliculture, aquaculture) sont un enjeu majeur et doivent s'inscrire dans une filière de commercialisation qui en constitue la finalité.

Les connaissances scientifiques des milieux océaniques, côtiers et littoraux, sont déterminantes, compte tenu du potentiel non encore exploré ou exploité de la ZEE polynésienne. La Polynésie souhaite favoriser le développement de ces connaissances fondamentales qui, elles-mêmes, permettront l'émergence de projets innovants.

La capitalisation de ces connaissances fondamentales doit permettre de souligner les impératifs de protection d'écosystèmes, souvent exceptionnels et fragiles, mais également leur capacité à être mis en valeur et exploités durablement.

La valorisation des ressources marines est ainsi au cœur des préoccupations de la Polynésie française.

Une expérience effective de coopération Etat-Pays pour la politique maritime intégrée de la Polynésie française

- Les problématiques sont débattues au sein du Comité Polynésien de la Mer et du Littoral (CPML) depuis 2010.
- Cette coopération a permis pendant la période 2010-2013 de mesurer les objectifs économiques, environnementaux, réglementaires et scientifiques atteints, et d'illustrer une volonté commune de la Polynésie française et de l'Etat de faire progresser la connaissance et la maîtrise communes des enjeux maritimes. Il reste maintenant à déterminer une stratégie économique d'exploitation des ressources, commune à la Polynésie française, à la France et à l'Europe.

Tearii ALPHA



Syndicat des énergies renouvelables

Complément aux rapports de synthèse élaborés par le CNML et présentés lors de la réunion du 18 juillet 2013

Les contributions des différentes instances consultées (Conseils maritimes de façade, Conférence régionale mer et littoral de Bretagne) dans le cadre des Assises de la mer et du littoral constituent une grande avancée dans l'optique d'une meilleure appréhension des principaux enjeux d'une future politique maritime intégrée. Leur synthèse, présentée à l'occasion de la réunion du Conseil National de la Mer et des Littoraux du 18 juillet 2013, offre ainsi une perspective globale intéressante qu'il convient de saluer pour sa complétude et pour l'effort de prise en compte des diverses expressions recueillies tout au long de ces derniers mois.

Néanmoins, en tant que représentant des professionnels des énergies marines renouvelables (EMR), le Syndicat des énergies renouvelables (SER) regrette de constater la place somme toute limitée qui est réservée aux EMR au sein du document. Plus généralement, cette relative absence est observée dans l'ensemble du processus de consultation des Assises, dont le résultat constituera pourtant l'une des bases de l'élaboration d'une Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) dont l'importance pour le développement de ce secteur sera à nos yeux capitale.

Cette contribution vise à repositionner les EMR au cœur de la politique maritime. Après avoir dressé un rapide état des lieux de la filière en France, elle en dresse une liste des principaux enjeux et atouts, ainsi que le rôle de premier plan que sera amené à jouer le CNML dans la définition d'une stratégie nationale concertée pour le développement des EMR.

I - Les énergies marines renouvelables : état des lieux

Les énergies marines renouvelables regroupent principalement cinq types de technologies, chacune exploitant un flux énergétique différent ; on recense ainsi :

- l'énergie éolienne en mer (fondations posées sur le fond marin ou flottantes), qui repose sur l'exploitation du vent au large, qui présente l'avantage d'être plus fort et moins variable qu'à terre
- l'énergie hydrolienne, qui tire parti des courants marins, fortement prédictibles
- l'énergie houlomotrice, qui réside dans l'énergie cinétique des vagues et de la houle
- l'énergie thermique des mers, issue des gradients de température entre la surface et les profondeurs dans des zones où celui-ci est important

La France s'est engagée auprès de l'Union Européenne, dans le cadre du « Paquet Energie-Climat », à atteindre 23% d'énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie en 2020. Dans cette optique, la Programmation Pluriannuelle des Investissements (PPI) électricité pour la période 2009-2020 décline, filière par filière, des objectifs d'installation à l'horizon 2020. Pour l'éolien en mer, cet objectif a été fixé à 6 000 MW. Deux appels d'offres ont été lancés en 2011 et 2013, pour une capacité totale de 3 000 MW. Les premiers parcs devraient être mis en service à partir de 2017, et permettront la construction, sur le territoire national, de 8 usines, et la création de près de 9 000 emplois. Cependant l'objectif de 6 000 MW ne sera pas tenu pour 2020, et il convient de lancer rapidement un troisième appel à projets d'une capacité totale de 3 000 MW. Au-delà de 2020, les acteurs du secteur ont estimé un objectif réaliste pour 2030 à 15 000 MW.

Le fort potentiel des autres énergies marines est cité dans la PPI, mais il n'est pas assorti d'un objectif pour 2020. Néanmoins, la prochaine révision de la PPI, prévue à l'issue du Débat National sur

la Transition Energétique, pourrait revenir sur ce point, compte tenu des développements récents des différentes technologies EMR.

Parmi celles-ci, l'hydrolien est la plus avancée : de multiples démonstrateurs sont en cours de tests, en France (sur le site d'essai de France Energies Marines à Paimpol), mais aussi à l'étranger (en Ecosse et Irlande du Nord notamment). L'étape suivante est celle de la ferme pilote, qui permettra de démontrer la fiabilité technique et la viabilité financière d'un parc composé de quelques machines dans des conditions réelles d'exploitation. A l'image de l'éolien en mer, d'importantes retombées économiques sont à prévoir avec ces marchés. Le gisement hydrolien français est le deuxième plus important d'Europe, derrière le Royaume-Uni.

L'éolien flottant est l'autre technologie qui se rapproche du stade du déploiement commercial : plusieurs projets de démonstrateurs devraient voir le jour en France en 2014. Une fois la phase de démonstration achevée, le flottant viendra compléter le panel des solutions techniques au service de la filière de l'éolien en mer, et ainsi accroître son potentiel dans le courant de la décennie 2020-2030.

Le houlomoteur, bien qu'à un stade de maturité plus faible, fait aujourd'hui l'objet de nombreuses recherches très prometteuses compte tenu du potentiel considérable que représente cette technologie.

Enfin, l'Energie Thermique des Mers (ETM) est destinée aux zones dans lesquelles les différentiels de température entre la surface et les profondeurs sont importants – et donc plutôt en zone tropicale, en Outre-mer pour la France. Plusieurs projets de démonstration sont en cours notamment en Martinique et à la Réunion.

II -Les enjeux du développement des énergies marines renouvelables

Les énergies marines renouvelables constituent une formidable opportunité pour notre pays, et ce à plusieurs titres :

- Elles sont appelées à jouer un rôle de tout premier plan dans la transition énergétique, et sont un moyen efficace de contribuer d'une part à la diversification de notre approvisionnement énergétique et d'autre part à la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre. Ce sont en outre des énergies fluctuantes mais dont les variations sont facilement prédictibles : elles s'intégreront donc parfaitement dans le système électrique existant.
- Elles représentent une source d'innovation et de compétitivité, notamment pour les acteurs du monde maritime : ports, industriels de la construction navale, armateurs, etc. seront largement mis à contribution lors de l'installation, de l'exploitation et de la maintenance, et enfin du démantèlement des parcs. Ils travailleront en partenariat avec les entreprises françaises du secteur de l'énergie (développeurs, industriels, énergéticiens) qui pour beaucoup d'entre elles figurent parmi les leaders au niveau mondial.
- Elles constituent un levier de développement économique des territoires, et particulièrement des régions littorales, qui bénéficient de retombées significatives en termes :
 - d'emplois directs et de sous-traitance : près de 9 000 emplois seront créés grâce aux 4 parcs éoliens en mer de Courseulles-sur-Mer, Fécamp, Saint-Brieuc et Saint-Nazaire, et 6 usines seront construites pour répondre aux besoins de ces projets. Une multitude de corps de métiers sont concernés : ouvriers, techniciens, ingénieurs, etc. et ce tout au long de la chaîne de valeur de la filière : études/conception, développement de projets, fabrication de composants, assemblage, construction/installation, exploitation et maintenance, etc. Les énergies marines offrent également une voie de diversification pour les professionnels de la mer (marins, logisticiens, etc.) - les besoins d'adaptation voire de création de formations spécifiques à ces nouveaux métiers devront d'ailleurs à ce titre être anticipés.
 - d'emplois induits par toute l'activité générée : hôtellerie, restauration, loisirs, etc. bénéficient également du dynamisme économique impulsé par les projets.

- de fiscalité : le développement de l'éolien en mer s'accompagne également de retombées fiscales à la charge des donneurs d'ordres et à destination, pour moitié, des communes situées à proximité des parcs. Davantage de moyens sont ainsi offerts aux collectivités territoriales pour mener des politiques de valorisation de leur territoire. Le restant du produit de cette taxe se répartit de la façon suivante : 35% pour le Comité national des pêches et des élevages marins (CNPMM) et 15% pour le financement de projets concourant au développement durable des autres activités maritimes, à l'échelle de la façade maritime.
- Elles contribuent à une meilleure connaissance du milieu marin, notamment à travers les analyses réalisées en amont par les porteurs de projet en vue de caractériser au mieux la zone d'implantation des parcs (bathymétrie, courantologie, géophysique, etc.), mais aussi les études d'impact environnemental menées tout au long des projets, de l'analyse de l'état initial jusqu'au suivi en exploitation et même après le démantèlement.

III - Vers une planification concertée des EMR : la SNML

Le développement des énergies marines renouvelables doit se faire en concertation avec l'ensemble des usagers de la mer. Le dialogue, engagé très tôt par les maîtres d'ouvrage – à l'image de ce qui a été réalisé pour les parcs du premier appel d'offres éolien en mer – et poursuivi tout au long de la vie du projet, assure l'expression du plus grand nombre, et laisse la place à d'éventuelles adaptations en fonction des spécificités propres aux enjeux de la zone concernée.

La planification concertée des usages de la mer, dans l'optique de leur gestion intégrée, est la première garantie qu'une telle concertation se déroulera dans les conditions nécessaires à l'atteinte d'objectifs de coexistence des activités permettant d'optimiser l'exploitation des ressources de la mer tout en respectant son environnement.

Le cadre juridique permettant cette planification existe depuis l'adoption de la loi Grenelle 2, qui prévoit l'élaboration concertée d'une Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral (SNML), et de sa déclinaison par façade maritime, à travers les Documents Stratégiques de Façade (DSF). Pour ce qui concerne les EMR, la Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral doit fixer des objectifs nationaux à court, moyen et long termes. Les Documents Stratégiques de Façade viendront compléter cette approche nationale par la détermination de zones propices à l'implantation d'installations de production d'énergies marines renouvelables.

La SNML est le résultat d'une concertation à l'échelle nationale au sein du Conseil National de la Mer et des Littoraux, le DSF celui d'une concertation locale assurée par le Conseil Maritime de Façade. Ces deux documents font par ailleurs l'objet d'une consultation du public qui garantit la participation de celui-ci au sens de la Convention d'Aarhus. Cette approche doit donc être encouragée et poursuivie.

IV - Proposition de création d'un groupe de travail dédié au sein du CNML

Compte tenu du caractère stratégique du développement des filières EMR – d'ailleurs clairement identifié en tant que tel par le gouvernement à la suite de la remise d'un rapport CGEDD/CGEJET sur le sujet en mars dernier – un groupe de travail spécifique pourrait être créé au sein du CNML.

Ce groupe serait notamment chargé, en lien avec le Ministère de l'énergie, éventuellement via le Comité national pour les énergies marines (dont la création a été récemment annoncée par le Ministère de l'Énergie), de co-piloter l'élaboration du volet « énergie » de la SNML, garantissant ainsi la cohérence entre les politiques maritime et énergétique de la France, tout en assurant de surcroît une première concertation dès cette phase de planification nationale, élément de base précieux en vue de la déclinaison de ces objectifs à l'échelon local.

VI - En résumé, il conviendrait :

- que les énergies marines renouvelables fassent l'objet d'une thématique à part entière au sein du CNML, et qu'un groupe de travail spécifique dédié soit créé, qui sera chargé d'identifier de manière détaillée les multiples enjeux associés à leur développement
- de définir, en lien avec le Ministère de l'énergie, éventuellement via le Comité national des énergies marines, des objectifs nationaux de développement des différentes technologies d'énergies marines, en termes qualitatifs et quantitatifs (volumes-cibles par façade), relatifs à chacun des enjeux identifiés
- d'inscrire ces objectifs dans un volet « énergie » de la SNML

Les documents stratégiques de façade, qui seront élaborés sur la base de la SNML, pourront ensuite décliner ces objectifs par façade en tenant compte des spécificités propres à chacune d'entre elles. Ils devront notamment définir des zones propices pour l'implantation de parcs d'énergies marines, en accord avec les volumes-cibles définis dans la SNML.



Terres en villes

Pour une protection et une mise en valeur de l'agriculture du littoral : une agriculture intégrée au projet de territoire

Terres en Villes, réseau français des acteurs locaux de l'agriculture périurbaine qui regroupe les intercommunalités urbaines et chambres d'agriculture de 27 agglomérations et métropoles françaises dont plusieurs maritimes,

Regrette que les textes de cadrage des Assises de la mer aient ignoré la question agricole alors que cette agriculture avait été préalablement reconnue par les travaux du Grenelle de la mer,

Rappelle que le littoral français, la plus importante façade maritime européenne, subit une énorme pression foncière et une urbanisation deux fois plus forte qu'ailleurs concentrée autour de nombreuses agglomérations (la part des communes entre 10 000 et 50 000 habitants est plus de quatre fois supérieure à la moyenne métropolitaine) et enregistre une perte de Surface Agricole Utile (S.A.U.) deux fois plus rapide. En conséquence, la part des terres artificialisées est égale à 5,5 fois la moyenne de l'hexagone, et ce, à moins de 500 mètres des rivages, à l'endroit même où la richesse écologique née des espaces de transition eau salée et eau douce est la plus riche et fragile. Ces enjeux concernent également les espaces lacustres dans lesquels s'applique la loi Littoral.

Constate que cet étalement urbain inquiétant intervient dans un contexte où le tourisme et l'économie résidentielle sur le littoral ont pris le pas sur l'économie productive, dont l'agriculture et plus particulièrement encore l'élevage.

Note que c'est dans la première frange littorale que se concentrent les espaces naturels à forte biodiversité, (dunes et zones humides associées, pelouses, landes, marais...) dont le sort est souvent lié au maintien d'une activité agricole menacée de disparaître tandis que la Loi littoral contraint paradoxalement la possibilité de créer ou d'étendre des sièges d'exploitation dans les espaces proches des rivages. Or il ne peut y avoir d'agriculture sans sièges d'exploitation, sur un littoral dont le foncier est presque inaccessible de par son coût. La Loi présente donc une contradiction évidente entre son objectif de préservation des espaces naturels, et ses conséquences indirectes qui vont à l'encontre de ce même objectif.

Demande que les textes gouvernementaux qui feront suite à la concertation engagée dans le cadre des Assises de la mer, redonnent toute sa place à l'agriculture du littoral, une agriculture dont les espaces de travail doivent être très soigneusement protégés et qui sera valorisée dans le cadre de projet durable de territoire plus équilibré entre espaces ouverts et urbanisation,

Demande que pour se faire soient créés des outils et/ou des modalités renforcées de protection des espaces agricoles du littoral et insulaire et soient favorisées la définition de zonages pérennes,

Souhaite que les réflexions engagées dans le cadre des Assises de la mer débouchent sur des propositions très concrètes qui favorisent la modernisation et la transmission des sièges d'exploitations et bâtiments agricoles, salicoles et conchylicoles dans les espaces proches des rivages.

Prône le lancement d'une politique spécifique d'agriculture littorale durable, qui, outre la mise en place de zonages pérennes de protection, favorise la mise en place de projets « agri-littoraux » locaux

intégrés aux projets de territoire et à la planification, projets seuls à même de prendre en compte la diversité des situations, notamment insulaires.

Demande que soient également abordés le devenir des friches, délaissés littoraux et les zones humides en lien avec l'érosion des sols et du trait de côte, le changement de destination des terres agricoles (loisirs, « cabanisation », urbanisation ...), le renforcement du rôle de l'agriculture dans la préservation des espaces naturels littoraux, et de leur biodiversité (landes, zones humides), le développement de filières alimentaires locales associant produits de la mer et de la terre et le rôle de l'agriculture pour un tourisme littoral durable.

Pour Terres en Villes,

Les coprésidents, Bernard POIRIER et Gérard SEIGLE-VATTE

40, avenue Marcelin Berthelot - BP 2608 - 38036 Grenoble cedex 2

Tél. : 04 76 20 68 31 - Fax : 04 76 40 38 44

www.terresenvilles.org

La gouvernance des CMF

ou la Gestion Intégrée des zones côtières

par Isabelle THOMAS, députée européenne

Depuis la mise en place du Conseil Maritime de Façade Nord Atlantique Manche Ouest, la gouvernance est régulièrement évoquée par ses membres. Sans que rien ne puisse être reproché aux individus qui ont tous fait de leur mieux pour expérimenter cette nouvelle gouvernance dite de «concertation», les premiers travaux ont mis en lumière un certain nombre de points de discussion liés à la gouvernance et à la méthodologie de la concertation.

Il est à noter que ce débat est particulièrement légitime en ce qui concerne la Politique Maritime Intégrée. En effet, qui dit PMI dit prise en compte d'une multiplicité d'acteurs. Multitude d'acteurs sur le plan des usages, et multitude d'acteurs concernés par la décision. Le nombre important mais aussi la diversité des acteurs, ainsi que les différents conflits d'usages et d'intérêts, potentiels ou existants, justifient à eux seuls le choix de la concertation pour tenter de régler en amont la place et le droit de chacun et éviter au maximum les conflits et sécuriser raisonnablement les activités. Cette méthode permet également de comprendre les contraintes des autres usages tout en trouvant audience pour expliquer quelles sont les siennes. Cette méthode permet donc une vue croisée sur les usages et les problématiques maritimes. Enfin, elle permet à chacun de dégager une vue globale, intégrée, indispensable à une approche stratégique.

Le CMF de préparation des assises de la mer avait discuté l'idée de créer un groupe de travail spécifique sur la gouvernance. Finalement, et après discussion, les membres du CMF ont choisi de parler de la gouvernance dans chacun des groupes de travail thématiques.

Cette synthèse tente de regrouper à la fois les remarques des groupes de travail qui ont eu le temps d'aborder cette question, mais elle intègre également les différents débats sur la gouvernance qui émaillent le CMF, de réunion en réunion, depuis son installation.

Cette discussion porte sur plusieurs registres d'interrogations, de propositions ou de critiques :

I - Contestation du périmètre du CMF

A. La question bretonne

Une partie du CMF conteste le périmètre des deux régions. Il est reproché à ce périmètre, notamment par les représentants politiques, associatifs et professionnels de Bretagne de négliger les cohérences géographiques, démocratiques, économiques et fonctionnelles au profit d'un périmètre exclusivement basé sur des repères écologiques, en l'espèce les écosystèmes marins de la directive Oskar. L'absurdité du découpage a été atteinte lors de la préparation des décrets pour l'action sur les milieux marins, lorsque la région Bretagne s'est retrouvée coupée en deux, sous l'autorité de deux CMF dont un seul pourtant comprend des représentants de Bretagne, l'autre ne comprenant que des représentants de Normandie ; cette situation est aggravée par la présidence de ce CMF Mer du Nord Manche Est, puisqu'il se déroule sous l'autorité de deux préfets dont aucun ne connaît dans ses fonctions de préfet le territoire breton ni ses acteurs, ni les problématiques majeurs et prioritaires.

B. Les échelles pertinentes

Le groupe de travail n°2 a proposé de recourir à l'approche intégrée (GIZC) dans l'élaboration des projets de territoires et de dépasser le cadre des compétences administratives dans l'élaboration des projets pour tenir compte des spécificités de l'espace marin quand cela s'avère nécessaire.

II - Le manque de souplesse des CMF

Certaines procédures et certaines règles alourdissent la concertation et risquent de décourager la participation, des acteurs ; un début d'absentéisme a déjà été observé. Elles sont diverses et la liste n'est pas exhaustive. Il s'agit par exemple de l'obtention d'un quorum élevé de participants qui conditionne la tenue de la réunion ; il s'agit également de la co-présidence des réunions par deux préfets, ce qui rend difficile le choix d'une date ; il s'agit aussi de la double gestion de la Commission Permanente, présidée par un élu mais sous «contrôle» de la DIRM qui a seule le pouvoir de convoquer la réunion, d'envoyer les comptes rendus...

L'étendue géographique de la façade et les temps de déplacements, pour certains les coûts de déplacement, contribuent également au découragement de certains acteurs. Certains ont émis des réticences à participer au groupe de travail en l'absence de remboursement des trajets.

La multiplication des réunions présente un risque de ne voir plus participer que ceux qui disposent de temps, ou dont les organisations disposent de moyens pour recruter des experts. Cette inégalité de moyens eu égard aux efforts de présence demandée ne correspond pas forcément à l'occupation de l'espace maritime ni à l'importance de l'activité. Aussi la fluidité de l'information, l'utilisation de la visioconférence pour les phases de débat et la forme de réunion solennelle uniquement pour les sessions de votes pourraient être envisagées.

III. La marge de progression de la concertation

La plus-value de la concertation consiste pour l'essentiel à construire ensemble, en prenant en compte les contraintes de chacun et celles de l'intérêt général. Il s'agit en quelque sorte de préparer la décision en permettant à chaque acteur d'exprimer son point de vue, ses priorités et ses contraintes, mais aussi son adhésion ou non au compromis issu de la discussion collective. Pour autant, un exercice de concertation ou de consultation ne constitue pas une prise de décision. Celle-ci revient in fine aux autorités pour lesquelles la compétence est établie, souvent aux représentants de l'Etat pour ce qui concerne le domaine maritime mais aussi parfois aux collectivités territoriales. C'est le cas notamment quand il s'agit par exemple d'investissement ou pour la gestion des risques pour la partie terrestre de la bande côtière. Tout en reconnaissant les compétences de chacun, l'exercice de préparation de la décision en commun n'est pas une pratique à ce jour maîtrisée.

A. *Le rôle central et difficile de l'Etat dans la concertation*

Au vu des premiers travaux, il apparaît que les services de l'Etat peinent à trouver leur place dans le dispositif de concertation. D'une part, les différents services représentant l'Etat n'ont pas toujours la même optique ni le même avis, mais ne sont évidemment pas autorisés à exprimer ces nuances : l'Etat est un et indivisible ; il doit montrer une position unique. Mais la difficulté tourne à la consternation quand il s'agit de voter. A plusieurs reprises le CMF NAMO s'est retrouvé dans cette situation et les avis étaient partagés entre deux options, celle de l'Etat « ne prend pas part au vote » parce qu'il s'agissait d'un exercice de l'Etat sur lequel on lui demandait de voter, se retrouvant donc juge et partie, et celle de l'Etat vote « pour » ... pour les mêmes raisons.

B. *La pratique descendante*

L'Etat est par nature habitué à une méthode de travail descendante. De manière certes très schématique, les circulaires ou autres textes arrivent du ministère et s'appliquent sur les territoires et aux administrés. Cette méthode descendante aboutit à présenter au CMF des travaux déjà finalisés qui ne laissent plus de place à l'élaboration. Tout au plus les membres du CMF peuvent-ils, dans les cas de désaccords importants, proposer une réécriture très partielle des points les plus contestés, ou émettre un avis négatif. Ainsi, sur un document aussi fourni que le «bon état écologique du milieu marin» et malgré de nombreuses lacunes et des désaccords substantiels, a-t-il fallu se limiter à quelques paragraphes, réécrits en séances... à 80 rédacteurs. Il faudrait qu'à chaque étape d'élaboration des documents, le CMF soit consulté : phase établissant la liste des priorités, phase présentant le plan, puis le document rédigé. Au lieu de cela, on assiste à plusieurs réunions où sont présentés aux membres sur des diaporama interminables, les procédures et calendriers contraignants. Beaucoup trop de temps est consacré aux éléments juridiques et de forme, trop peu

aux discussions de fond. Le groupe de travail n°1 propose de faire évoluer le CMF vers une force de propositions et non une chambre d'enregistrement.

Mais c'est surtout la prise en compte des positions de manière ascendante qui a posé problème lors des travaux du CMF NAMO. La CMF avait émis un avis réservé sur les documents « stratégie pour le Milieu Marin ». Les groupes de travail ont souligné l'absence de prise en compte formalisée de leur avis réservé dans la rédaction du décret le plus contesté et certains se sont interrogés sur la pertinence du temps passé à travailler ces avis en amont. Le groupe de travail n°1 a expressément demandé que les avis du CMF soient mieux respectés.

Il a été également évoqué d'améliorer les relations entre le CMF et l'administration centrale de l'Etat et de clarifier les administrations concernées par les questions maritimes qui restent encore trop éclatées.

C. La demande croissante des collectivités territoriales dans la participation à la décision

Plusieurs groupes de travail ont rendu compte de débats difficiles dans le partage des pouvoirs et des compétences entre l'Etat et les collectivités. C'est le cas sur la prévention des risques et la gestion du trait de côte. Lors de la Commission Permanente, le compte rendu lui-même a été discuté.

La gouvernance des zones côtières se trouve aussi confrontée, comme au niveau terrestre, à la nécessité de clarifier les rôles et responsabilités des collectivités locales et de l'état et de favoriser une meilleure articulation. Les collectivités souhaitent être mieux associées en amont de l'élaboration des stratégies et décisions concernant la planification de l'espace maritime en lien avec le développement de nouveaux usages et de filières émergentes du fait notamment des interactions avec les zones côtières en terme d'aménagement du territoire, de développement économique, de préservation des milieux naturels et de cohésion sociale. Pour autant, elles considèrent que l'Etat garde sa légitimité en matière de défense et de sûreté notamment, et doit maintenir son engagement dans la politique maritime française. (groupe de travail n° 4).

IV. La pertinence d'un outil de concertation et de gestion intégrée des zones côtières

L'utilité de l'outil de type CMF, malgré les corrections importantes à discuter fait l'unanimité. Il faut souligner la demande de stabilité et de pérennité de la gouvernance maritime et littorale. Mieux encore, le groupe de travail n°1 a demandé que ces moments de concertation soient aussi des lieux de partage des connaissances et que l'accès au public soit possible notamment aux consultations en cours sur la mer et le littoral par exemple via un portail Internet dédié. Les différentes activités économiques liées à la mer souffrent d'un manque de reconnaissance et de connaissances. Les difficultés sont nombreuses pour valoriser le poids économique et social de ces activités. Il est donc nécessaire de conforter et de communiquer sur les enjeux maritimes.

L'ensemble des acteurs déplorent que l'Etat ne dispose pas d'une vision d'ensemble des problématiques du fait d'une action répartie au sein de plusieurs ministères et ministères délégués, rendant difficile le pilotage de la transcription des différents règlements notamment européens, sur le territoire. Les services de l'Etat en région et les préfetures semblent mal outillés pour jouer ce rôle pourtant nécessaire.

Isabelle Thomas



Union des ports de France

Deux thèmes d'actualité ont été abordés lors de la séance d'installation du CNML du 18 juillet sur lesquels l'Union des ports de France souhaite apporter une contribution : les enseignements tirés de l'organisation des assises de la mer et du littoral d'une part et le projet de loi sur la biodiversité d'autre part.

I - Assises de la mer et du littoral

A. Thème 1 : Compétitivité portuaire

Cette partie de la synthèse reprend en large partie nombre des propositions formulées par l'UPF à l'issue de la réforme des ports. Elle aborde l'ensemble des problématiques, en attirant l'attention sur les points de convergence mais également sur les divergences de points de vue entre acteurs.

Au-delà de ce recueil, plutôt bien construit du type « inventaire », le travail le plus difficile reste bien sûr à faire pour rapprocher les points de vue ou faire les arbitrages entre des positions parfois opposées qui peuvent faire émerger des vrais « choix de société ».

L'UPF souhaite toutefois appeler plus spécialement l'attention sur les sujets suivants:
- le niveau d'investissement global dans les ports (cf. rapport CCTN 2012)

Les comptes transports de la nation dans leur édition 2012 ne permettent pas de relever d'inflexion sur le niveau réel d'investissement dans les ports maritimes (exprimé en milliards d'euros-Gigaeuros).

En valeur relative on peut en effet comparer le niveau de 2008 et le niveau 2012, on obtient :

Année		2008		2009		2010		2011		2012	
Infras ports maritimes		0,4 G€		0,5G€		0,3 G€		0,3G€		0,3G€	
Total infras autres modes		1,4G€		1,5G€		1,4G€		1,6G€		1,5G€	
Total infras		16,3G€		16,7G€		16,9G€		19,8G€		20,4G€	
Proportion sur autres modes	Proportion tous modes	29%	2,5%	33%	3%	21%	1,8%	19%	1,5%	20%	1,5%

Ces éléments confirment que les ports ont bénéficié d'un niveau absolu et relatif fort d'investissements de 2008 à 2009, mais que depuis le volume global d'investissement reste plus modeste.

Même s'il est difficile de conclure sur le niveau optimal d'investissement à préconiser puisque certains investissements bénéficiant aux ports sont pris en compte au sein d'autres comptes (RFF, VNF, Routes), il y a lieu de rester vigilant pour que les investissements retenus par la commission Mobilité 21 restent financés dans des délais rapides pour accompagner le dynamisme de reconquête de parts de marché.

- Au plan des dessertes, présentées à juste titre comme un des enjeux majeurs pour les ports, deux stratégies sont proposées qui semblent dissocier les ports « dits de proximité ou insulaires » et les « ports les plus importants ». Ces deux stratégies doivent en réalité cohabiter pour un même port. Il pourrait ainsi être intéressant de parler des dessertes à « différentes échelles », depuis les dessertes locales et régionales pour favoriser le développement d'un hinterland proche jusqu'aux raccordements sur les grands corridors européens (fret ferroviaire compétitif et RTE-T).

Derrière cette question, deux aspects semblent manquer dans la synthèse :

- le fait que les ports maritimes sont de fait les premières plates-formes multimodales logistiques dont le raccordement et le fonctionnement en réseau avec les autres plates-formes multimodales est primordial dans le cadre d'un schéma logistique global.

- l'aspect transfrontalier des échanges est également absent, cette proximité accentuant les disparités sur les aspects réglementaires, fiscaux, ... entre des ports voisins mais suivant des pratiques différentes (exemple de Valenciennes tourné vers Anvers plutôt que Dunkerque).

- des conclusions mieux établies sur la raréfaction des espaces fonciers disponibles: les relations Ville-Port sont présentées plutôt comme des contraintes, mettant en avant l'opposition entre les partisans du développement économique et ceux qui prônent une reconversion des friches pour les besoins urbains. L'interface Ville-Port devrait également être envisagée comme opportunité de développement d'autres activités économiques, y compris portuaires. Les conventions avec les communautés urbaines constituent des outils au service d'une planification intégrée. Sur ce sujet, au II.F page 6, la « nécessité » affichée d'une coordination interportuaire pour le traitement de l'interface Ville-Port », n'apparaît pas très compréhensible.

- l'intérêt de procéder rapidement à des simplifications administratives : pour les flux conteneurisés à l'import, ces éléments sont très importants afin de retrouver des marges de compétitivité par rapport aux autres ports européens.

- la mise en valeur des initiatives d'écoconception autour des concepts d'œuvrer avec la nature : il serait sans doute intéressant de mentionner que le concept opérationnel d'œuvrer avec la nature a largement été utilisé pour les infrastructures portuaires et qu'il permet de concilier les objectifs économiques et environnementaux aux phases les plus préliminaires des projets

- Concernant l'impact de la directive Soufre sur les ports, il n'est fait état que de l'enjeu de positionnement stratégique des ports français face à la concurrence des autres ports européens en en proposant que la promotion d'une « stratégie de développement de la filière GNL nationale » et un soutien « à l'innovation en faveur du transport durable ». Face à cet enjeu, il devrait également être proposé la mise en place d'aides concrètes (FEDER,...) à l'émergence de projets et leur réalisation dans le cadre de cette stratégie nationale.

- l'adjonction des dispositions relatives aux alimentations électriques à quai au développement du GNL : si la synthèse retient à juste titre les enjeux de développement du GNL et de son soutage comme une réponse adéquate aux évolutions des normes d'émission de soufre du transport maritime, il est dommage que le déploiement plus intense de l'alimentation électrique à quai des navires ne soit pas mentionnée alors qu'elle représente également une solution utile pendant la période de passage des navires au port.

- l'absence de mention relative aux effets de la transition énergétique : compte tenu de l'importance considérable des trafics énergétiques sur les installations portuaires, il y aurait peut-être lieu d'insister sur l'adaptation logistique portuaire qui pourrait résulter de la transition énergétique en cours de déploiement, qu'il s'agisse du développement de trafics gaziers, de lissage de la demande avec les smart grids, du stockage de CO2 ou du déploiement d'énergies marines renouvelables

- concernant la question des sédiments de dragage, la synthèse fait bien part des divergences qui persistent sur l'impact de la relocalisation en mer des sédiments de dragage. La valorisation des sédiments est également mise en avant.

Toutefois, la synthèse ne fait pas suffisamment la distinction entre les sédiments « propres », immergeables, et les sédiments non-immmergeables, qui font l'objet depuis de nombreuses années de recherches de filières de valorisation comme celle menée par le port de Dunkerque dans le cadre de la démarche SEDIMATERIAUX.

Cette distinction est importante, ainsi que la notion de « caractère dangereux » des sédiments pollués, à l'heure où l'assimilation des sédiments de dragages à des « déchets » il y a quelques années, faisant entrer la gestion de ces matériaux dans le cadre d'une réglementation qui n'était pas adaptée, ne serait-ce que par les volumes en jeu, fait aujourd'hui débat.

De plus, il n'est pas fait état de l'évolution de la réglementation quant à la prise en compte de nouveaux paramètres et polluants (PCB, HAP, Dioxines, ...) dans les études d'impacts. Si ces évolutions participent de la recherche d'une meilleure protection de la santé qui n'est pas contestable, il apparaît nécessaire que, parallèlement à l'introduction de nouveaux paramètres, l'incidence économique des nouveaux seuils fixés soit étudiée, l'application de ces nouveaux seuils pouvant avoir des répercussions ingérables à court terme pour l'exploitation des ports.

Sur cet aspect, l'importance d'une homogénéisation des seuils applicables au niveau européen doit être mise en avant, l'analyse menée en particulier par le groupe GEODE, sous le pilotage de la DGITM et de la DGALN, montrant que des divergences importantes existent dans la définition du caractère immergeable de sédiments en fonction des seuils de pollutions, amenant là encore un élément de distorsion de concurrence avec les autres ports européens.

B. Thème 2 : Protection et valorisation de l'environnement marin

La synthèse rend bien compte de cet enjeu pour les générations futures et fait ressortir quelques enjeux qui suscitent plusieurs observations.

L'enjeu de la connaissance apparaît, dans ce thème particulier comme dans plusieurs autres dans les assises, un enjeu absolument primordial. Il est mis en avant le manque de connaissances flagrant du milieu marin.

Il est effectivement important que cette connaissance progresse et soit coordonnée et mutualisée. Il est également important que, parallèlement, la recherche de solutions permettant d'éviter de réduire de ou compenser ces impacts soit organisée, ce qui ne semble pas suffisamment affirmé dans la synthèse.

De façon plus générale, il apparaît nécessaire de souligner que les ports affirment la nécessité d'être associés, au côté des collectivités, associations, professionnels, ..., aux décisions de gestion et de protection du milieu marin.

C. Thème 4 : Risques littoraux et gestion du trait de côte

Outre le thème de la gouvernance qui revient assez systématiquement, la synthèse réaffirme, comme dans les thèmes précédents, la nécessité d'une gestion intégrée et d'une meilleure coordination (peut-être d'ailleurs pourrait-on proposer également une « simplification ») des cadres juridiques superposés ou juxtaposés que sont les différents documents de planification (SCoT, ...) ou de gestion (DOCOB, Chartes de gestion, ...).

Deux propositions intéressant les ports pourraient être faites dans ce sens :

L'optimisation des aménagements portuaires, notamment lors d'opérations d'envergure, peut créer des opportunités de synergie avec les besoins du littoral en dehors des limites des ports.

En particulier, les quantités de déblais et dragages réalisés entre autre dans le cadre de travaux neufs pourraient trouver à être utilisés en renforcement de plages ou protections du littoral dans le cadre d'une gestion partenariale et intégrée sur le littoral.

S'agissant de la gestion des mesures compensatoires, un intérêt pourrait être trouvé pour les ports dans une gestion mutualisée et partenariale des mesures compensatoires, à une échelle de territoire à définir, permettant de cibler les moyens pour la conservation ou la restauration de réservoirs de biodiversité ou de corridors écologiques prioritaires.

D. Thème 5 : Pêche maritime

Sur ce thème, la synthèse souligne les bouleversements attendus en ce qui concerne la mise en œuvre de l'interdiction de rejets issue de la future Politique Commune de la Pêche. Il est établi que cette mesure modifiera les métiers mais également la filière par les adaptations que nécessiteront ces apports de matières premières en quantités.

A terre, les premiers bouleversements seront supportés par les ports de pêche qui devront adapter leurs installations et fonctionnement afin de gérer le débarquement des volumes non rejetés en mer. La question de la prise en charge des investissements et des coûts de fonctionnement des adaptations doit être rappelée.

Concernant l'attractivité de la pêche maritime et le maintien des populations de marins dans les zones littorale, il pourrait être intéressant de rappeler que les ports de pêche et halles à marée jouent un rôle majeur au plan économique et en termes de développement des territoires littoraux.

La compétitivité des entreprises de la filière passe par une offre d'équipements portuaires performants indispensables à la fois pour les navires, et les entreprises de l'aval de la filière (mareyeurs, transformateurs) ou de services (logistique, équipementiers, chantiers navals...). En outre, les halles à marée sont des structures de mise en marché garantes de la traçabilité et de la transparence en matière de produits de la pêche, et donc essentielles pour la filière.

E. Thème 8 : Construction et déconstruction navale

Sur ce thème, la synthèse ne fait pas état des capacités existant dans le nord de la France, notamment sur Boulogne et Dunkerque avec la SOCARENAM, en particulier sur un secteur « de niche » comme les navires de servitudes.

De même, le secteur de la « réparation navale », tout aussi important, n'est pas repris dans les thèmes des assises.

F. Thème 9 : Recherche maritime et valorisation de la mer et de ses ressources

Il est noté p37, au III, que « la connaissance de la vulnérabilité du territoire doit tenir compte des perspectives démographiques et d'urbanisation ». Cette assertion manque de cohérence avec les préconisations du thème 4 qui voudraient que ce soit l'urbanisation, en fonction des perspectives démographiques, qui tienne compte de la vulnérabilité du territoire.

Enfin, la proposition de développement en Bretagne d'un « pôle scientifique et technique Mer et Littoral » du MEDDE devra se faire également en cohérence avec le pôle de compétitivité AQUIMER présent à Boulogne/Mer.

II - Projet de Loi-cadre sur la Biodiversité

Le projet de Loi-cadre comporte sur 6 titres portant sur :

A. Grandes orientations

Y sont énoncés les grands principes de la loi visant à maintenir le bon fonctionnement écologique des écosystèmes, à assurer leur résilience et la pérennité des services qu'ils rendent.

Ces orientations visent à mieux adapter les décisions publiques mais également privées, ce qui sera un appui pour améliorer la prise en compte de l'environnement par les industriels du port. En revanche, les orientations ne doivent pas introduire un nouvel élément de distorsion de concurrence avec les ports européens voisins dans les modalités de mise en œuvre de la convention internationale sur la diversité biologique que met en application la Stratégie Nationale pour la Biodiversité.

B. Gouvernance

Cette gouvernance s'appuie en premier lieu sur la création d'un Comité National de la Biodiversité, qui devrait rassembler un grand nombre de comités de concertations existants (Trame verte et Bleue, Chasse et Faune Sauvage, Aires Marines Protégées, ...) sous la forme de plusieurs commissions sectorielles du futur CNB.

Dans ce cadre, le Conseil National pour la protection de la Nature (CNP) interviendrait en tant qu'instance d'expertise exclusivement scientifique et technique auprès du CNB.

Des avis rendus depuis, il apparaît que, au-delà de la gouvernance nationale, ce sont les dispositions concernant la gouvernance territoriale de ces questions qui sont discutées, problématique que l'on retrouve derrière la question de l'Agence de la Biodiversité (voir plus loin).

Concernant les ports, ces dispositions ne modifieront pas les conditions dans lesquelles ils peuvent être amenés à émettre un avis sur les orientations prises, c'est-à-dire très en aval des processus et uniquement au niveau national, alors qu'ils pourront être très concernés par les décisions qui en découleront.

Il pourrait être proposé qu'au moins dans les régions comportant un grand port maritime, établissements publics de l'Etat, ceux-ci soient mieux associés aux instances de gouvernance régionales qui pourront être mises en place.

C. Création d'une Agence de la Biodiversité

Voir le point 3

D. Accès aux ressources génétiques

Ce titre vise à mettre la France dans les conditions propres à lui permettre de ratifier le Protocole de Nagoya (29/10/2010), signé par la France le 20 septembre 2011, visant à réglementer l'accès aux ressources génétiques pour profiter du partage des avantages découlant de l'utilisation de celles-ci.

Les ports ne sont a priori pas concernés par ces mesures.

E. Outils de préservations de la biodiversité

Cette partie est celle qui, au regard de l'activité des ports, retenir le plus notre attention. Plusieurs des mesures envisagées, sont en effet potentiellement porteuses de contraintes supplémentaires en termes de procédures et d'aménagements économiques sur les ports, et en particulier :

La possibilité de « DUP – Biodiversité » pour la protection pérenne des réservoirs de biodiversité. Leur protection par DUP pourrait geler totalement les possibilités d'aménagement sur ces zones, même en appliquant les principes de la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser).

La possibilité de créer des « servitudes environnementales » pour une « mise en défend » juridique d'espaces physiques en tant que paysage ou habitat naturel afin de lutter contre son artificialisation.

Ces deux dispositions agiraient en outre en sens contraire du processus de simplification administrative, engagé en particulier en ce qui concerne le code de l'environnement, en ajoutant des couches supplémentaires à un mille-feuilles réglementaire déjà lourd et complexe.

L'amélioration de l'encadrement du développement des activités économiques en mer pour la prise en compte des enjeux environnementaux.

Concernant cette dernière mesure, la création d'un régime d'autorisation encadrant les activités sur le plateau continental, la ZEE, la ZE et ZPE soulève des inquiétudes auprès des ports en ce qui concerne les travaux de dragages et la relocalisation en mer des matériaux de dragage.

Ces travaux, sont aujourd'hui déjà soumis à déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau. Par ailleurs, le projet de loi prévoit d'assujettir les titulaires d'une autorisation d'utilisation de l'espace public au paiement d'une redevance au profit de l'Etat. L'application d'une telle mesure à l'immersion des sédiments de dragage serait contraire au plan de relance de la filière portuaire engagé par l'Etat, dont l'objectif est de rattraper le retard important des ports français en terme d'investissements, de performance des opérations de manutention des navires et de desserte par mode de transport massifié de leur hinterland par rapport à leurs concurrents d'Europe du Nord mais aussi de Méditerranée. Au regard des volumes dragués (33 millions de tonnes en 2009 dont 30 millions de tonnes par les grands ports maritimes métropolitains) et immergés (23 millions de tonnes en 2008), cette redevance aurait un impact financier tel qu'elle remettrait en cause la compétitivité des ports français. On peut en effet s'interroger sur le financement de cette nouvelle redevance par les ports, l'Etat et les collectivités territoriales : augmentation des droits de port et / ou autofinancement, sachant que le coût des opérations de dragage et d'immersion est en grande partie supporté par l'Etat ou les collectivités directement ?

Au-delà du principe de ces mesures, qui peuvent être très utiles dans certains cas et répondent aux exigences des générations futures, c'est bien sur les modalités de mise en œuvre, que l'on ne connaît pas aujourd'hui, qu'il conviendra d'être attentif afin qu'elles ne soient pas un frein au développement économique des ports.

Il apparaît par ailleurs, au travers de l'avis rendu par la Chambre Régionale d'Agriculture Nord-Pas de Calais, que, à l'instar de l'organisation prévue au niveau national avec le CNPN, l'idée de donner une compétence au CSRPN lui ouvrant droit à émettre un avis conforme (et plus seulement consultatif) sur les autorisations portant sur les espèces protégées, a fait débats. En effet, si elle devait être appliquée, une telle mesure pourrait impacter nombre de décisions d'aménagement.

Par ailleurs, la modernisation des dispositifs relatifs aux espaces naturels marins et littoraux prévoit de conditionner l'autorisation de projet de travaux, d'ouvrages et d'infrastructures soumis à étude d'impacts au titre du L122-4 du code de l'environnement à l'avis conforme des Aires Marines Protégées. Cette disposition, si elle est appliquée, pourrait impacter nombre de décisions d'aménagement déjà soumis à l'examen de la Haute Autorité Environnementale. En outre, l'extension de la consultation de l'AMP pour les activités qui n'ont pas de lien direct avec le milieu marin.

Concernant la modernisation de la gestion du domaine public naturel, il convient d'éviter que la constitution de réserves financières s'applique aux ports s'ils sont appelés directement ou indirectement dans le financement du projet.

Sur un autre aspect, la proposition d'améliorer les modalités d'intervention des SAFER (ou autres organismes d'aménagement foncier) à des fins environnementales mérite d'être soutenue dans le sens où elle permettrait de travailler plus efficacement, en amont, par exemple, sur les mesures de « remembrement » nécessitées par les aménagements portuaires en projet, voire également à la recherche et la mise en œuvre de mesures de compensation environnementale en dehors des espaces portuaires, éventuellement mutualisées dans le cadre d'une gouvernance élargie à une échelle territoriale adéquate.

F. Paysages

Cette partie vise à compléter et renforcer la réglementation sur l'affichage publicitaire tout en rénovant et relançant la politique en faveur des paysages. Elle n'appelle pas d'observation particulière si elle ne vient pas surajouter une contrainte réglementaire dans l'instruction des projets.

III - Agence Nationale de la Biodiversité

La création d'une Agence de la Biodiversité a été annoncée par le Premier Ministre lors de la Conférence Environnementale le 14 septembre 2012. Deux préfigurateurs ont été nommés en décembre 2012 et ont rendu leur rapport en février de cette année.

Le rapport des deux préfigurateurs propose deux scénarios. Le premier, jugé modeste, regrouperait simplement les opérateurs publics gérant les aires protégées (parcs nationaux, aires marines, ...).

Mais c'est plutôt le second scénario qui semble privilégié, de bien plus large envergure puisqu'il intégrerait les réseaux Natura 2000, Trame verte et bleue, ... ou encore les nouveaux parcs naturels régionaux.

Sur un plan général, au-delà des difficultés générées par l'intégration d'une véritable « nébuleuse » de plusieurs dizaines d'organismes, sous tutelle ou agréés et financés par l'Etat, les régions, les départements, ce sont les missions et compétences, ainsi que la gouvernance de ce nouvel établissement qui suscitent encore beaucoup d'interrogations et de réactions.

Dans l'affichage initial, deux missions sont affichées pour cette future agence ;

« Développer, grâce à des moyens renforcés, un outil indispensable en termes de connaissance »

« Favoriser, accompagner et développer l'ensemble des actions concrètes, opérationnelles, partout en France, qu'il s'agisse de la biodiversité extraordinaire protégée sur des sites remarquables ou de la biodiversité ordinaire sur l'ensemble du territoire grâce notamment à la création de continuités écologiques »,

, ceci en améliorant « la lisibilité et l'efficacité de l'action de l'Etat, et d'assurer sa cohérence avec les actions entreprises par les collectivités territoriales ».

Au regard de ces données générales, le rapport des deux préfigurateurs fait des préconisations qui méritent les commentaires suivants.

Au plan de la gouvernance, comme évoqué plus haut, la gouvernance territoriale fait encore débat entre les partisans (associations) d'une échelle spécifique « biogéographique » et les élus qui penchent plutôt sur une vision départementale ou régionale, justifiée entre autre par le fait que ce sont également les plus gros contributeurs aux actions de protection de la biodiversité.

De ce point de vue, les préfigurateurs proposent, sans doute également par économie de moyens, de s'adosser aux agences de l'eau, avec un découpage calqué sur les agences de bassins hydrographiques, profitant ainsi de l'expérience des agences de l'eau et des comités de bassin dans la définition de plans d'action pluriannuels, et un mode de fonctionnement par programmes et appels à projets qui est préconisé par le rapport plutôt qu'un fonctionnement à guichet ouvert qui était plutôt le souhait des associations.

Si l'idée en elle-même est plutôt séduisante compte tenu de l'expérience des agences de l'eau, plusieurs observations semblent devoir être faites, rejoignant d'ailleurs des commentaires de certains acteurs (associations, élus, ...) :

Si les associations étaient plutôt partisans d'un transfert des missions de police à cette nouvelle agence, le choix des préfigurateurs, sans doute également pour des raisons purement réglementaires, s'est porté sur un maintien de ces compétences au sein des organismes qui en sont en charge aujourd'hui (services de l'Etat, ONEMA, ONCSF en particulier), ceux-ci gardant leur autonomie dans le cadre d'une collaboration avec la nouvelle agence, contrairement à l'idée de départ qui évoquait une intégration complète.

Outre la question importante des moyens et des compétences qui resteront à ces organismes pour exécuter leurs missions, la question de la coordination entre un établissement chargé de proposer et mettre en œuvre les politiques de protection de la biodiversité et les services chargés de sanctionner les infractions devra être examinée de très près, l'expérience montrant sur d'autres sujets que c'est toujours un sujet délicat.

Cette organisation de la gouvernance territoriale peut également faire craindre un éloignement avec les politiques, les actions, et les financements correspondant, portées par les collectivités dans ce domaine, face à un sentiment, exprimé largement par les élus, de recentralisation de ces politiques, même si le terme d'« agence française » plutôt que « agence nationale » serait proposé.

Au-delà de l'efficacité de ces structures, reconnue, l'expérience même du fonctionnement des agences de l'eau, ainsi que de l'ADEME sur le modèle de laquelle l'idée de cette agence de la biodiversité a été élaborée, montre, malgré les instances de pilotage instaurées au niveau régional ou interrégional, une forte dépendance du fonctionnement de ces antennes territoriales aux instances nationales, alimentant ce sentiment exprimé par les élus.

Cet « éloignement », s'il se confirmait, pourrait, en ce qui concerne les ports, dégrader les conditions de montage des projets en regard des relations aujourd'hui établies avec les services de l'Etat et collectivités en charge de la mise en œuvre des politiques sur la biodiversité au plus proche du territoire.

Un exemple particulier pour illustrer ces propos : La politique de protection de la biodiversité est principalement assise sur ce qu'on appelle la Trame Verte et Bleue, base de réflexion et d'élaboration des Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE), constat qui fait en lui-même, aujourd'hui, l'objet de nombreux commentaires parmi l'ensemble des acteurs, associations comme élus.

Une approche par trop éloignée des réalités du terrain met en évidence la difficulté d'aboutir à un schéma de cohérence adapté à ces réalités alors même que les ports se dotent de Schémas Directeurs du Patrimoine Naturel.

On peut effectivement craindre qu'une gestion plus distante, sinon centralisée, amène à encore plus de discordances entre des documents comme le SRCE, qui seront « opposables », et la réalité, complexe sur un port, des espaces à protéger.

La question des moyens qui seront affectés à cette nouvelle agence est bien sûr primordiale.

Le premier aspect porte sur les questions posées par le transfert des moyens humains des organismes « intégrés », notamment pour la poursuite de certaines missions (comme la police évoquée plus haut) pour les établissements qui ne seraient pas totalement intégrés.

Le second porte sur les aspects financiers, l'ensemble des acteurs étant d'accord pour dire que cette nouvelle agence ne pourra pas être efficace sans un apport de financement par le biais de taxes spécifiques supplémentaires, sur le modèle des agences de l'eau.

Au sein des propositions faites par les préfigurateurs, il apparaît l'idée de la création d'un « centre de ressources », sorte de fond d'investissement (de ce que l'on en comprend) sur l'aspect de la compensation des impacts environnementaux, à l'image des investissements que réalise actuellement la Caisse des dépôts et consignations pour développer des surfaces de compensation écologique.

Cette proposition mérite d'être soutenue, même si l'échelle de gouvernance de ce fond et de son utilisation reste à déterminer, dans l'esprit de subsidiarité des décisions.

Un point d'attention doit également être évoqué s'agissant de la proposition d'une majoration des redevances liées à l'utilisation du domaine public maritime par diverses activités économiques, même si cette proposition s'applique plutôt aux activités liées au tourisme sur les plages qu'aux activités portuaires.

Au-delà de ces propositions, la question se posera, comme pour tous les établissements publics de l'Etat, de la pérennité des fonds publics affectés à cette agence de la biodiversité et des efforts d'économie qui s'imposeront, comme c'est le cas aujourd'hui pour les agences de l'eau en particulier.

La dernière observation concerne plus spécifiquement les ports et leur environnement maritime, s'agissant de l'intégration de l'Agence des Aires Marines Protégées (AAMP) et du rôle d'opérateur que la future Agence de la Biodiversité jouera de ce fait sur l'ensemble des espaces marins protégés (Parcs, zones Natura 2000, ...).

Les ports sont particulièrement intéressés, certains étant opérateur principal pour l'élaboration de DOCOB de zone Natura 2000 en mer. Le renforcement du rôle et de la compétence de l'AAMP aujourd'hui comme gestionnaire futur de l'ensemble des aires marines protégées donnera à la future agence de la biodiversité un rôle d'opérateur incontournable qui mérite d'être discuté sur le principe, ni les agences de l'eau, ni l'ADEME, pris comme modèles, n'ayant aujourd'hui un tel rôle parallèlement à leurs autres missions.

Pour conclure, les ports français souhaiteraient pouvoir disposer de plus d'informations sur le volet fiscal de la loi.

CHAPITRE 2

Une compétitivité des transports et des services maritimes français à restaurer et conforter

- **Rapport de la Mission parlementaire
du député Arnaud Leroy**
- **Rapport d'évaluation de l'obligation de détention de
capacité de transport sous pavillon français de
l'Inspecteur général Philippe Maler**
- **Relevé de décision du Comité interministériel de la mer**

Résumé extrait du Rapport

« Une compétitivité des transports et des services maritimes français à restaurer et conforter »

du député Arnaud Leroy

Rapport complet :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Leroy.pdf

Premier constat : la concurrence mondiale et surtout européenne est devenue très forte dans un monde maritime confronté à une crise sans précédent en temps de paix.

Deuxième constat : les outils dont la France disposait pour soutenir son industrie maritime et les emplois nationaux qu'elle engendre se sont effrités ou sont devenus pour partie inopérants du fait entre autres de l'élargissement de l'Union européenne. Notre pays a, face à cette situation, manqué de vision stratégique depuis plus d'une dizaine d'années et n'a pas fait évoluer, en conséquence, les dispositifs de soutien à son secteur maritime.

Sa situation n'est pas, dans ce contexte, très différente de celles des autres pays de l'OCDE qui ont, pour certains, renoncé à défendre leurs emplois maritimes nationaux navigants ou sédentaires, et pour d'autres, développé des politiques maritimes permettant d'en sauver tout ou partie, voire d'en accroître l'importance. Notre pays doit choisir de s'inscrire parmi ces derniers.

Force est de constater que notre flotte de commerce se trouve fragilisée et ne pourra plus, si rien n'est fait, maintenir en place le système cohérent dont elle dispose encore et qui lui permet d'avoir une expertise maritime reconnue ainsi qu'un ensemble de professionnels qualifiés (navigants comme sédentaires) et de navires performants. Cependant la France dispose encore, mais pour peu de temps, des moyens de redonner à ce secteur la place qui lui revient.

Il importe maintenant que notre pays s'assigne un objectif de croissance d'ici à 10 ans de ses emplois maritimes nationaux (plus encore que du tonnage brut de sa flotte sous pavillon national), notamment des emplois les plus qualifiés. On pourrait, à cet effet, s'assigner à atteindre des effectifs de 20 000 navigants et 10 000 sédentaires sur les secteurs où nos armateurs sont internationalement les plus performants, tout en conservant les exploitations sur lesquels ils bénéficient encore d'une orientation favorable du trafic (transport des hydrocarbures, dessertes insulaires de cabotage national). C'est ce que font d'ailleurs, implicitement ou explicitement, la plupart des autres pays dans la même situation que le nôtre.

Cela exige que l'on choisisse fermement de renforcer l'employabilité internationale de nos personnels navigants nationaux en réduisant, autant que faire se peut, les surcoûts qui les affectent. Ceci implique dans les secteurs les plus exposés à la concurrence internationale :

- pour les personnels navigants, de conserver les exonérations fiscales dont ils bénéficient aujourd'hui ;
- pour les entreprises maritimes d'élargir, dans des limites réalistes, les exonérations de charges sociales patronales au-delà des seules charges de sécurité sociale de l'ENIM, à savoir ASSEDIC et allocations familiales, en limitant leur champ d'application aux armements maritimes soumis à une concurrence internationale effective pendant l'exécution de leurs missions.

De la même façon, l'accès de nos armateurs au bénéfice du "Crédit Impôt Compétitivité Emploi"(CICE) devrait être assuré. Ces efforts ne seront cependant pas suffisants sans le concours des partenaires sociaux qui auront, eux aussi, à prendre en compte ce niveau de compétition européen et international.

Il est également nécessaire d'assurer aux armements français des conditions appropriées à un nécessaire renouvellement de leur flotte en usant, là aussi, de toutes les potentialités ouvertes par les lignes directrices de l'Union européenne. Cet objectif implique de bien ancrer le dispositif de la taxation au tonnage qui leur est applicable. Il nécessite aussi d'améliorer, pour le secteur maritime, les modalités d'application de l'article 39 C du Code général des impôts, relatif aux crédits-bails, dans sa corrélation avec le régime d'exonération des plus-values de cession. C'est à ces conditions que pourront être attirés en France des centres de décision maritimes capables de se déployer internationalement.

L'attractivité du pavillon français exige, en même temps et avec la même détermination, d'être renforcée. À cet égard, il faut engager sans attendre un grand chantier, celui de l'élimination de toutes les complications, incertitudes et errements superfétatoires qui caractérisent encore trop souvent nos procédures, qui, pour certains, n'ont cours nulle part ailleurs et qui peuvent être tout aussi pénalisants que les surcoûts précités. Il conviendrait de le faire en s'inspirant des bonnes pratiques qui prévalent presque partout ailleurs. Le présent rapport en dresse une liste (non exhaustive) et recense les modifications législatives et réglementaires qui devraient en la matière être conduites au plus tôt et qui représenteraient un véritable choc de simplification conforme aux orientations du gouvernement.

Le rapport insiste également sur la nécessité de réorganiser le fonctionnement de l'administration maritime, actuellement trop éclatée, en la réunifiant, en en allégeant le fonctionnement et l'articulation interne, notamment, pour le Guichet unique du Registre international français ainsi que pour les conditions de contrôle de la Convention du travail maritime (MLC2006) de l'Organisation internationale du travail (OIT) et des nouvelles dispositions législatives relatives à l'alignement des conditions sociales pour le cabotage national sur celles du "pays d'accueil".

Une action internationale reste enfin à conduire pour éclaircir, au moins au niveau européen, les conditions de concurrence entre registres d'immatriculation et relancer sur un plan international une élimination des comportements complaisants qui prévalent encore trop souvent dans les États qui pratiquent la libre immatriculation des navires marchands. Il s'agit d'une nécessité élémentaire, et pourtant trop souvent perdue de vue, pour que la concurrence entre pavillons ne soit pas faussée.

Cet ensemble de propositions doit maintenant être concrétisé dans des initiatives législatives et réglementaires telles que, notamment :

- la modernisation de la loi du 31 décembre 1992 sur les transports maritimes pétroliers ;
- l'embarquement sur les navires marchands français de gardes privés assurant leur protection contre la piraterie ;
- l'extension limitée de l'exonération des charges sociales patronales ;
- l'accès au Crédit impôt compétitivité emploi (CICE) pour les entreprises maritimes employant des marins à bord de navires immatriculés au premier registre et exposés à la concurrence internationale ;
- l'amélioration des conditions d'accès pour les navires au crédit bail et aux concours de la Banque publique d'investissement et l'amélioration des mesures fiscales (article 39 C du Code général des impôts) pour faciliter le renouvellement et le rajeunissement de notre flotte marchande ;
- la refonte du rôle d'équipage (dispositions maintenant intégrées au Code des transports a.5231-1) ;
- l'élargissement à tous les navires français à passagers, assurant des croisières de plus de 48h, de la possibilité d'installer des casinos comme prévu par la loi du 15 juin 1907 telle, que modifiée par la loi du 4 avril 2006.

Ces propositions de nature législative, pour la quasi totalité d'entre elles, trouveraient leur place soit dans un projet de loi des finances (pour les dispositions d'ordre fiscal ou budgétaire) soit dans un projet ou une proposition de loi portant "diverses dispositions d'ordre maritime".

De nombreuses dispositions réglementaires devraient être ensuite, ou d'ores et déjà, modifiées, là aussi en lien avec le prochain CIMER (Comité interministériel de la mer) du 2 décembre 2013.

Les textes à modifier ou à prendre sont notamment :

- le décret sur les types de navires à retenir pour l'obligation de détention prévue par la loi du 31 décembre 1992 sur les transports maritimes pétroliers ;
- le décret 2006-462 du 21 avril 2006 sur la liste des lignes maritimes à passagers ouvertes au Registre international français ;
- le décret 2006-142 du 10 février 2006 relatif au Guichet unique du Registre international français en vue de le transformer en service à compétence nationale ;
- les textes douaniers relatifs à la francisation des navires et affaires maritimes concernant l'immatriculation des navires, en vue de les unifier en une procédure unique d'enregistrement constituant acte de nationalité, pouvant valoir également permis de navigation, à gérer par les affaires maritimes ;
- un décret reconstitutif d'une inspection du travail maritime dédiée et opérationnelle notamment dans le cadre des contrôles de l'État du port et de la convention internationale du travail maritime de 2007 ;
- un décret d'application de la loi de 2006 sur les jeux de hasard sur les navires de croisière et affectant les taxes afférentes à cette activité aux collectivités territoriales dans lesquelles ils sont immatriculés ;

et enfin :

- la mise en place, par voie de circulaire ministérielle, d'une obligation, pour chaque mesure nouvelle ayant une incidence maritime, d'intégrer dans l'étude d'impact, principalement et en liaison avec les usagers, les conséquences de la mesure sur la compétitivité des armements concernés ;
- la mise en place, également par une circulaire ministérielle, d'une revue générale des textes actuellement applicables aux navires et aux gens de mer en vue d'en éliminer, autant que faire se peut, les doublons et toutes les autres sources procédurales de pertes de compétitivité.

Tout ceci est à conduire — réduction des coûts, mesures d'accompagnement d'ordre financier, social et fiscal, simplification des procédures — de façon simultanée. On ne peut faire d'impasse sur aucune de ces actions en cette période critique pour l'avenir de l'emploi maritime français.

Résumé extrait du Rapport

« Évaluation de l'obligation de détention de capacité de transport sous pavillon français inscrite dans la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier »

de l'Inspecteur général Philippe Maler

Les ministres du Redressement Productif et de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et le ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont demandé aux vice-présidents du Conseil général de l'Économie, de l'Industrie, de l'Énergie et des Technologies et du Conseil Général de l'Environnement et du développement durable de procéder à une évaluation des dispositions de la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier (articles L.631-1 et suivants du Code de l'énergie). Cette loi impose aux entreprises de raffinage une obligation de détention d'une capacité de transport de pétrole brut sous pavillon français.

Cette demande se place dans le cadre des attributions conférées à ces ministres par l'article L. 1142-9 du code de la défense nationale. Elle a pour objet de réinterroger l'efficacité du dispositif dans un contexte énergétique et maritime qui a fortement évolué et d'examiner les orientations d'une possible réforme et, notamment, la faisabilité d'une extension aux importations de produits pétroliers et de gaz.

La mission a analysé dans un premier temps, la nature et la perception des risques portant sur les approvisionnements énergétiques de la France par voie maritime, notamment dans une perspective historique, et dressé un bilan de l'application de la loi. Dans un second temps, elle a analysé les changements intervenus dans l'environnement économique et maritime et dans le cadre juridique, notamment communautaire, au cours des vingt dernières années et a comparé la situation française en matière d'approvisionnement pétrolier et de potentiel de transport maritime à celle des principaux États de l'Union européenne.

Les constats dressés par la mission sont les suivants :

"L'exception française" juridique qui consistait en l'existence depuis 85 ans de dispositions législatives relatives à la capacité de transport sous pavillon national, dont la loi de 1992 constitue la dernière pièce, se double désormais d'une quasi-absence – comme il y a 100 ans – de capacité de transport pétrolier détenue par des intérêts nationaux.

Le contraste entre le niveau des intérêts français dans le transport maritime pétrolier et la situation des principaux pays de l'Union Européenne constitue aux yeux de la mission une vulnérabilité de toute la filière.

Rien ne permet d'affirmer que dans une situation de crise majeure, des États de l'Union Européenne qui contrôlent une flotte pétrolière ou disposent d'une flotte pétrolière sous pavillon national placeraient spontanément et sans conditions ces navires à la disposition d'un État qui en ferait la demande.

Les approvisionnements pétroliers de la France ont profondément évolué depuis 20 ans – les produits raffinés importés représentent désormais la moitié de la consommation nationale – et leur environnement économique et géopolitique a considérablement changé. Dans ce contexte, faute de flotte pétrolière contrôlée par des intérêts français, le maintien d'un dispositif national apparaît indispensable à une sécurisation des approvisionnements maritimes lors d'une crise majeure.

Le double constat de la dépendance vis-à-vis des produits raffinés importés et du niveau très faible de la capacité de transport de produits raffinés activables dans le cadre des transports maritimes d'intérêt national conduit la mission à proposer d'aligner les produits pétroliers non raffinés en France sur le régime d'obligation de capacité de transport maritime sous pavillon français applicable aux importations de pétrole brut.

S'agissant du gaz de pétrole liquéfié (GPL) la mission recommande d'appliquer une obligation de même nature que celle proposée pour les produits. Ceci nécessiterait d'étendre l'obligation de stockage stratégique au GPL.

Relevé de décisions du
Comité interministériel de la mer
Lundi 2 Décembre 2013
Concernant la compétitivité du pavillon français et
l'adaptation de l'encadrement des approvisionnements
pétroliers

Promouvoir la compétitivité du pavillon français

A. Autoriser le recours à des équipes privées de protection des navires

Le projet de loi autorisant le recours à des équipes privées de protection des navires ayant été transmis au Conseil d'Etat, le CIMER décide :

- de saisir dans les meilleurs délais le Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) ;
- de le présenter rapidement au conseil des ministres ;
- de confier au ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche le soin de veiller à la préparation des différents textes d'application nécessaires (décrets et arrêtés), notamment pour préciser les modalités de délivrance des agréments et autorisations professionnelles.

B. Favoriser le renouvellement de la flotte de commerce et de pêche et simplifier les procédures administratives

Le CIMER retient les priorités suivantes :

- faciliter les investissements de renouvellement de la flotte de commerce et de pêche, dans le cadre des règles communes établies au niveau européen :
 - o les propositions du rapport Leroy relatives au financement de la flotte seront approfondies en amont du projet de loi de finances pour 2015, en particulier l'aménagement de la fiscalité des plus-values de cession d'un navire, en cas de réinvestissement dans de nouveaux navires. Le mécanisme d'imposition dénommé « taxe au tonnage » sera conforté ;
 - o la Banque publique d'investissement sera également mobilisée pour faciliter le financement des nouveaux navires.
- Simplifier les procédures administratives du secteur du transport maritime et de la pêche. A titre d'exemple :
 - o Rénovation du rôle d'équipage, en concertation avec les partenaires sociaux ;
 - o Amélioration de la coordination des services en charge des différentes procédures de contrôle des navires, que ce soit au titre de la sécurité ou au titre des règles sociales : des contrôles en commun seront organisés pour améliorer leur efficacité et limiter leur redondance ;

- Lors de l'instauration d'un nouveau certificat nécessaire à la navigation, étudier les possibilités de délégation de sa délivrance, tout en garantissant le maintien au sein de l'Etat du pavillon ; une simplification du calcul et de l'utilisation de la jauge des navires inférieurs à 24 mètres sera aussi expertisée ;
- Amélioration de l'articulation des procédures de francisation et d'immatriculation : un guichet unique dématérialisé pour les bateaux de plaisance sera mis en service fin 2015 ; son extension aux autres navires sera engagée ;
- Poursuite de la modernisation du régime des hypothèques ;
- Modernisation du guichet unique du Registre international français pour apporter une prestation globale aux armateurs.

Enfin, le CIMER décide de prendre une initiative au niveau européen pour mettre en discussion avec nos partenaires le sujet des concurrences entre pavillons européens dans les eaux européennes, dans le secteur des services maritimes, du transport maritime et de la pêche. Cette initiative s'inscrit dans la continuité des lois votées depuis un an concernant la convention internationale du travail maritime et les dispositions dites de l'Etat d'accueil.

Adapter le dispositif de sécurisation des approvisionnements pétroliers par voie maritime aux évolutions des modes de production et de distribution des produits pétroliers

Le CIMER décide d'engager l'adaptation de la loi du 31 Décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier pour substituer à l'obligation actuelle de détention de capacité de transport maritime sous pavillon français applicable aux seules importations de pétrole brut de nouvelles dispositions portant sur un périmètre étendu à l'ensemble des produits pétroliers mis à la consommation (raffinés ou importés en France hexagonale).

Cette actualisation devra s'effectuer dans le souci d'une concurrence équitable entre les différents acteurs du secteur.

Le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie est chargé de préparer les dispositions législatives nécessaires, en poursuivant les consultations déjà entreprises avec les professionnels concernés. Cette concertation permettra en particulier d'étudier les possibilités de mutualisation des obligations et de substitution par du pétrole brut.

CHAPITRE 3

Modernisation de l'Action Publique

Evaluation de la Politique Maritime

Première lettre de mission



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

La ministre

Le ministre délégué chargé des transports,
de la mer et de la pêche
à

Destinataires in fine

Paris, le **18 MARS 2013**

Réf : D13005178

Madame, Messieurs,

Le Gouvernement s'est fixé une nouvelle ambition pour une action publique plus cohérente et plus efficace, inscrite dans un cadre respectueux de la trajectoire de redressement de nos finances publiques. Pour assurer dans la durée la cohérence et l'efficacité de l'action publique, il a décidé de s'engager dans un travail d'évaluation partenariale des politiques publiques avec l'ensemble des acteurs concernés (Etat, collectivités, organismes sociaux et opérateurs).

Ces évaluations partenariales doivent faciliter la construction d'une vision collective des enjeux, des finalités et des modalités de mise en œuvre de chaque politique publique, en tenant compte des besoins des citoyens actuels et à venir. Elles doivent aussi contribuer à une hiérarchisation des objectifs de l'action publique, à une amélioration de son efficacité, notamment dans sa dimension partenariale, alors que les dépenses publiques doivent globalement décroître tout en couvrant les besoins évolutifs de la population.

Le comité interministériel de la modernisation de l'action publique (CIMAP) du 18 décembre 2012 a décidé de faire procéder à une évaluation partenariale de la politique maritime dès le début de l'année 2013.

L'action publique en mer comporte plusieurs volets qui interagissent à des degrés divers les uns avec les autres. Ils concernent à la fois des activités économiques (pêches maritimes, aquaculture, transport maritime, extraction pétrolière et minérale, énergie marine, tourisme) et l'action propre des pouvoirs publics (surveillance et contrôle en mer, protection des milieux marins, sécurité maritime, sauvetage en mer, sauvegarde du patrimoine...). La politique maritime, elle aussi, repose sur les trois piliers du développement durable que sont l'économie, le social et l'environnement.

Avec l'intégration de la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie couvre désormais une grande part des champs de la politique maritime, hors défense : sécurité et sûreté maritimes, formation et emploi maritimes, flotte de commerce, gestion des milieux et espaces marins, gestion des ports, énergies marines, prévention des risques maritimes et littoraux, pêche et aquaculture, construction navale pour partie.

Au niveau déconcentré, depuis la réforme profonde et récente de l'administration territoriale de l'Etat (Réate), la politique maritime est mise en œuvre par de nouveaux services au niveau tant interrégional que régional ou départemental. D'autres administrations concourent également à la mise en œuvre des politiques maritimes. Le secrétaire général de la mer assure un rôle de coordination des administrations pourvoyeuses de moyens y compris au profit de certaines des politiques du MEDDE, s'appuyant notamment sur les préfets maritimes.

La politique maritime doit aujourd'hui être conduite d'une manière plus globale et intégrée et disposer d'un cadre de référence pour la protection du milieu, la valorisation des ressources marines et la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral, à l'exception de celles qui ont pour unique objet la défense ou la sécurité nationales.

A- Les enjeux maritimes ont un caractère intersectoriel affirmé et la mer est un espace de développement dynamique.

La préoccupation maritime connaît un essor particulier. La politique maritime est un enjeu majeur pour la France qui dispose, de par la position que lui confèrent ses territoires d'Outre-mer, du deuxième espace maritime mondial

L'« économie bleue » est identifiée par la Commission européenne comme primordiale pour les différents Etats membres. Sa valeur ajoutée brute est estimée à environ 500 milliards € et pourrait atteindre près de 600 milliards € en 2020 pour l'Union européenne.

Concernant les enjeux environnementaux, la prise de conscience semble désormais acquise sur la fragilité des mers et des milieux marins, notamment en liaison avec les questions des pollutions accidentelles, de l'impact des déchets et de la protection de certaines espèces marines.

La politique maritime doit s'inscrire dans le cadre du développement durable et veiller à concilier la nécessaire préservation des milieux marins et la légitime volonté de maintenir, voire développer une activité économique compétitive sur le littoral et en mer.

Ainsi, par exemple, le développement des énergies marines va modifier profondément les usages dans les zones concernées. Ces projets complexes interviennent sur un espace maritime déjà très utilisé par d'autres opérateurs (plaisance, pêche, transport maritime, protection de la biodiversité et des habitats...). Ils nécessitent pour prospérer un cadre juridique sécurisé dans le temps et un accompagnement administratif adapté. En effet, de nombreux services interviennent dans le processus mais la synthèse n'est actuellement opérée que par le promoteur

lui-même qui doit concilier les impératifs émis de manière trop peu concertée par chacun des services de l'Etat.

B- La politique maritime concilie différents objectifs et mobilise de nombreux acteurs.

La politique maritime s'inscrit tout d'abord dans des politiques communautaires et internationales qui encadrent parfois fortement les initiatives nationales. C'est le cas, par exemple, pour la pêche et l'aquaculture avec la Politique commune de la pêche (PCP), actuellement en pleine réforme. De même, dans le domaine de la sécurité maritime, les politiques communautaires et internationales ont initié des évolutions majeures qui portent notamment sur le suivi du trafic des navires, la surveillance par satellite des rejets d'hydrocarbures, la lutte contre les pollutions marines ou encore le régime d'inspection par l'État du port. Enfin, en matière environnementale, la directive-cadre stratégie pour le milieu marin 2008/56/CE du 17 juin 2008 (DCSMM) établit un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin dans la perspective d'atteinte ou de maintien du bon état écologique. Elle constitue le pilier environnemental de la politique maritime intégrée de l'Union européenne.

Dans sa communication sur la politique maritime de la France du 21 novembre dernier, qui fait suite à la déclaration de Limassol du 8 octobre 2012 sur la politique maritime intégrée de l'Union européenne, le Gouvernement a rappelé l'importance des enjeux maritimes pour la France et annoncé son intention de moderniser la gouvernance et l'administration maritimes.

Pour mener à bien les politiques maritimes, de nombreux acteurs sont mobilisés.

Au niveau de l'Etat, la mer est un sujet interministériel puisqu'il concerne notamment les ministères de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, de la défense, des finances, de l'intérieur, des affaires étrangères, des outre-mer ou encore de la recherche. Plusieurs agences et opérateurs de l'Etat interviennent également dans ce domaine parmi lesquels ceux en charge de la protection sociale des gens de mer, de l'enseignement maritime, de la protection des espaces marins et littoraux, de la connaissance, l'expertise et la recherche, de l'exploitation et la valorisation des ressources marines.

Les grands ports maritimes sont eux aussi des acteurs importants. L'objectif de la réforme portuaire, qui était de leur permettre de faire face à la concurrence des grands ports de la mer du Nord et de la Méditerranée, reste à consolider dans le cadre d'une stratégie nationale de relance portuaire.

Au-delà de l'Etat, les collectivités territoriales, ont également un rôle à jouer dans le domaine maritime par leur intervention en matière économique et de développement des territoires régionaux.

Dans le cadre du premier cycle des évaluations, nous souhaitons vous confier l'évaluation de la politique maritime, en particulier l'articulation et la mise en

cohérence des différentes politiques sectorielles et la capacité à appréhender les enjeux de façon transversale. Vous conduirez les travaux de diagnostic prospectif de façon partenariale. Il vous appartient de procéder à toutes les consultations que vous jugerez nécessaires. Nous attachons une importance particulière à la consultation des organisations syndicales.

Il est attendu pour cette première étape, d'une part, un rapport d'analyse qui restitue l'état des lieux ainsi que la convergence et les débats qui subsistent et, d'autre part, un rapport opérationnel, court et normé afin de faciliter la décision, qui présente des conclusions incluant notamment les priorités hiérarchisées de la politique évaluée et quelques pistes d'évolution possibles.

Votre diagnostic portera en priorité sur les objets suivants :

- l'articulation des politiques publiques maritimes sectorielles entre elles;
- l'efficacité des organisations actuelles, qu'elles soient internes au MEDDE ou à caractère interministériel ;
- les modalités d'information du Parlement sur la politique maritime.

Vous mènerez vos travaux conformément au cahier des charges relatif à la politique maritime qui sera établi par les co-coordinatrices de cette évaluation, la directrice des affaires maritimes et la directrice des pêches maritimes et de l'aquaculture. Ces deux co-coordinatrices assureront un suivi de vos travaux et vous leur ferez part d'éventuelles difficultés.

Vous pourrez solliciter, d'une part, les directions métiers concernées au sein du ministère (direction des affaires maritimes, direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, direction de l'eau et de la biodiversité, direction générale énergie climat, direction des services de transports, direction générale de la prévention des risques) ainsi que le secrétariat général, le conseil général de l'environnement et du développement durable et la délégation au développement durable.

Vos travaux seront soumis à l'avis d'un comité de pilotage composé de représentants des administrations et d'élus impliqués dans la politique maritime.

Votre diagnostic devra s'inscrire dans le calendrier suivant :

- Fin mars 2013 : transmission aux coordinatrices du programme de travail de l'évaluation (cadre détaillé indiquant la méthode et les objectifs opérationnels)
- fin mai 2013 : transmission aux coordinatrices du rapport d'analyse et du rapport opérationnel aux fins d'examen par le comité de pilotage et élaboration d'un point d'avancement de l'évaluation à la mi-juin 2013 en vue d'une information au CIMAP de juillet 2013.

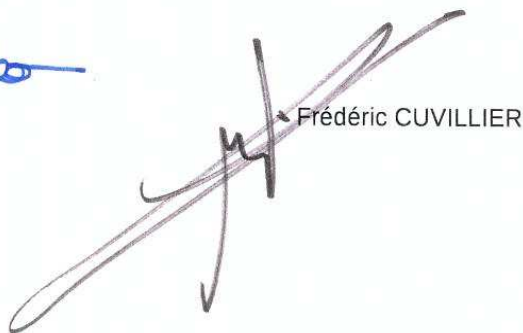
Les hypothèses de scénarios que vous aurez présentées dans le rapport opérationnel seront ensuite arbitrées après avis du comité de pilotage.

À l'issue de cet arbitrage, nous signerons début juillet une nouvelle lettre de mission demandant d'approfondir les scénarios que nous aurons retenus.

Nous appelons votre attention sur le fait que d'autres missions sont lancées dans le cadre de la MAP, qui peuvent avoir des connexions avec la mission qui vous est confiée (politique de l'eau, polices de l'environnement).



Delphine BATHO



Frédéric CUVILLIER

Destinataires :

Mme Marianne BONDAZ, IGA
M. Jean Michel SUCHE, IGAM
M. Yves MORIN, CGEDD

Rapport d'évaluation de la politique maritime

Rapport opérationnel Juin 2013

Synthèse et liste des propositions

Rapport complet disponible à cette adresse :

<http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Rapports-recents-classes-par-date-de-mise-en-ligne/Evaluation-de-la-politique-maritime-Phase-de-diagnostic-Rapport-operationnel>

Par lettre en date du 18 mars 2013, la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE) et le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche ont demandé à une équipe interministérielle d'inspecteurs (Marianne BONDAZ, Yves MORIN et Jean-Michel SUCHE) de procéder à une évaluation de la politique maritime dans le cadre de la démarche d'évaluation de l'action publique.

Conformément à la méthodologie de la modernisation de l'action publique (MAP), l'équipe d'évaluation a rencontré un grand nombre de personnes, soit sur le littoral, soit à Paris. 200 acteurs et bénéficiaires de la politique maritime définie au sens large ont ainsi été rencontrés, dont une moitié de responsables de l'Etat (administrations centrales, préfets, services déconcentrés, instituts de recherche), des parlementaires, des élus locaux et des fonctionnaires d'administration territoriale, des membres du conseil national de la mer et des littoraux (CNML) représentant les associations d'environnement ou les salariés du secteur maritime, des représentants des principaux secteurs économiques et des représentants du personnel du MEDDE. L'équipe d'évaluation a également procédé au recueil d'informations par questionnaires et a exploité un important fond documentaire.

Cinq éléments principaux ressortent du rapport :

I - La notion de politique maritime pose des interrogations de contenu et de périmètre. Dans son acception la plus large, elle engage de multiples acteurs publics et privés, à forte tradition maritime ou provenant d'horizons différents. Elle est très marquée par ses aspects internationaux et communautaires.

La politique maritime recouvre un ensemble de politiques sectorielles qui peuvent être propres à la mer (par exemple politique des pêches maritimes) ou constituer le volet maritime d'une politique plus vaste dont les enjeux dépassent largement le cadre maritime (par exemple : énergie en mer).

La référence au code de l'environnement (articles L 2191 et R 219-1-1) permet certes de décrire le contour général de la notion de gestion intégrée de la mer et du littoral, qui rejoint la politique maritime intégrée (PMI) promue par l'Union européenne. Mais si une stratégie nationale de la mer et du littoral est attendue par la plupart des acteurs, chacun y voit souvent un contenu différent.

La protection et l'exploitation des milieux marins, l'une et l'autre dans un équilibre souvent délicat, voient l'intervention d'acteurs provenant d'horizons divers : professionnels des entreprises (de tradition maritime ou nouvellement venus par « maritimisation » de leurs activités) ; acteurs publics, y compris les collectivités territoriales ; institutions internationales et communautaire, dont dépend fortement l'évolution de l'économie maritime nationale, du fait notamment de la nature et des ressources de l'espace maritime, qui ne connaît pas de frontières.

La gouvernance de l'espace marin, situé à la rencontre de ces visions diverses, est naturellement complexe. En outre elle peut difficilement s'appuyer, comme à terre, sur une planification de type urbanistique.

II - La politique maritime a fait l'objet de plusieurs documents stratégiques qui reconnaissent l'importance des enjeux des océans. Des objectifs forts sont énoncés par l'Etat qui mène en particulier un effort significatif en matière de recherche.

Les pouvoirs publics ont affirmé leur intérêt envers la dimension maritime de la France dans trois documents stratégiques : « rapport Poséidon » (2006), livre bleu des engagements du « Grenelle de la mer » et livre bleu de la « stratégie nationale de la mer et des océans » (2009). Chacun de ces textes explique la nécessité de protéger et de gérer ce bien commun grâce à une croissance bleue respectant les trois piliers du développement durable.

Ces documents insistent sur la nécessité de développer la connaissance du milieu marin et la formation aux métiers de la mer, conditions *sine qua non* de la réussite de toutes les politiques sectorielles : pêche et aquaculture durable, biotechnologies et énergies bleues, stratégie nationale portuaire et report modal du transport, industrie innovante et navires du futur.

Ils évoquent également les questions de politique maritime intégrée et de gouvernance à cinq en argumentant sur la nécessité d'intégrer horizontalement les politiques sectorielles complémentaires et de favoriser le dialogue entre les acteurs des différentes échelles territoriales dans une intégration verticale. Mais ces nombreux objectifs ne sont pas toujours priorisés, voire financés. L'action en matière de recherche maritime est importante mais insuffisamment cernée. Un travail plus approfondi est recommandé par l'équipe d'évaluation qui n'a pu avoir qu'un aperçu sommaire de ces activités et des stratégies sous-jacentes.

III - L'efficacité et l'efficience de l'action publique ne sont pas toujours optimales. Selon de nombreux interlocuteurs, cette politique, annoncée avec force, n'est pas toujours lisible « sur le terrain ». Elle est parfois insuffisamment coordonnée et peut présenter un décalage par rapport à l'émergence de grands enjeux d'avenir.

La politique maritime nationale est en premier lieu difficilement dissociable d'une analyse stratégique, des risques à l'échelle mondiale, compte tenu de l'étendue de notre espace maritime. Les conclusions du « Grenelle de la mer », confirmées par le récent livre blanc de la défense et de la sécurité nationales, soulignent combien les océans pourraient constituer dans l'avenir un théâtre d'affrontements et de concurrence internationale. La dépendance de la France vis-à-vis de la sécurité des échanges maritimes, son statut particulier dans le monde au regard des outre-mers et la montée des enjeux de sécurité en mer nécessitent la mise en oeuvre coordonnée de moyens d'action de l'Etat en mer importants.

L'action en matière d'environnement est en plein essor, mais manque de lisibilité pour certains acteurs et requiert plus de financement. La vigilance reste de mise pour ce qui concerne l'action de lutte contre les pollutions accidentelles en mer. Mais surtout la politique de protection du milieu marin, indispensable à la plupart des activités marines, doit se déployer à terre comme en mer et apparaît insuffisamment comprise.

L'action économique, enfin, devrait pour beaucoup être davantage ciblée sur les activités d'avenir. Elle doit s'appuyer sur un effort de développement des connaissances des milieux et des ressources marines ainsi que sur une incitation à l'innovation. Un pilotage renforcé est nécessaire en la matière.

IV - L'organisation déconcentrée est jugée trop complexe mais aucune option préférable n'émerge. L'utilité et le sens d'une évolution des structures déconcentrées ne font pas consensus et il n'apparaît donc pas opportun au plan technique d'engager de changement en la matière.

La pertinence des directions départementales des territoires et de la mer fait l'objet d'un consensus quasi-général. En revanche, l'organisation régionale et interrégionale est critiquée par certains, mais sans que se dégage un consensus. D'autre part, le besoin de stabilité des organisations exprimé par de nombreux acteurs administratifs ou économiques conduit l'équipe d'évaluation à ne pas proposer de restructuration.

Un cas particulier peut cependant mériter examen. Ainsi, la région Bretagne dépend pour la stratégie de façade d'un binôme « préfet maritime de l'Atlantique et préfet de la région Pays-de-la-Loire » et pour la DCSMM de deux binômes de préfets : « Manche - mer du Nord » et Haute-Normandie pour la Bretagne nord (sous-région marine Manche-mer du Nord) ; Atlantique et Pays-de-la-Loire pour la pointe du Finistère et la Bretagne sud (mers celtiques et sous région marine golfe de Gascogne).

La collectivité régionale a en outre engagé une action d'ensemble en faveur du littoral et des activités, maritimes. Aussi, cette situation nécessite un aménagement au moins dans les modalités de concertation propres à la DCSMM pour que ces concertations puissent se tenir en Bretagne pour l'ensemble des sous-régions marines qui la concernent. Deux pistes sont citées en outre dans le rapport pour servir d'appui à la réflexion si une modification de l'organisation paraissait opportune dans le cas particulier.

V - Au niveau national, le rapport d'évaluation souligne la nécessité de sécuriser la filière de compétence maritime au sein du ministère en charge de la mer. Il propose trois scénarios de gouvernance et liste des suggestions recueillies en matière de simplification.

De nombreux acteurs, de toutes sensibilités - autorités centrales ou déconcentrées, professionnels, représentants du personnel - ont souligné la nécessité de maintenir une compétence maritime à un niveau suffisant dans les services de l'Etat par une gestion attentive des formations et des carrières. La filière de compétence maritime a été fragilisée par la création des DDTM et la fusion de certains corps.

Une gestion dynamique de cette filière professionnelle doit être reconfigurée pour prendre en compte cette situation au regard du faible nombre d'agents concernés et du développement potentiel des activités en mer. Les représentants du personnel ont, dans leur grande majorité, souligné l'intérêt s'attachant à l'ouverture des carrières dans le cadre de la nouvelle organisation.

Les trois scénarios de gouvernance esquissés, qui pourraient faire l'objet d'un approfondissement, s'organisent autour des trois hypothèses suivantes : soit la création d'une grande DGmer, soit un renforcement important de l'outil de coordination au sein du ministère en charge de la mer, soit enfin le renforcement du SG mer, en appui du ministre en charge de la mer pour ses missions de coordination interministérielle.

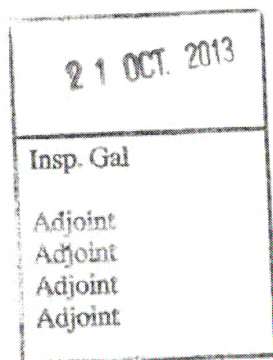
Les listes de suggestions de simplifications dans le fonctionnement de l'administration maritime, présentées dans le rapport, n'ont pas été analysées ni discutées. Elles pourraient faire l'objet de travaux ultérieurs, dans des cadres à définir. Il en est de même des différentes options de financement de la politique maritime, options éminemment liées aux choix de gouvernance opérés.

Seconde lettre de mission



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

Le ministre



Réf : D13023175

*Le ministre délégué chargé des transports,
de la mer et de la pêche*

Paris, le 17 OCT, 2013

Monsieur l'Inspecteur général,

Vous avez désigné, dans le cadre de la modernisation de l'action publique et à notre demande, un membre de votre inspection comme responsable de l'évaluation relative à la politique maritime. Nous vous en remercions.

Le gouvernement a l'ambition d'une politique maritime durable, intégrée et forte. Celle-ci a besoin d'une organisation administrative capable de développer des politiques transversales et lisibles ainsi que de soutenir les filières émergentes, eu égard aux enjeux et opportunités de développement économique des activités en mer.

Le rapport du 7 juin 2013, remis à l'issue de la phase de diagnostic et présenté lors du comité de pilotage du 3 juillet, a confirmé ces enjeux qui devront guider la réflexion pendant la phase d'approfondissement pour répondre à cette ambition.

Lors de la première phase d'évaluation, trois scénarios de pilotage de la politique maritime et d'organisation de l'administration centrale ont été identifiés. Les trois scénarios (grande DG mer, structure de coordination au sein du MEDDE, correctement articulés avec le SG mer, ou renforcement du SG Mer assurant un appui direct auprès du Ministre en charge de la Mer) doivent être approfondis. En ce qui concerne les services déconcentrés, la stabilité de l'organisation territoriale doit être privilégiée tout en cherchant à conforter les DIRM dans leur rôle de porteur de la politique maritime et à clarifier les compétences préfectorales.

Les modalités à proposer porteraient sur l'organisation et les modes de fonctionnement à retenir, pour assurer tout autant la définition des orientations que leur pilotage et l'animation de leur mise en œuvre, au niveau central et déconcentré. Elles devront prendre en compte les outils de la politique maritime intégrée qui se dessinent au niveau européen, mais aussi permettre d'assurer une meilleure interface entre l'administration et les filières économiques émergentes et un soutien plus efficace. Les ambitions sont nombreuses : mieux exercer la politique maritime, simplifier et rendre plus lisibles le pilotage de l'ensemble, tant au niveau central que local, ainsi que les processus de mise en œuvre, faciliter l'exercice de la transversalité, améliorer la prise en charge des problèmes situés aux frontières de certaines politiques publiques ou orphelins et renforcer les synergies existantes.

Monsieur Laurent COURCOL
Inspecteur général des affaires maritimes
Tour Voltaire 0201
92055 LA DEFENSE Cedex

Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 Paris – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22

Il appartient à votre inspection, en lien avec l'IGA et le CGEDD, d'en préciser les modalités techniques et les divers impacts, le cas échéant, en analysant les difficultés de mise en œuvre de ces différentes hypothèses et les coûts d'accompagnement à envisager. Les conséquences sur l'organisation des services et le personnel de chaque scénario devront être précisément déterminées.

Vos travaux s'inscriront dans la perspective du nécessaire redressement de nos finances publiques dans le cadre de la trajectoire définie par la loi de programmation des finances publiques du 31 décembre 2012. Vous veillerez à la contribution possible de la modernisation de la politique maritime à cet effort. L'amélioration des sources de financement mobilisables devra également être envisagée.

L'administration de la mer s'appuie sur des métiers spécifiques et complémentaires notamment dans les secteurs des pêches maritimes, de la gestion des gens de mer, de l'animation économique, de l'environnement marin ou encore de la sécurité maritime. La caractérisation des compétences maritimes dont il sera nécessaire de disposer dans les services pour porter cette ambition ainsi que les moyens d'entretenir cette compétence doit être précisée. Votre inspection pourra s'appuyer sur les travaux déjà menés par le ministère.

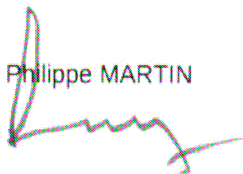
Outre les directions d'administration centrale déjà impliquées dans la première phase, le secrétariat général du ministère aidera à bien analyser ces différents scénarios. Le Contrôle général économique et financier (CGEFI) pourra, le cas échéant, apporter son appui pour l'approfondissement du scénario DG mer, comme la consultation des autres ministères, dans la droite ligne du travail entrepris durant la phase de diagnostic.

Le dossier de synthèse devra nous être remis à la fin du mois de novembre 2013.

Les travaux seront soumis, en lien avec les coordinatrices de cette évaluation, Mmes Cécile Bigot, directrice des pêche maritimes et de l'aquaculture et Régine Bréhier, directrice des affaires maritimes, à l'avis du comité de pilotage composé de représentants des administrations et d'élus impliqués dans la politique maritime.

Les propositions que nous aurons retenues feront l'objet d'un plan d'action pour la mise en œuvre des mesures annoncées au premier semestre 2014.

Philippe MARTIN



Fidèle CUVILLIER



Copie : Régine BREHIER et Cécile BIGOT

Rapport d'évaluation de la politique maritime

Novembre 2013 - Synthèse du scénario 2

Création d'une structure

de coordination au sein du ministère

Rapport complet disponible à cette adresse :

<http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Rapports-recents-classes-par-date-de-mise-en-ligne/Evaluation-de-la-politique-maritime-Phase-de-diagnostic-Rapport-d-analyse-annexe>

I. Esquisse des attributions envisageables

Il s'agirait de mettre en place, directement auprès du Ministre en charge de la mer, un outil de coordination qui pourrait s'appeler "état major", "délégation" ou "mission" (dans ce qui suit, cet outil sera appelé la Mission) permettant d'exercer deux fonctions principales :

- un rôle majeur de coordination et d'animation des structures internes du MEDDE et du ministère en charge de la mer, pour toutes les activités liées directement ou indirectement à la mer
- un rôle d'impulsion, sur un plan interministériel, de toutes les facettes de la Politique Maritime Intégrée (PMI), ce qui supposerait que la légitimité à cet égard du Ministre en charge de la mer soit confirmée par ses décrets d'attribution .

Le Ministre de la mer devrait pouvoir faire appel au SG Mer et à la DATAR et aux services des autres ministères qui contribuent à la politique maritime. Il s'agit principalement des services des ministères suivants : redressement productif, recherche, enseignement supérieur, tourisme, finances (fiscalité), égalité des territoires. Il serait souhaitable que chaque ministère se dote d'un correspondant « mer » qui participerait au réseau ainsi constitué et animé par la Mission.

La coordination pourrait également s'appuyer sur les opérateurs de l'Etat pour les questions relevant du maritime (Agences de l'Eau, Agence des aires marines protégées, Conservatoire du littoral, IFREMER, FranceAgriMer...).

La Mission aurait un rôle d'impulsion, de coordination et d'animation.

Sa plus-value porterait sur :

- La vision transversale et la connaissance des processus;
- La préparation des arbitrages internes au MEDDE ;
- L'impulsion vis à vis des services pour qui la préoccupation maritime est moins centrale ;
- L'animation des sujets émergents, orphelins ou aux frontières de plusieurs directions dans une perspective de structuration de l'action de l'Etat ;

Le chef de la Mission participerait aux réunions périodiques des directeurs d'administration centrale du Ministère avec le cabinet. Il présiderait et animerait un conseil des directeurs « maritimes », dans le périmètre du ministère, pouvant associer, en tant que de besoin, des directions d'autres ministères.

La Mission devrait voir son champ de compétences conforté en se voyant transférer, au moins dans un premier temps, les attributions dévolues conjointement au CGDD/DIDD, à la DATAR et au SGMER au titre de l'organisation du secrétariat du conseil national de la mer et des littoraux (art 9 du décret du 9 juin 2011 relatif au Conseil National de la Mer et des Littoraux), pilotage conjoint dont il a été déjà souligné la pesanteur dans le rapport de diagnostic.

Cette mesure serait de nature à faciliter l'approfondissement de la réflexion sur la méthode, le contenu et la portée de la Stratégie Nationale Mer et Littoral (SNML), qui paraît se heurter à des difficultés conceptuelles, et qui nécessite une impulsion forte et la mobilisation de compétences diverses (DHUC, DEB, DAM, DPMA, CGDD).

Pour répondre à l'objectif de lisibilité de la coordination des politiques maritimes, la Mission aurait la charge de la conception, de l'élaboration annuelle et du suivi d'un document de politique transversale, annexe au projet de loi de Finances, traduisant l'ensemble des moyens budgétaires consacrés par l'État et ses opérateurs aux politiques maritimes ou aux volets maritimes d'autres politiques sectorielles.

II. Services et moyens

La Mission serait essentiellement de nature ministérielle, mais a vocation à développer des interfaces avec les autres départements ministériels intéressés par les questions maritimes.

Elle doit donc d'abord s'appuyer sur l'ensemble des ressources présentes au sein du MEDDE et parmi les opérateurs placés sous sa tutelle. La Mission aurait donc un rôle de coordination et n'aurait pas vocation à doubler les directions opérationnelles des ministères.

Elle est placée sous l'autorité d'un Chef de mission de haut niveau; toutefois, son efficacité et sa capacité à mobiliser les énergies au sein du ministère comme à l'extérieur, dépendent moins de son niveau hiérarchique que de son aptitude à mobiliser des réseaux et des expertises, à analyser les enjeux, à dégager les points de convergence et de divergence et à convaincre. Sa relation régulière et directe avec le cabinet du Ministre est une garantie de son efficacité.

Une ébauche d'organigramme de la Mission pourrait être la suivante. Outre le chef de mission et les fonctions de secrétariat administratif, les fonctions-clé de la Mission pourraient être réparties en plusieurs ensembles ou sous-ensembles :

- Un ensemble « coordination générale inter-DAC » (avec notamment des réunions mensuelles des Directeurs impliqués dans la politique maritime). Il s'agirait d'une fonction d'une part logistique (organisation des réunions inter- DAC, tenue et suivi des tableaux de bord sur les travaux communs en cours, ...) et d'autre part d'identification des sujets qui méritent un investissement en matière de coordination. Dans cette deuxième tâche, il serait important d'être, dans une grande proximité avec le ou les Cabinets des ministres concernés, à l'écoute des services et des différents acteurs maritimes et d'apporter la transversalité, l'impulsion et les restitutions nécessaires.
- Une fonction "secrétariat permanent du CNML" avec en outre le suivi et la coordination de la préparation de la SNML. Il s'agirait là d'un rôle d'impulsion, d'animation inter-services, de synthèse des différentes contributions et bien entendu d'échange avec les parties prenantes dans le cadre du CNML.
- Une fonction « moyens consacrés aux politiques maritimes ». Il s'agirait de consolider, à partir d'un référentiel commun à tous, l'activité et les moyens financiers attribués par les différents services et opérateurs aux politiques concourant à la PMI. Cet exercice intégrerait les bilans que le SG Mer continuerait à produire chaque année (bilan de la coordination des actions de l'Etat en mer, bilan de la fonction garde-côtes), mais serait plus large que l'action de l'Etat en mer. Ce bloc serait chargé aussi pour le MEDDE de faire un suivi fin des moyens notamment humains affectés aux politiques maritimes au sein du MEDDE.
- Une fonction "recherche-innovation-nouvelles technologies- ingénierie financière", qui apporterait en direct ou par la mobilisation de son réseau, l'expertise et le suivi dans ces outils nouveaux ou de

caractère transversal, afin qu'ils soient mis au service de l'économie maritime, dans le respect des principes des traités communautaires ;

- une fonction « relations avec les collectivités territoriales » dont les actions sont importantes et vont croissant dans le secteur maritime et à ce titre méritent un suivi de la part des services de l'Etat et des échanges réguliers souhaités par les collectivités;
- une fonction « outre-mer » chargée de suivre les aspects particuliers ultramarins ;
- une fonction, à géométrie variable dans le temps, pourrait être constituée de quelques chargés de mission, chargés pour un temps limité, d'une animation sur certains sujets d'actualité ou des dossiers orphelins, dans une perspective transitoire : à l'issue de leur mission et de la définition du rôle des différents ministères, les ministères agiraient selon leurs attributions dans le cadre de la coordination « classique » telle que décrite dans le premier bloc. Le fait que ce type de mission est transitoire est important : cela éviterait de conduire la Mission à devenir un service de l'Etat avec des compétences techniques propres et responsabiliserait les ministères qui doivent rester impliqués et internaliser à terme chacun des sujets. A titre d'exemple, les sujets des compétences maritimes dans les services identifiés dans la phase de diagnostic, tels que démantèlement des navires, de la construction navale, des biotechnologies liées à la mer, ... pourraient faire l'objet de ce type d'investissement transitoire.

Le format de la Mission pourrait être réduit et ajustable selon les besoins du moment (de 8 à 12 personnes). Cette équipe serait constituée sur la base d'ETP du MEDDE (CGDD et DG) et du SG Mer.

Il devrait être capable de travailler en mode projet ("task force") sur une thématique particulière, et pour cela mettre à contribution des expertises ou mobiliser des moyens supplémentaires dans un temps limité. Il n'aurait pas en revanche vocation à gérer des dossiers dans la durée.

A cet égard, il faut souligner toute l'importance de la bonne définition des fiches de poste et d'un "casting" réussi, ainsi que la nécessité d'un croisement des cultures et des origines professionnelles dans le choix des membres de l'équipe.

III. Rattachement

L'hypothèse serait de rattacher directement la Mission au Ministre en charge de la mer, comme aujourd'hui la délégation interministérielle au développement durable (DIDD) l'est auprès du Ministre en charge du développement durable.

IV. Interface avec le SG Mer

Le positionnement de la Mission devrait être clair par rapport au SG Mer. Aujourd'hui, le SG Mer assure, avec une efficacité diversement appréciée, dans les textes ou dans les faits, une partie de cette coordination interministérielle. La création d'une Mission nécessiterait donc sans doute de revoir les attributions du SG Mer, en tenant compte également des observations et recommandations récentes faites par la Cour des Comptes.

La Mission assurerait la coordination et l'animation dans les domaines du développement durable, de l'action économique et de l'innovation, ou en matière sociale, domaines pour lesquels le SG Mer est démuné.

En revanche, le SG Mer pourrait se concentrer sur les aspects de souveraineté nationale, de sûreté et de coordination de l'action de l'Etat en mer sur un plan opérationnel, et sur la gestion de crise de sécurité maritime où il est particulièrement efficace. Le ministre en charge de la mer continuerait de disposer du SG Mer.

V. Avantages du scénario

Les principaux avantages du scénario de la délégation résident dans la souplesse et la rapidité de mise en oeuvre, dans la mesure où il s'agirait essentiellement d'un aménagement interne de l'organisation du MEDDE et du ministère en charge de la mer, mobilisant des moyens humains et financiers limités, sans modification significative des structures majeures du ministère.

Ainsi, la création de la Mission :

- permettrait au ministre en charge de la mer d'exercer une impulsion de la PMI , en couvrant tous les champs de la politique maritime hors questions de souveraineté nationale ;
- renforcerait la lisibilité de la politique maritime vis à vis des professionnels et des collectivités décentralisées ;
- éviterait des réorganisations lourdes dont la nécessité n'est pas démontrée ;
- éviterait de fragiliser des politiques publiques majeures portées par le MEDDE.

VI. Difficultés

La mise en oeuvre de ce scénario ne paraît pas comporter de difficulté majeure. Mais ses conditions de réussite résident dans le choix de l'équipe de pilotage, et dans l'appui qui serait nécessaire de la part des cabinets des Ministres.

Relevé de décisions du
Comité interministériel de la mer
Lundi 2 Décembre 2013
Créer une délégation à la mer et au littoral

Dans son relevé de décisions, le CIMER estime nécessaire de donner plus de corps à la conduite d'une véritable politique maritime intégrée, afin que la France saisisse pleinement les opportunités de la « croissance bleue ».

Il valide à cet effet la proposition du ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche de créer, au sein du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, une délégation à la mer et au littoral, chargée de coordonner l'action des différentes directions du ministère.

Il souhaite que cette délégation assure le secrétariat du Conseil national de la mer et des littoraux (en lieu et place du délégué interministériel au développement durable, du délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale et du secrétaire général de la mer).

Il demande au ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et au ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche de préparer dans les meilleurs délais le décret créant cette délégation.

Annexes

**Cartes d'enjeux concernant les parties françaises
des sous régions marines européennes
Agence des aires marines protégées**

Cartes d'enjeux concernant les parties françaises des sous-régions marines européennes

-

juillet 2013

Introduction

Les cartes thématiques (patrimoine naturel, écosystèmes, usages, pressions et impacts) ci-après ne reflètent en aucun cas une quelconque planification spatiale marine. Elles sont destinées à offrir une base de réflexion partagée et intégrée des principaux enjeux liés à l'espace marin des parties françaises des sous-régions marines :

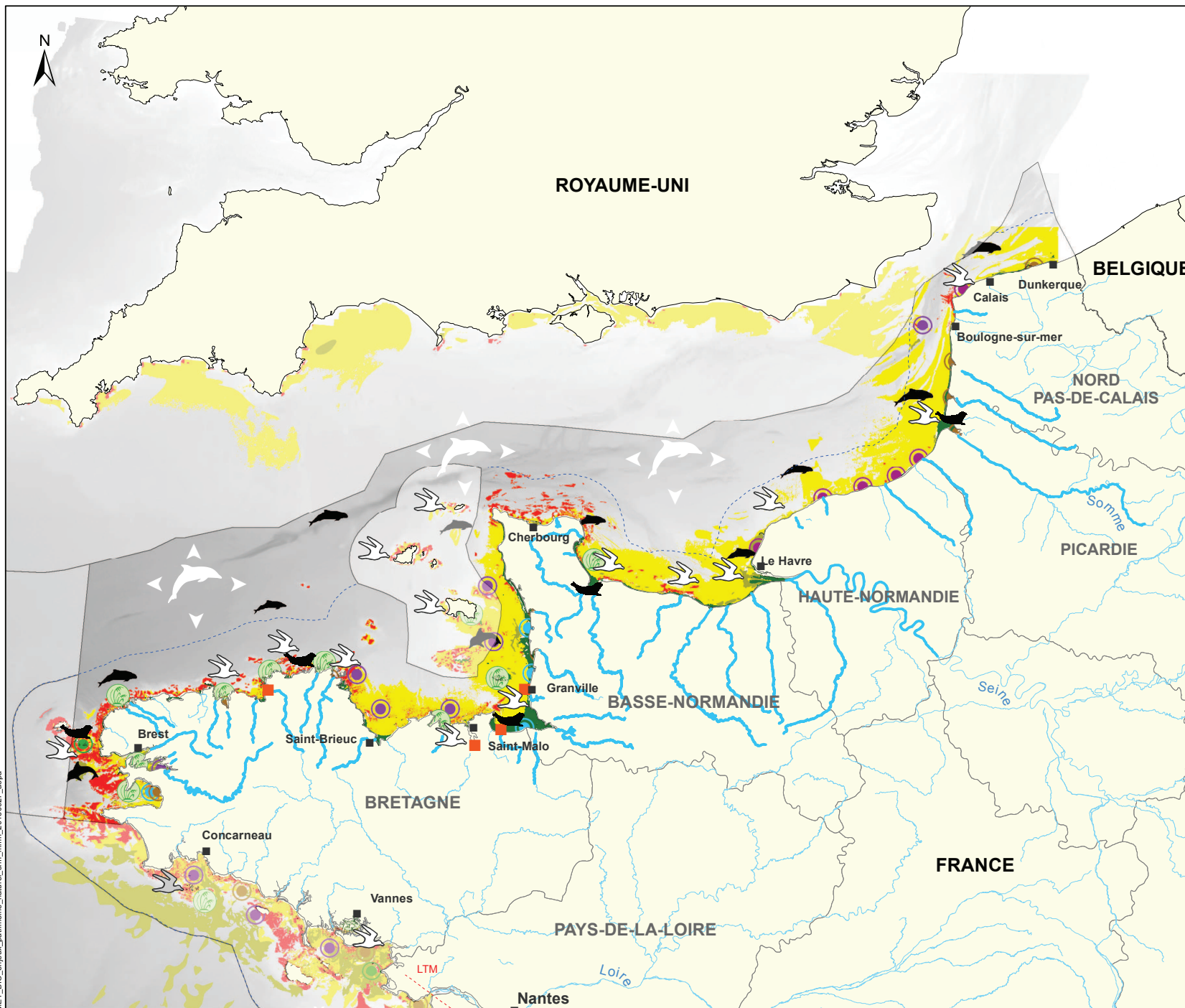
- « Manche mer du Nord »,
- « mers celtiques » et « golfe de Gascogne » (ces deux sous-régions étant regroupées ensemble),
- « Méditerranée occidentale".

Etant donné l'échelle de restitution, des symboles ont dû être utilisés pour représenter différentes thématiques qui peuvent être ou bien très localisées ou bien très diffuses le long du littoral et au large. Le choix de ces thématiques, leurs positionnements géographiques ainsi que la taille des symboles associés sont donc relatifs et reposent sur différentes informations détaillées dans les sources associées à chacune des cartes : données spatialisées, données interprétées d'après différents documents supports, dires d'experts, etc. Ces informations à "macro échelle" ne préjugent donc pas de l'absence d'enjeux plus locaux et se fondent sur l'état actuel de la connaissance.

Par ailleurs, les données utilisées pour les fonds de carte – non identifiées sur celles-ci afin d'améliorer leur visibilité – proviennent des organismes suivants :

- du Service hydrographique et océanographique de la Marine (**SHOM**), de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (**Ifremer**) et de la General Bathymetric Chart of the Oceans (**GEBCO**) : bathymétrie et éventuellement isobathes associées.
- du **SHOM** et de l'Agence des aires marines protégées (**AAMP**) : délimitations maritimes françaises et parties françaises des sous-régions marines européennes telles que définies dans le cadre de la directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM).
- de la Food and Agriculture Organization of the United Nations (**FAO**) : découpage administratifs (régions et départements).
- de l'Institut national de l'information géographique et forestière (**IGN**) : principales villes des côtes françaises.
- de l'Environmental Systems Research Institute (**ESRI**) et de la BD CARTHAGE (**IGN**) : grands fleuves et réseau hydrographique associé.

Pour toutes reproductions totales ou partielles de ces cartes, il est expressément demandé à l'utilisateur de mentionner l'ensemble des sources de données (fonds de cartes et données thématiques concernées).



PATRIMOINE NATUREL

Habitats : secteurs à enjeux identifiés

- Récifs
- Bancs de sable
- Vasières
- Estran

Habitats dits remarquables

- Herbiers de zostères
- Fonds à maërl
- Vasières intertidales
- Champs de laminaires
- Récifs d'hermelles
- Communautés des craies du littoral
- Bancs d'huîtres plates

Espèces : secteurs à enjeux identifiés

- Oiseaux
- Mammifères marins
- marsouin commun
- grand dauphin
- phoques

fleuves à poissons amphihalins

Délimitations maritimes

- Limites de la sous-région marine Manche mer du Nord
- Limite de la mer territoriale

0 50 100 kilomètres

0 40 80 milles nautiques

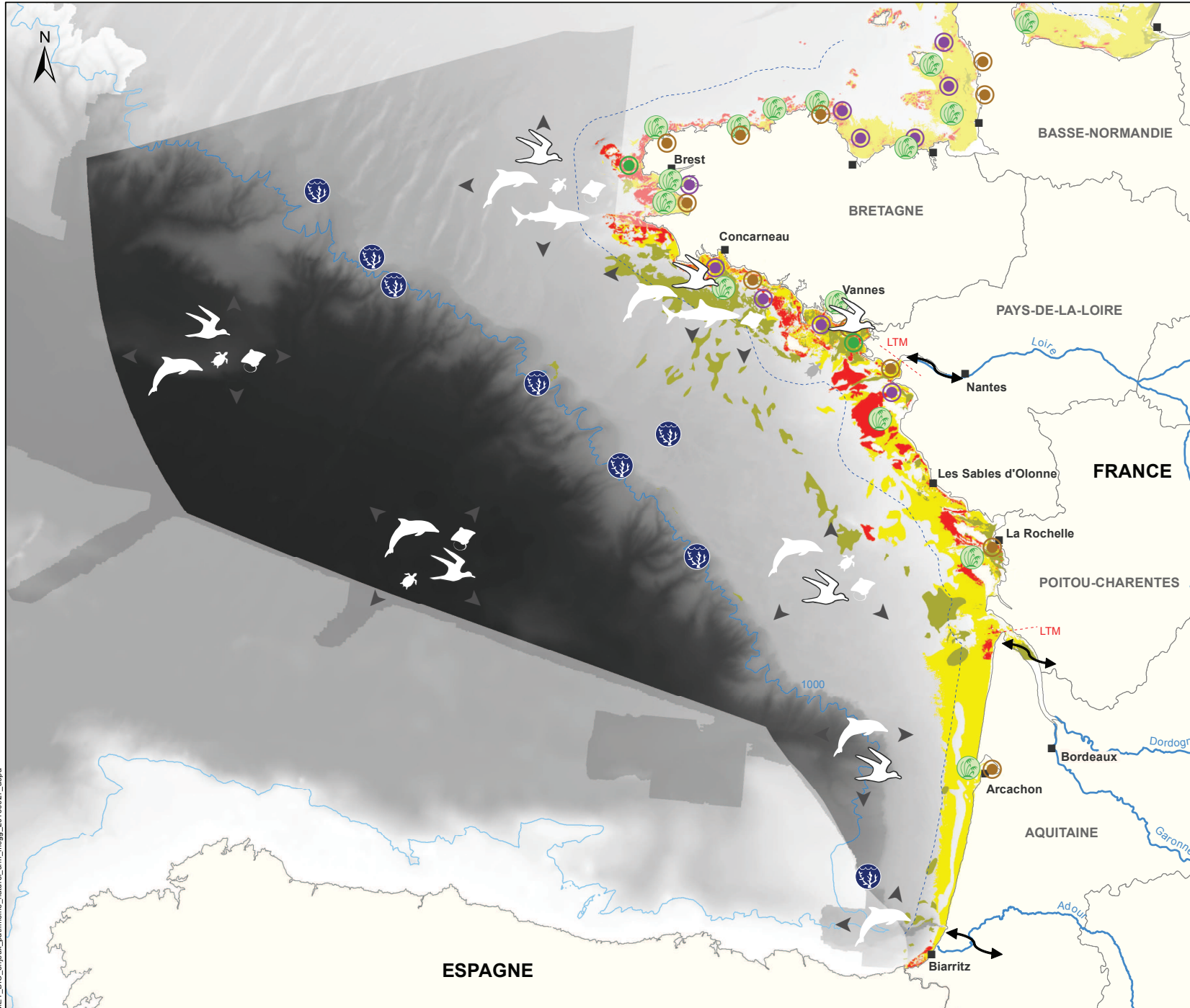
Sources des données :
 cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-région marine Manche mer du Nord - Synthèse concernant le patrimoine naturel à forts enjeux

Légende	Données	Sources
PATRIMOINE NATUREL		
Habitats : secteurs à enjeux identifiés (Récifs, bancs de sable, zones envasées)	spatialisées	Habitats physiques dans la typologie Eunis résultant du croisement de trois variables physiques maillées à la résolution de 100 mètres : nature du substrat, zone biologique, tension de cisaillement au fond. Côtes de France métropolitaine. Rapport Ifremer "Hamdi Anouar, Vasquez Mickael, Populus Jacques (2010). Cartographie des habitats physiques Eunis - Côtes de France. Convention Ifremer/AAMP n° 09/12177764/FY. » http://archimer.ifremer.fr/doc/00026/13751/
Habitats : estran 1140	spatialisées	Estimation : SHOM Larssonneur 2008
Habitat d'intérêt communautaire et des conventions des mers régionales (récifs d'hermelles, vasières intertidales, communautés de craies du littoral, maërls, bancs d'huîtres plates herbiers de zostères)	Spatialisées <i>Interprétées</i> ¹	Synthèse multi sources 2009 : Habitats de la convention OSPAR-IFREMER/réseau REBENT Base de données Natura 2000 – Muséum national d'histoire naturelle Emma Jackson PhD, Jersey 2011 (<i>Zostera marina</i>) Programme Cartographie des habitats marins CARTHAM (lot2), INVIVO/AAMP 2012 (zostera) http://cartographie.aies-marines.fr/?q=node/43
Secteurs à enjeux identifiés : oiseaux marins nicheurs	Spatialisées <i>Interprétées</i> ¹	Observations du Groupement scientifiques oiseaux marins GISOM 1999 Principales colonies Antenne Manche-Mer du nord AAMP
Secteurs à enjeux identifiés : Grand dauphin, Marsouins, colonies de phoques	<i>Interprétées</i> ¹	D'après les données du Groupe d'étude des cétacés du Cotentin GECC D'après les données élémentaires d'échange du Programme d'Acquisition de Connaissances sur les Oiseaux et les Mammifères Marins PACOMM : http://cartographie.aies-marines.fr/?q=node/45 D'après les données du Laboratoire LIENSs CRMM / Université de La Rochelle 2012
Fleuves à poissons amphihalins	<i>Interprétées</i> ¹	D'après les données PLAGEPOMI 2006-2011 Synthèse Agence aies marines protégées
Grands prédateurs	<i>Interprétées</i> ¹	Schématisation : Agence des aies marines protégées

¹ – d'après l'Agence des aies marines protégées et différents experts scientifiques contactés.



PATRIMOINE NATUREL

Habitats : secteurs à enjeux identifiés

- Récifs
- Bancs de sable
- Vasières

Habitats dits remarquables

- Coraux froids profonds
- Herbiers de zostères
- Fonds à maërl
- Vasières intertidales
- Champs de laminaires

Espèces : secteurs à enjeux identifiés

- Oiseaux
- Mammifères marins
- Requins
- Tortues
- Raies
- Poissons amphihalins

Délimitations maritimes

- Limites des sous-régions marines mers celtiques et golfe de Gascogne
- Limite de la mer territoriale
- LTM Limites transversales de la mer (limite amont du domaine public maritime)

0 50 100 kilomètres

0 50 100 milles nautiques

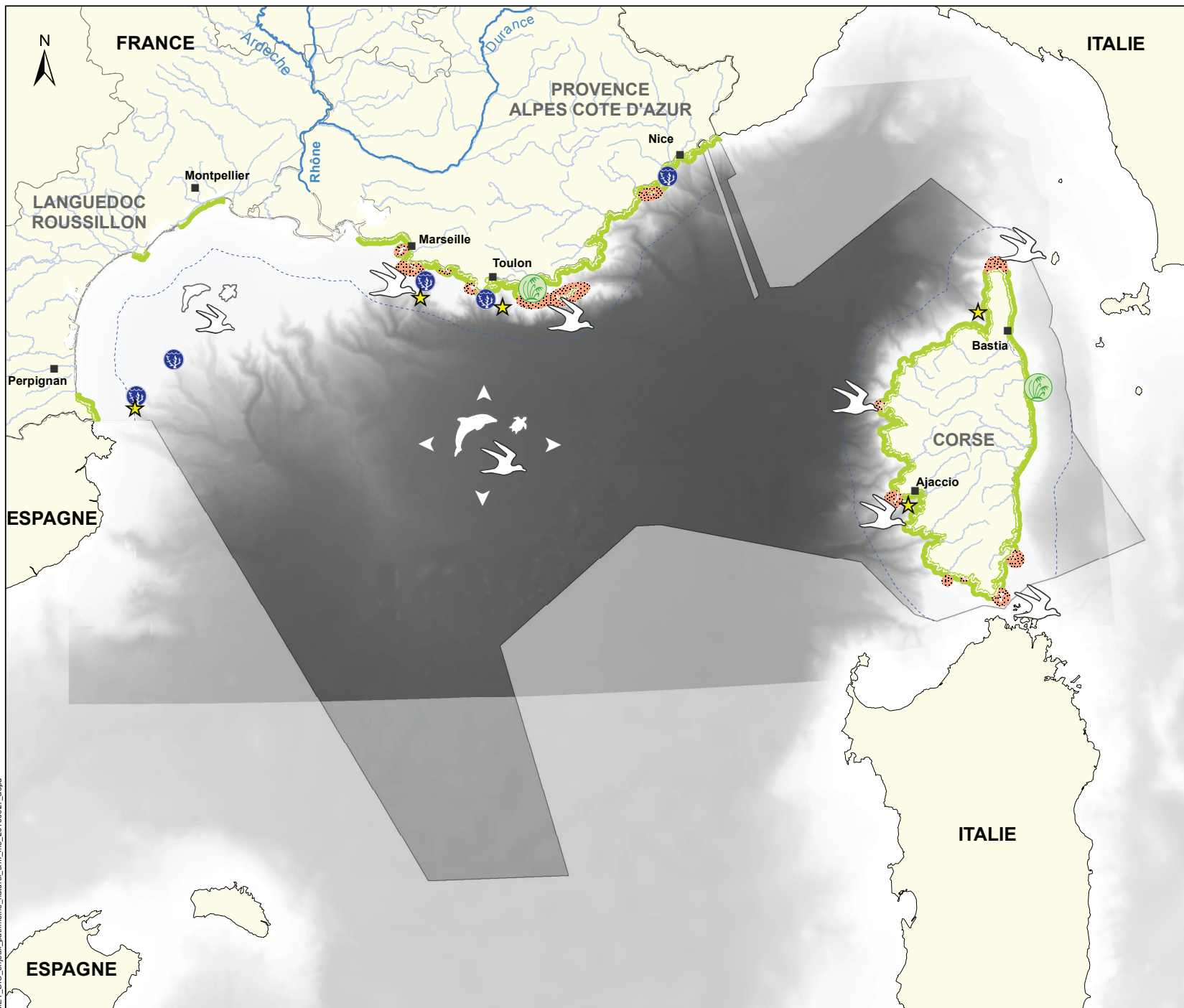
Sources des données :
cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-régions marines mers celtiques et golfe de Gascogne - Synthèse concernant le patrimoine naturel à forts enjeux



Légende	Données	Sources
PATRIMOINE NATUREL		
Habitats : secteurs à enjeux identifiés (Vasières, bancs de sable, récifs)	spatialisées	Habitats physiques dans la typologie Eunis résultant du croisement de trois variables physiques maillées à la résolution de 100 mètres : nature du substrat, zone biologique, tension de cisaillement au fond. Côtes de France métropolitaine. Rapport Ifremer "Hamdi Anouar, Vasquez Mickael, Populus Jacques (2010). Cartographie des habitats physiques Eunis - Côtes de France. Convention Ifremer/AAMP n° 09/1217764/FY. » http://archimer.ifremer.fr/doc/00026/13751/
Habitats dits remarquables (coraux profonds, herbiers de zostères, fonds à maërl, vasières intertidales, monts sous-marins)	Interprétées ¹	D'après habitats de la convention OSPAR : http://www.searchmesh.net/default.aspx?page=1953
Secteurs à enjeux identifiés, oiseaux marins, mammifères marins et tortues	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert » D'après les données élémentaires d'échange du Programme d'Acquisition de Connaissances sur les Oiseaux et les Mammifères Marins (PACOMM) : http://cartographie.aires-marines.fr/?q=node/45
Secteurs à enjeux identifiés, raies et requins	Interprétées ¹	Trenkel, V.M., Berthélé, O., Lorance, P., Bertrand, J., Brind'Amour, A., Cochard, M.-L., Coppin, F., Leauté, J.-P., Mahé, J.-C., Morin, J., Rochet, M.-J., Salaun, M., Souplet, A., Vérin, Y. 2009. Atlas des grands invertébrés et poissons observés par les campagnes scientifiques. Bilan 2008. Ifremer, Nantes, EMH : 09-003. 100 p D'après dires d'experts de l'APECS : www.asso-apecs.org
Secteurs à enjeux identifiés, poissons amphihalins	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert »

¹ – d'après l'Agence des aires marines protégées et différents experts scientifiques contactés.






PATRIMOINE NATUREL

Habitats : secteurs à enjeux identifiés

-  Habitats patrimoniaux : présence d'herbiers de posidonie et de coralligène
-  Iles et îlots



Habitats dits remarquables

-  Présence de corail blanc
-  Herbiers à posidonie
-  Canyon à forte richesse écologique

Espèces : secteurs à enjeux identifiés

-  Oiseaux
-  mammifères marins
-  Tortues

Délimitations maritimes

-  Limites de la sous-région marine Méditerranée occidentale
-  Limite de la mer territoriale

0 50 100 kilomètres

0 40 80 milles nautiques

Sources des données :
 cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-région marine Méditerranée occidentale - Synthèse concernant le patrimoine naturel à forts enjeux

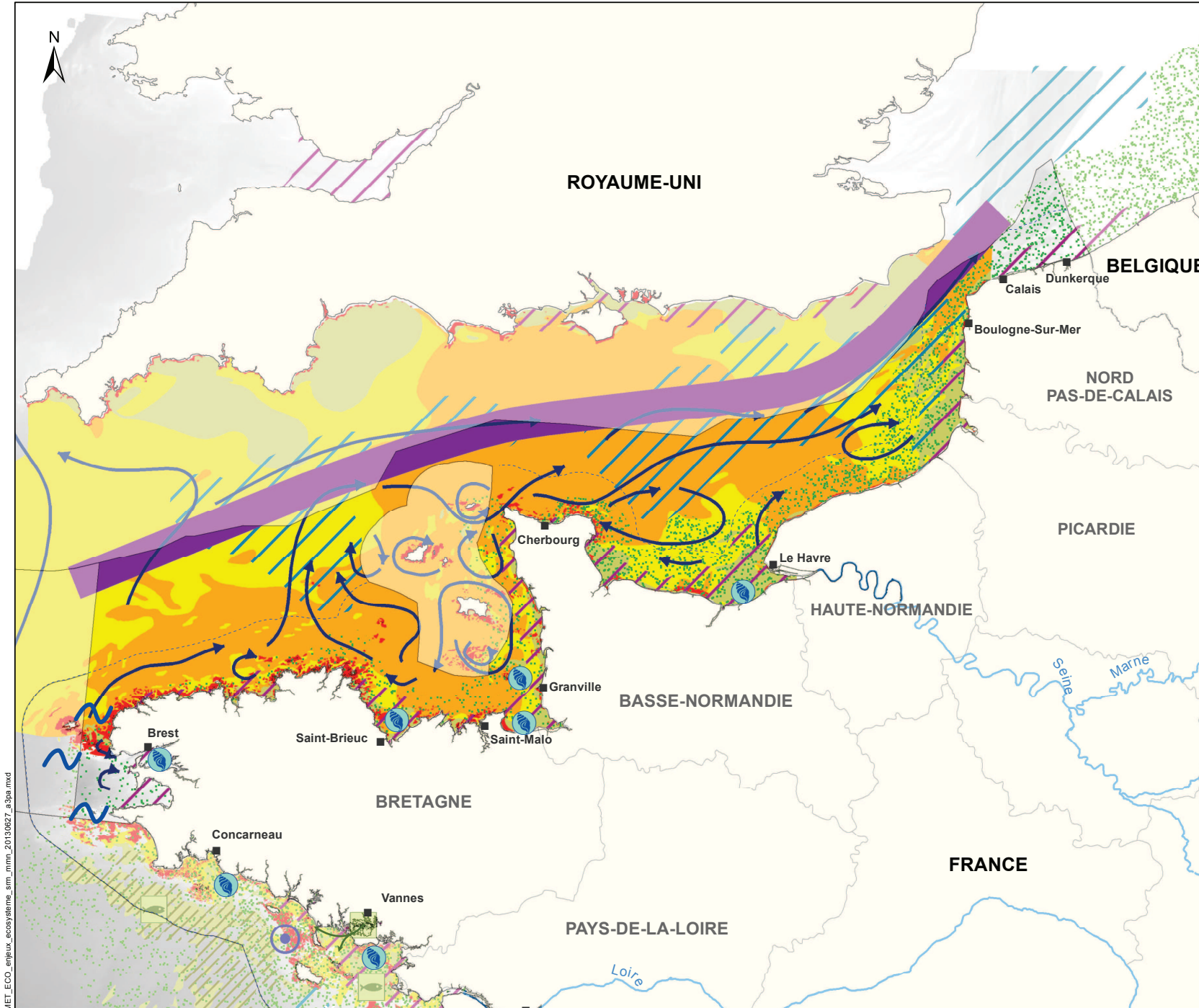
Les enjeux liés aux oiseaux, aux tortues et aux mammifères marins s’appréhendent à l’échelle de la ZEE française, voir à l’échelle du bassin nord occidentale de la Méditerranée. Les observations aériennes montrent une occupation spatiale large. Les analyses des données issues des différents programmes de connaissance en cours, confrontées à celles existantes permettront de mieux comprendre leur distribution et d’orienter la gestion.

Les îles et îlots constituent les principales zones de nidification des oiseaux marins. Les zones du plateau et talus du golfe du Lion sont quant à elles importantes pour leur l’alimentation.

Les habitats marins des petits fonds côtiers, les bancs et roches profondes, ainsi que les têtes de canyons sont des secteurs particulièrement sensibles. Ils concentrent les principaux éléments de biodiversité de la façade. C’est au niveau des têtes de canyons que l’on trouve les coraux d’eau froide (*Lophelia pertusa* et *Madrepora oculata*).

Les herbiers de phanérogames marines comme la Posidonie définissent des zones fonctionnelles essentielles des écosystèmes côtiers. Comme les herbiers de Posidonies, le coralligène constituent un écosystème patrimonial majeur. Le paysage spectaculaire et la richesse de la faune et de la flore associées en fait un habitat attractif pour différents usages.

Légende	Données	Sources
PATRIMOINE NATUREL		
Habitats patrimoniaux, herbiers de posidonie, îles et îlots	spatialisées	Agence des aires marines protégées, 2013 (Représentation schématique d’après les données des programmes Medbenth, Natura 2000 et Cartham).
Corail blanc	spatialisées	Agence des aires marines protégées, COMEX, GIS Posidonie, Equipe scientifique – Campagnes MEDSEACAN, CORSEACAN 2008–2012 – Programme de reconnaissance des têtes de canyons de la Méditerranée française
Canyon (richesse écologique)		Expertise DCSMM, 2012 : Carte des principaux enjeux environnementaux issus de l’évaluation initiale du PAMM en sous région marine Méditerranée occidentale
Cétacés, oiseaux, tortues		Agence des aires marines protégées, 2013 selon les études suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ○ Expertise DCSMM, 2012 : Carte des principaux enjeux environnementaux issus de l’évaluation initiale du PAMM en sous région marine Méditerranée occidentale, ○ L’analyse stratégique régionale corse, 2011.



NATURE SEDIMENTAIRE

- Roche
- Gravier et cailloutis
- Sable
- Vase

COURANTOLOGIE

- Courants principaux

FONCTIONNALITES TROPHIQUES ET ECOLOGIQUES

- Zone de bloom phytoplanctonique important et récurrent
- Principales frayères connues pour bar, sole, plie
- Principales nourriceries connues pour bar, sole, plie, merlan
- Couloir de migration pour oiseaux, mammifères
- Espèces invasives

Délimitations maritimes

- Limite de la sous-région marine Manche mer du Nord
- Limite de la mer territoriale

0 50 100 kilomètres

0 40 80 milles nautiques

Sources des données :
 cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-région marine Manche mer du Nord - Interprétation de la connaissance relative au fonctionnement des écosystèmes marins

Légende	Données	Sources
NATURE SEDIMENTAIRE		
Roches, cailloutis	spatialisées	Habitats physiques dans la typologie Eunis résultant du croisement de trois variables physiques maillées à la résolution de 100 mètres : nature du substrat, zone biologique, tension de cisaillement au fond. Côtes de France métropolitaine. Rapport Ifremer "Hamdi Anouar, Vasquez Mickael, Populus Jacques (2010). Cartographie des habitats physiques Eunis - Côtes de France . Convention Ifremer/AAMP n° 09/12177764/FY. » http://archimer.ifremer.fr/doc/00026/13751/ Estimation : SHOM Larsonneur 2008
COURANTOLOGIE		
Courant principaux	<i>interprétées</i> ¹	Synthèse multi sources d'après données SHOM et dires d'experts IFREMER (PAMM/DCSMM)
Bathymétrie	spatialisées	Bathymétrie mondiale GEBCO (<i>General Bathymetric Chart of the Oceans</i>) à 1 mille nautique de résolution http://www.gebco.net/
FONCTIONNALITES TROPHIQUES ET ECOLOGIQUES		
Blooms phytoplanctoniques	<i>interprétées</i> ¹	D'après carte du percentile 90 de la chlorophylle a in Gohin, Saulquin - L'observation de la température de surface et de la biomasse du phytoplancton sur le plateau continental ouest-européen. Bilan de respectivement 20 et 10 ans d'observation de l'espace.
Nourriceries et/ou frayères	spatialisées	D'après Abbès 1991 IFREMER, digitalisé par AAMP D'après <i>Zones de frayères en Manche</i> , IFREMER/MAAF/CEFAS
Espèce invasive	<i>interprétées</i> ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne nord ouest Cotentin » et les connaissances de la mission de création de parc naturel marin Golfe normand breton
Couloir de migration	<i>interprétées</i> ¹	Schématisation AAMP/Antenne Manche-Mer du nord

¹ – d'après l'Agence des aires marines protégées et différents experts scientifiques contactés.

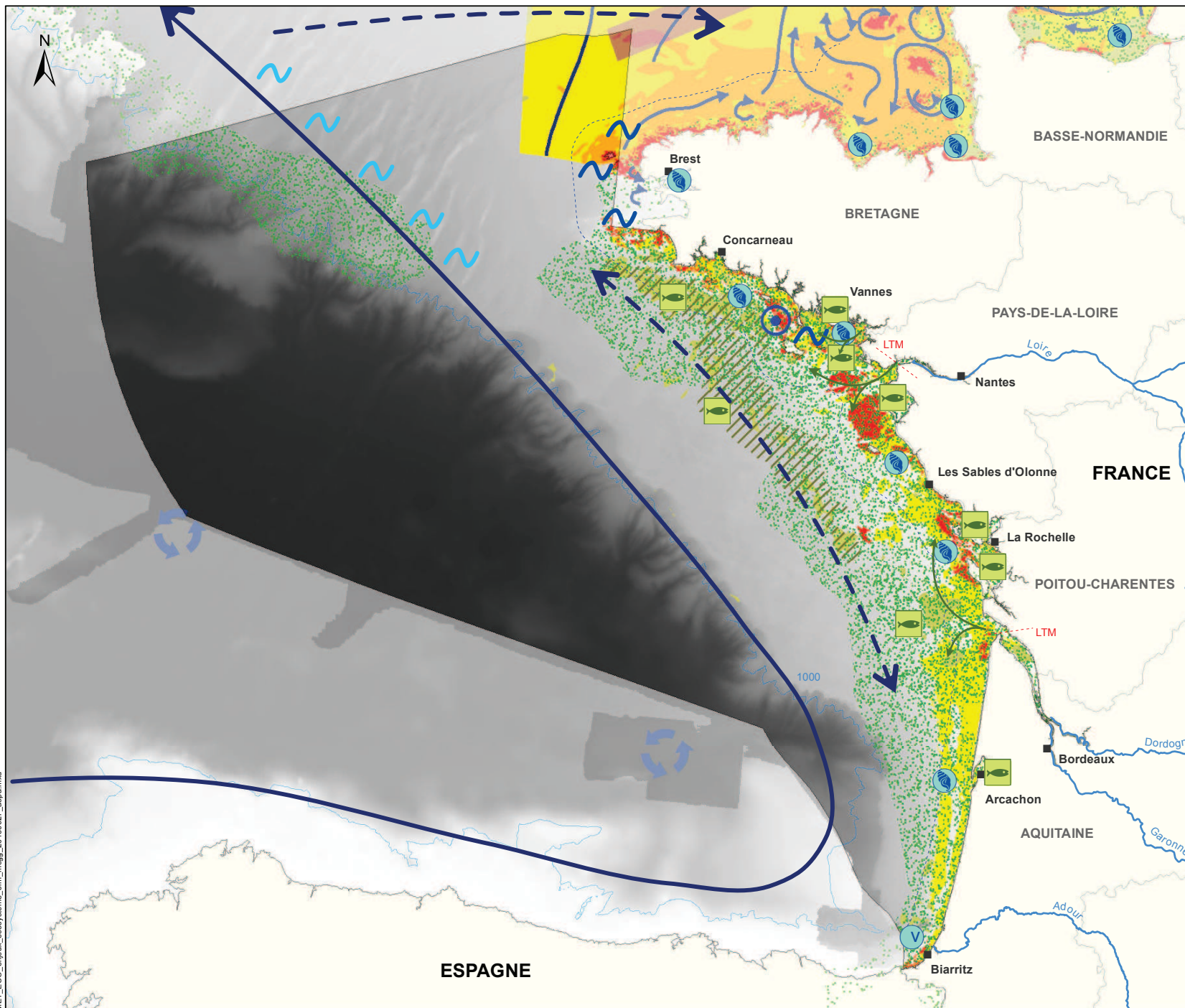


SOUS-REGIONS MARINES GOLFE DE GASCOGNE ET MERS CELTIQUES

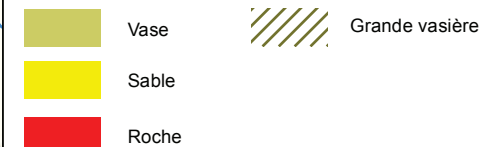
Interprétation de la connaissance relative au fonctionnement des écosystèmes marins

EDITEE LE :

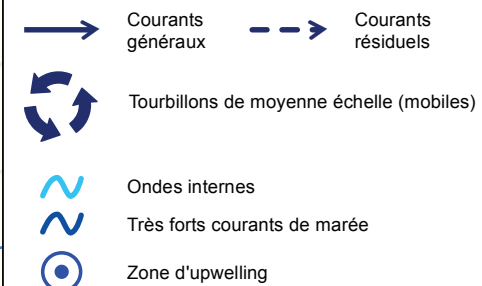
27/06/2013



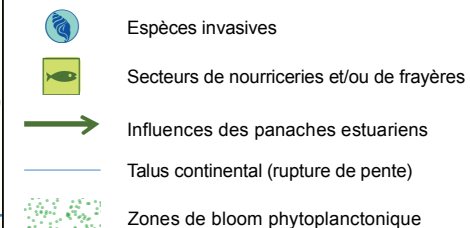
NATURE SEDIMENTAIRE



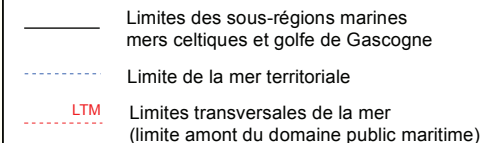
COURANTOLOGIE



FONCTIONNALITES TROPHIQUES ET ECOLOGIQUES



Délimitations maritimes



0 50 100 kilomètres

0 50 100 milles nautiques

Sources des données : cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-régions marines mers celtiques et golfe de Gascogne - Interprétation de la connaissance relative au fonctionnement des écosystèmes marins

Légende	Données	Sources
NATURE SEDIMENTAIRE		
Vasières, bancs de sable, récifs	spatialisées	Habitats physiques dans la typologie Eunis résultant du croisement de trois variables physiques maillées à la résolution de 100 mètres : nature du substrat, zone biologique, tension de cisaillement au fond. Côtes de France métropolitaine. Rapport Ifremer "Hamdi Anouar, Vasquez Mickael, Populus Jacques (2010). Cartographie des habitats physiques Eunis - Côtes de France . Convention Ifremer/AAMP n° 09/12177764/FY. » http://archimer.ifremer.fr/doc/00026/13751/
Grande vasière	spatialisées	Bouysse P. (coord.), Lesueur P. and Klingebiel A., 1986. Carte des sédiments superficiels du plateau continental du Golfe de Gascogne - Partie septentrionale au 1/500.000. co-éditée par BRGM & IFREMER
COURANTOLOGIE		
Courants généraux et résiduels	interprétées ¹	Synthèse multi sources d'après données SHOM et dires d'experts
Tourbillons de moyenne échelle	interprétées ¹	Synthèse multi sources d'après données SHOM et IFREMER et dires d'experts
Zones de mélange : ondes, courants de marées, upwellings	interprétées ¹	Synthèse multi sources d'après données SHOM et IFREMER et dires d'experts
Bathymétrie	spatialisées	Bathymétrie mondiale GEBCO (<i>General Bathymetric Chart of the Oceans</i>) à 1 mille nautique de résolution http://www.gebco.net/
FONCTIONNALITES TROPHIQUES ET ECOLOGIQUES		
Blooms phytoplanctoniques	interprétées ¹	D'après carte du percentile 90 de la chlorophylle a in Gohin, Saulquin - L'observation de la température de surface et de la biomasse du phytoplancton sur le plateau continental ouest-européen. Bilan de respectivement 20 et 10 ans d'observation de l'espace.
Influences des panaches estuariens	interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert »
Nourriceries et/ou frayères	interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert »
Talus continental (rupture de pente)	interprétées ¹	D'après différentes sources, interprétations et dires d'experts

¹ – d'après l'Agence des aires marines protégées et différents experts scientifiques contactés.

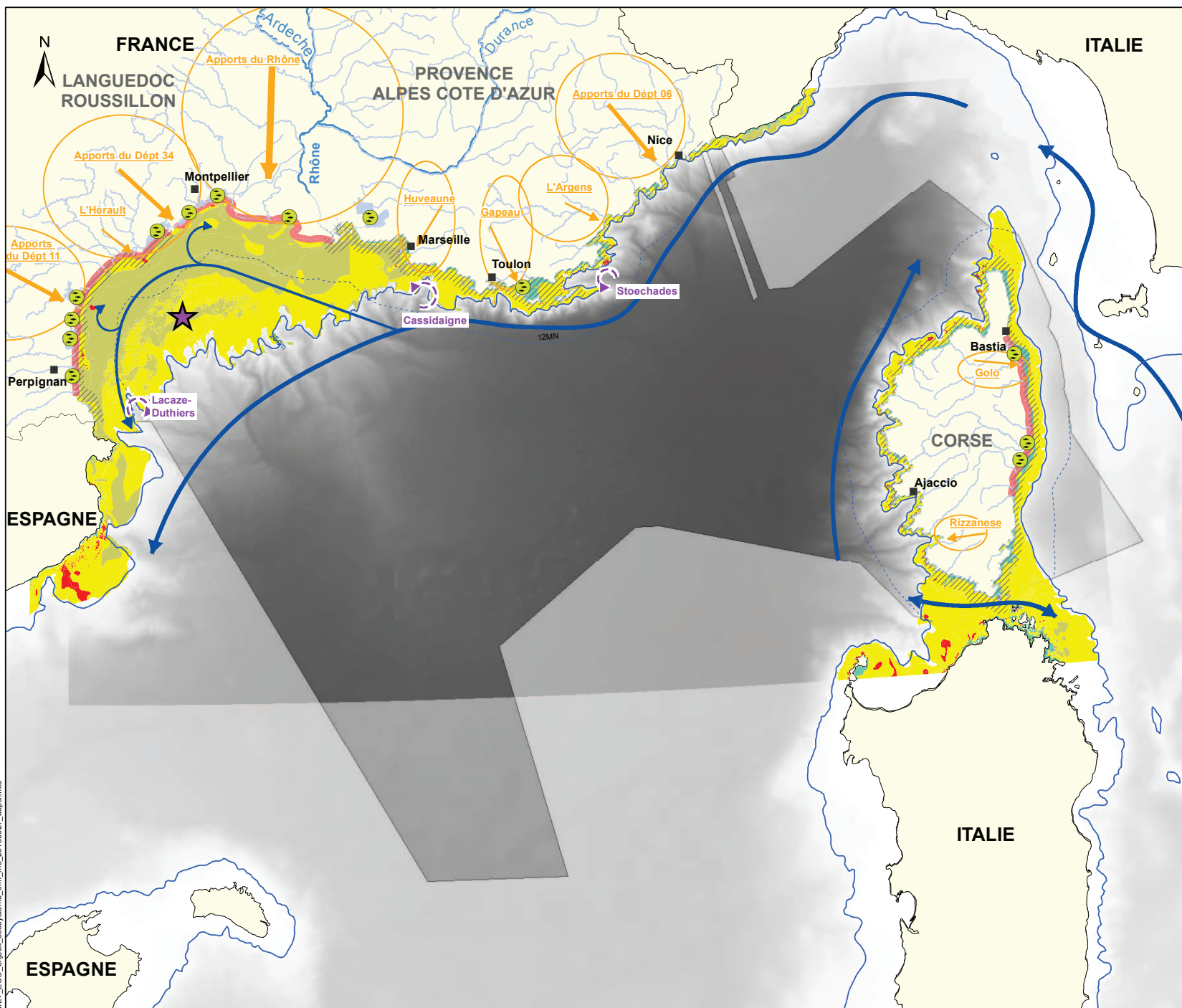


SOUS-REGION MARINE MEDITERRANEE OCCIDENTALE

Interprétation de la connaissance relative au fonctionnement des écosystèmes marins

EDITEE LE :

27/06/2013



NATURE SEDIMENTAIRE

- Roche
- Sable
- Vase

COURANTOLOGIE

- Courants principaux
- Canyon: up ou downwelling
- Influence des fleuves et bassins versants
- Erosion et accrétion du trait de côte

FONCTIONNALITES TROPHIQUES ET ECOLOGIQUES

- Macrophyte
- Milieu lagunaire
- Petit fond cotier
- Secteur de nurseries

Délimitations maritimes

- Limites de la sous-région marine Méditerranée occidentale
- Limite de la mer territoriale

0 50 100 kilomètres

0 40 80 milles nautiques

Sources des données :
cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980



Sous-région marine Méditerranée occidentale - Interprétation de la connaissance relative au fonctionnement des écosystèmes marins

Informations complémentaires sur les sources

La localisation des petits fonds côtiers relève du travail d'expertise réalisé dans le cadre de la définition des principaux enjeux environnementaux issus de l'évaluation initiale du PAMM en sous-région marine Méditerranée occidentale.

Les canyons sous-marins constituent des zones d'intérêts majeurs en Méditerranée occidentale. Les têtes de canyon forment des habitats privilégiés pour des espèces patrimoniales. Les phénomènes d'up et de downwelling qui s'y produisent augmentent le potentiel trophique de ces secteurs, en particulier sur les canyons de la Cassidaigne, des Stoechades (en upwelling) et de Lacaze-Duthiers (en downwelling). Les bassins sédimentaires profonds sont également des sites fonctionnels importants, il s'y déroule des fonctions halieutiques essentielles, comme celle de nurserie (exemple de la zone CGPM du golfe du Lion).

Un autre enjeu majeur sur cette façade est lié à l'évolution et à la gestion du trait de côte au regard des processus d'érosion et d'accrétion, particulièrement importants en Languedoc-Roussillon (du faits des courants marins qui s'y manifestent). Le panache des fleuves a également des influences sur la courantologie, la turbidité et la contamination des eaux littorales.

De manière générale, le plateau et le talus du golfe du Lion constituent une zone remarquable pour les ressources trophiques et un secteur d'alimentation majeur pour les différents compartiments de l'écosystème (oiseaux marins...). Il est important de souligner que le déséquilibre apparent avec la Corse s'explique plus par un déficit de connaissance que par des enjeux qui seraient moins importants.

Légende	Données	Sources
Bathymétrie	Spatialisées	<ul style="list-style-type: none">• GEBCO• Le Suavé R., Normand A. (1996) Synthèse bathymétrique de données multifaisceaux (Méditerranée occidentale), 6 feuilles à l'échelle 1/250000, Editions Ifremer.• Berné S., Carré D., Loubrieu B., Mazé J.P., Normand A. (2001) Carte morpho-bathymétrique du Golfe du Lion. 4 feuilles, échelle 1/100 000e. IFREMER - Région Languedoc-Roussillon.
Nature des fonds et macrophyte	Spatialisées	Cartographie des habitats physiques Eunis – Côtes de France, 2010 – Ifremer / DYNECO, Agence des aires marines protégées
Petit fond côtier, influence des bassins versants	Spatialisées	Expertise DCSMM, 2012 : Carte des principaux enjeux environnementaux issus de l'évaluation initiale du PAMM en sous région marine Méditerranée occidentale
Gestion du trait de côte, lagune, site d'alimentation, courantologie	Spatialisées	Agence des aires marines protégées selon dire d'experts

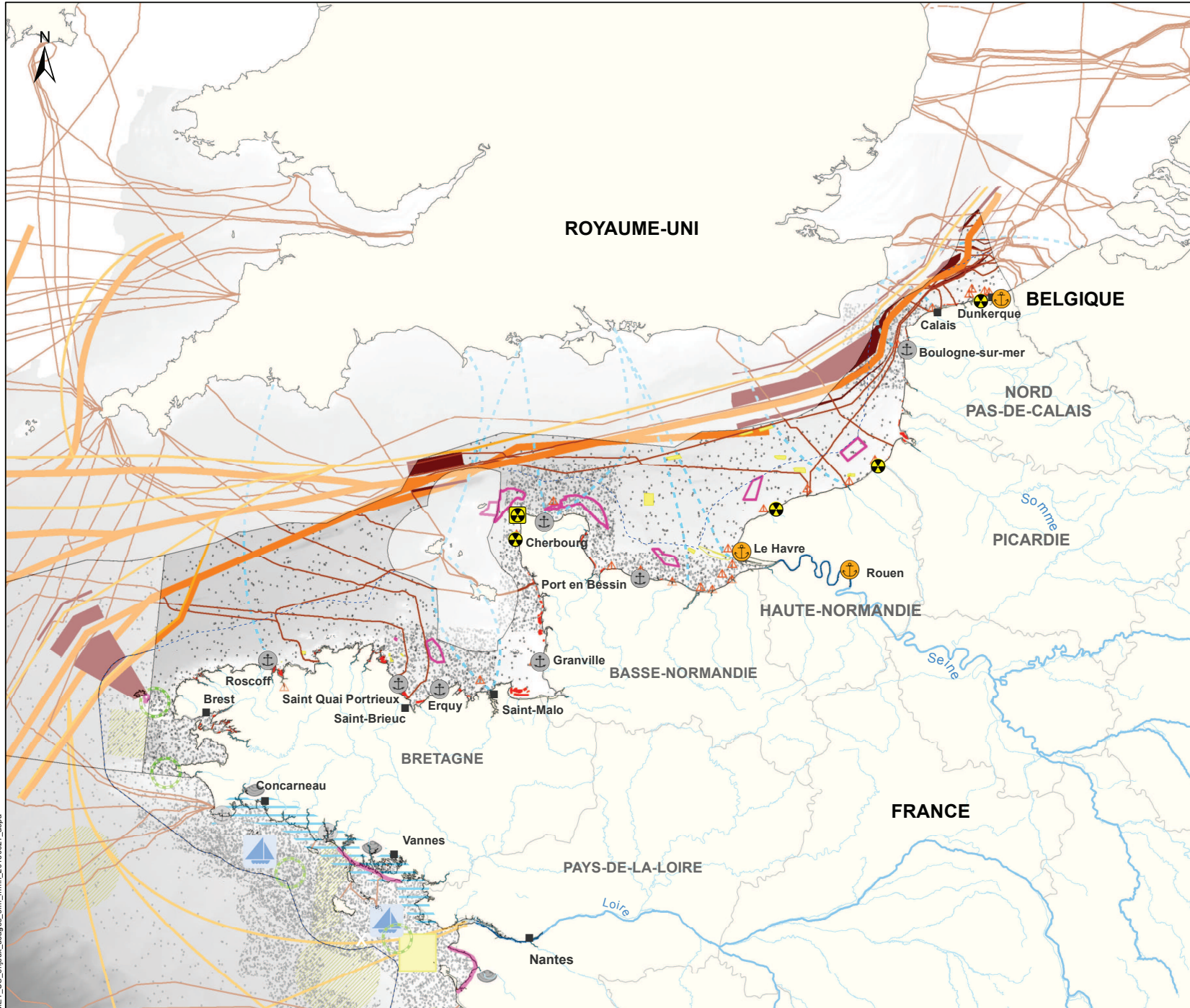


SOUS-REGION MARINE MANCHE MER DU NORD

Principaux usages et ressources du milieu marin à forts enjeux

EDITEE LE :

27/06/2013



TRAFIC MARITIME

- Grands ports maritimes
- Flux majeurs (marchandises)
- Flux secondaires (marchandises)
- Flux de passagers
- Dispositifs de séparation du trafic de transport maritime (marchandises)

PÊCHE ET AQUACULTURE

- Principaux ports de pêche
- Cultures marines
- Densité des activités de pêche embarquée

USAGES INDUSTRIELS

- Zones potentielles et/ou de projets pour les énergies marines renouvelables : hydroliennes, éoliennes
- Concession d'extraction de granulats (expérimental)
- Zones majeures d'extraction de granulats
- Sites d'immersion de sédiments
- Centrales nucléaires
- Usine de retraitement de déchets nucléaires
- Principaux câbles sous-marins

Délimitations maritimes

- Limites de la sous-région marine Manche mer du Nord
- Limite de la mer territoriale

0 50 100 kilomètres

0 40 80 milles nautiques

Sources des données :
cf. notice d'accompagnement de la carte

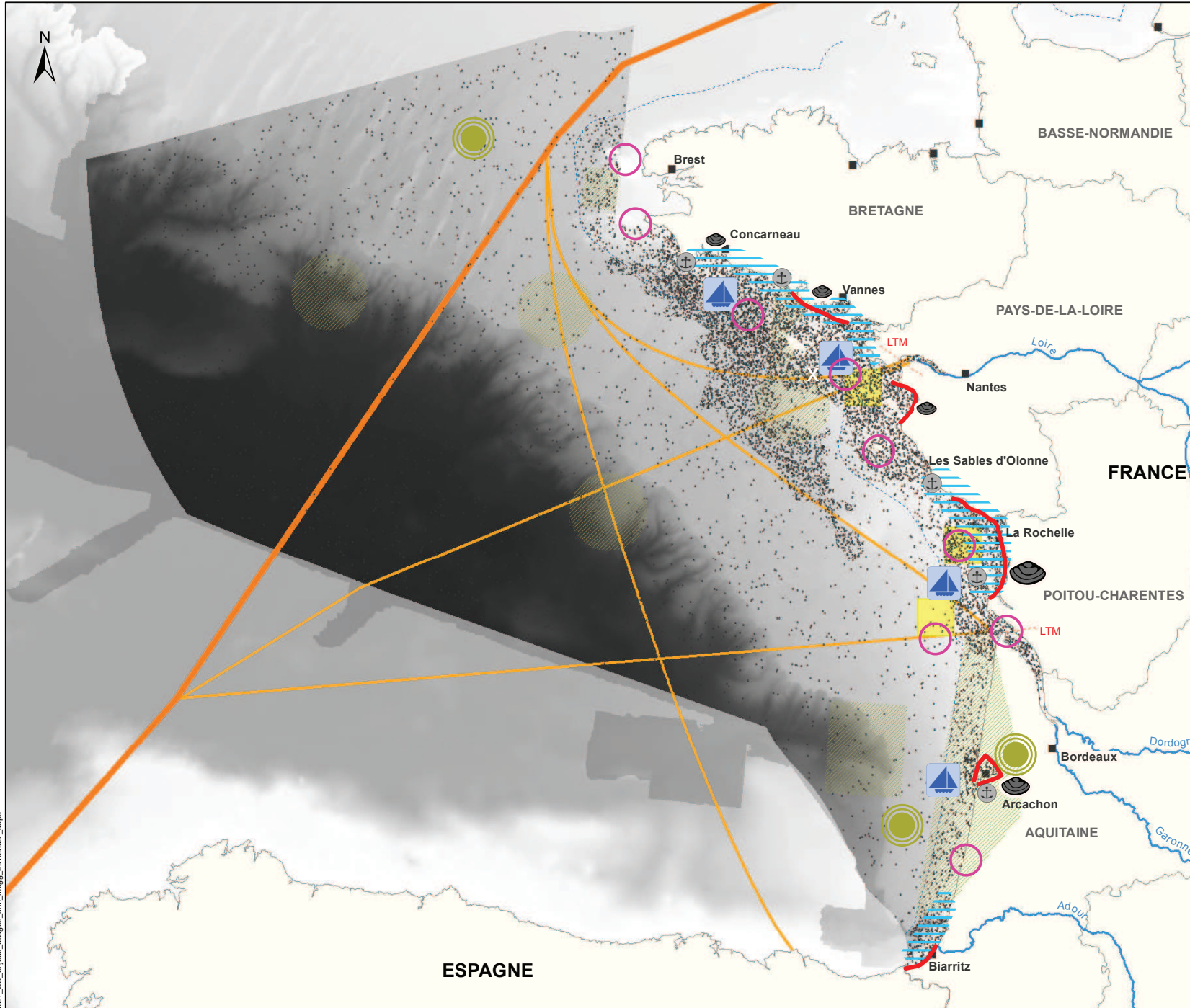
Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980



Sous-région marine Manche mer du Nord – Principaux usages et ressources du milieu marin à forts enjeux

Légende	Données	Sources
TRAFIC MARITIME		
Dispositif de séparation du trafic	Spatialisées	Synthèse multi sources IFREMER/SHOM et AAMP
Flux montants et descendants	Spatialisées	D'après "Organisation du trafic maritime dans la Manche" réalisée par l'Université de Caen en 2006 dans le cadre du projet EMDI (sources : Direction des Affaires maritimes, Maritime and coastguard Agency, Departement of Transport, SHOM). Cette carte est accessible à l'adresse(http://www.vigipol.com/emdi.php) Ces informations - schématiques- ont été géolocalisées sur la base du fichier des dispositifs de séparation du trafic (DST) SHOM-IFREMER.
Flux de passagers	Spatialisées	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne nord ouest Cotentin » et les connaissances de la mission de création de parc naturel marin Golfe normand breton et du Parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale
Grands ports maritime	Spatialisées	MEDDE, http://www.developpement-durable.gouv.fr/Organisation-des-ports-francais.html
PECHE ET AQUACULTURE		
Principaux ports de pêche	Interprétées ¹	D'après les données de <i>ventes déclarées par bateaux français en h en 2012 halles à marée</i> , FranceAgriMer 2013
Culture marine	Spatialisées	D'après les données de répartition de culture marine CREOCEAN
Activités de pêche professionnelle	Spatialisées	IFREMER/SIH
USAGES INDUSTRIELS		
Concessions d'extraction de granulats	Spatialisées	D'après les données de l'Union national des producteurs de granulats UNPG 2012 (Nicolas Delsine)
Sites d'immersion de sédiments	Spatialisées	CETMEF
Zones potentielles et/ou de projets pour les énergies renouvelables : houlomotrices, hydroliennes, éoliennes	Spatialisées	Ailes Marines SAS : Saint-Brieuc, Eolien Maritime : Courseulle et Fécamp CETE Normandie centre : zone de potentiel hydrolien http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/jpg/11012-2_carte_eoliennes_2nd-a
Centrales nucléaires et site de stockage	Spatialisées	http://www.compteurgeiger.com/content/images/2013/02/carte-france-nucleaire.png
Principaux câbles sous-marins	Spatialisées	Les données proviennent de bases de données (extraction deuxième semestre 2008) : http://www.kisca.org.uk http://www.cableawareness.info

¹ – d'après l'Agence des aires marines protégées et différents experts scientifiques contactés.



TRAFIC MARITIME

- Grands ports maritimes
- Flux majeurs (marchandises)
- Flux secondaires (marchandises et passagers)

TOURISME ET PLAISANCE

- Principaux bassins de navigation de plaisance
- Principales zones de sports et de loisirs de mer

PÊCHE ET AQUACULTURE

- Principaux ports de pêche
- Grands bassins conchylicoles
- Pêche professionnelle et de loisirs
- Densité des activités de pêche embarquée
- Principales zones de pêche à pied

USAGES INDUSTRIELS ET MILITAIRES

- Zones potentielles et/ou de projets pour les énergies renouvelables : houlomotrices, hydroliennes, éoliennes
- Zones potentielles d'exploitation de gaz et/ou hydrocarbures ou en activité
- Zones majeures d'extraction de granulats
- Zones principales de tir

Délimitations maritimes

- Limites des sous-régions marines mers celtiques et golfe de Gascogne
- Limite de la mer territoriale
- Limites transversales de la mer (limite amont du domaine public maritime)

0 50 100 kilomètres

0 50 100 milles nautiques

Sources des données : cf. notice d'accompagnement de la carte

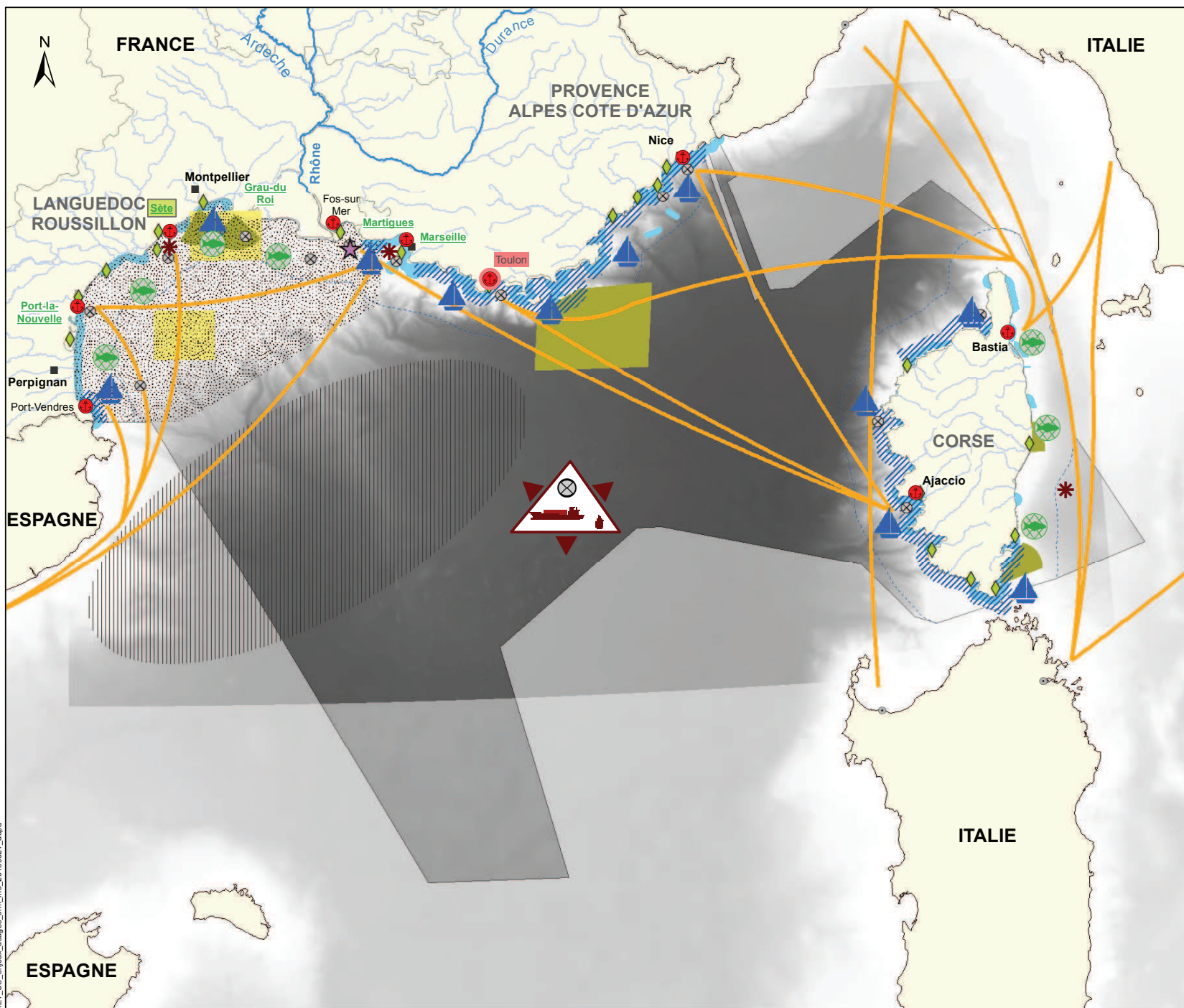
Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-régions marines mers celtiques et golfe de Gascogne – Principaux usages et ressources du milieu marin à forts enjeux

Légende	Données	Sources
TRAFIC MARITIME		
Grands ports maritime	Spatialisées	MEDDE, http://www.developpement-durable.gouv.fr/Organisation-des-ports-francais.html
Flux majeurs	Interprétées ¹	D'après représentation des enjeux de l'espace marin, MEEDDAT, mars 2007
Flux secondaires	Interprétées ¹	D'après représentation des enjeux de l'espace marin, MEEDDAT, mars 2007
TOURISME ET PLAISANCE		
Principaux bassins de navigation de plaisance	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert »
Principales zones de sports et de loisirs de mer	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert »
PECHE ET AQUACULTURE		
Principaux ports de pêche	Spatialisées	Données multi sources
Grands bassins conchylicoles	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert »
Densité des activités de pêche embarquée	Interprétées ¹	D'après différentes sources, interprétations et dires d'experts
Principales zones de pêche à pied	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert »
USAGES INDUSTRIELS ET MILITAIRES		
Zones potentielles et/ou de projets pour les énergies renouvelables : houlomotrices, hydroliennes, éoliennes	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert » http://www.poitou-charentes.fr/content-alfresco-portlet/document?uuid=4fef2d52-5146-11e0-abcb-9f0ec9dcb5c0 http://www.littoral-aquitain.fr/spip.php?rubrique92
Zones potentielles d'exploitation de gaz et/ou hydrocarbures ou en activité	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert »

Zones majeures d'extraction de granulats	Interprétées ¹	D'après l'analyse stratégique régionale (ASR) « Bretagne sud / Pays de la Loire » et les connaissances des missions de création de parc naturel marin des « Pertuis charentais / estuaire de la Gironde » et « bassin d'Arcachon et son ouvert » D'après « Les granulats marins : une industrie responsable – une diversification des sources d'approvisionnement », Union Nationale des Producteurs de Granulats, 2012
Zones principales de tir	Spatialisées	D'après différents arrêtés de la préfecture maritime de l'Atlantique (synthèse AAMP).

¹ – d'après l'Agence des aires marines protégées et différents experts scientifiques contactés.



TRAFIC MARITIME

- principal port de commerce
- flux de marchandises et de passagers

TOURISME ET PLAISANCE

- principal bassin de navigation de plaisance
- site préférentiellement fréquenté pour les activités nautiques
- mouillage (pressions importantes)

PECHE ET AQUACULTURE

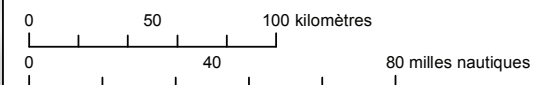
- principal quartier maritime de la façade (en nombre de navires)
- Principaux ports de débarquement
- enjeux halieutiques forts
- pêche aux arts trainants
- ferme aquacole

USAGES INDUSTRIELS ET MILITAIRES

- site d'étude pour l'extraction de sable
- zone potentielle d'extraction d'hydrocarbures
- site d'étude d'éoliennes
- port militaire de Toulon
- principale zone de tirs
- macrodéchets
- rejets illicites
- macrodéchets flottants et rejets illicites au large

Délimitations maritimes

- Limites de la sous-région marine Méditerranée occidentale
- Limite de la mer territoriale



Sources des données :
 cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-région marine Méditerranée occidentale – Principaux usages et ressources du milieu marin à forts enjeux

Les différents plans de gestion des aires marines protégées, les volets littoraux des SCOTs, les contrats de baie (documents de planification) et la stratégie mouillages (CETE-DREAL PACA-Préfecture maritime de Méditerranée) soulèvent une forte pression liée à l'activité de plaisance et aux loisirs nautiques. Cette pression est d'autant plus forte qu'elle est concentrée sur certains secteurs (conditions géographiques), notamment en PACA. A cela s'ajoute pour le secteur golfe de Saint-Tropez (Ramatuella à Antibes) une concentration de « grande plaisance » (unités supérieures à 30 mètres) à « très grande plaisance » (unités supérieures à 50 mètres). La prise en compte de cette activité doit se faire à une échelle large pour anticiper les phénomènes de reports.

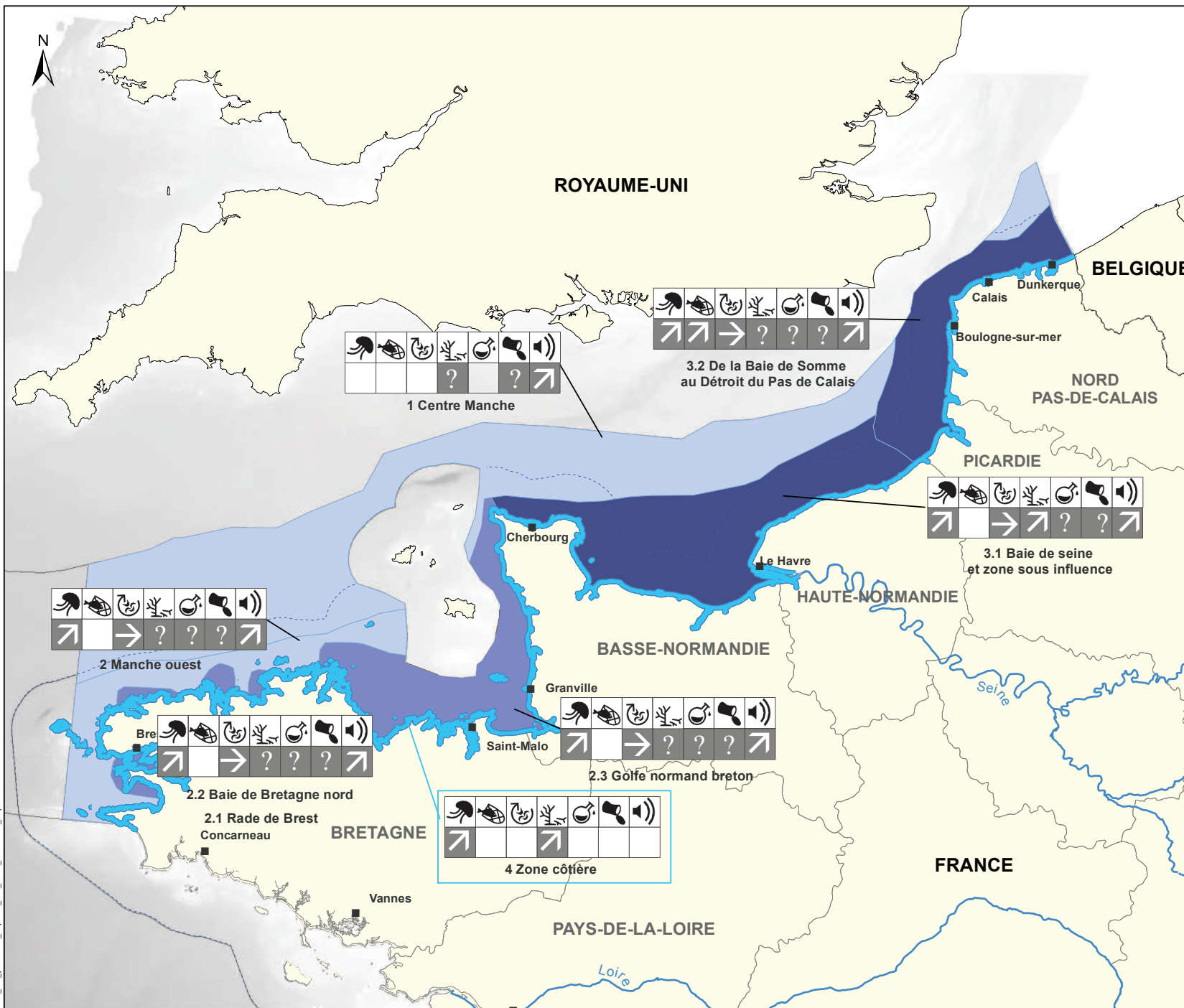
La pratique des arts trainants de la pêche professionnelle tend à se concentrer sur les zones côtières (3 milles) et sur les habitats sensibles. Cela s'explique par la richesse éco-systémique de ces zones. En raison d'une forte pression sur le trait de côte, nécessitant le rechargement de plages en Languedoc-Roussillon, et de la présence abondante en granulats dans la zone du golfe du Lion, des réflexions sur la possibilité (notamment écologique) d'extraction de sable au large se font jour.

La campagne PACOMM a démontré une présence générale sur le bassin méditerranéen de macrodéchets flottants, sans pour autant pouvoir les quantifier. Les rejets illicites concernent quant à eux l'ensemble du bassin et demandent une gestion globale du bassin versant.

Légende	Données	Sources
Port, activité nautique, mouillage, enjeux halieutiques, pêche (arts trainants), rejets illicites, macro déchets.	Spatialisées	Expertise DCSMM, 2012 : Carte des principaux enjeux environnementaux issus de l'évaluation initiale du PAMM en sous région marine Méditerranée occidentale
Flux de marchandises	Spatialisées	Agences des aires marines protégées, 2013 selon les études suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ▪ « Représentation des enjeux de l'espace marin dans les eaux sous juridiction française de France métropolitaine », Agence des aires marines protégées, Avril 2009, ▪ « Synthèse des connaissances sur l'impact du trafic maritime sur les cétacés », GIS3M, Juin 2010 ▪ « Enjeux du Secteur Potentiellement Exploitable en Sable au large du Golfe du lion (EXPEXS Golfe du Lion) – Etat des connaissances – volet vocations et règlementations », contrat Egis Eau – Agence des aires marines protégées, Janvier 2013
Bassin de navigation	Spatialisées	Agence des aires marines protégées, 2013 selon les études suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ▪ « Représentation des enjeux de l'espace marin dans les eaux sous juridiction française de France métropolitaine », Agence des aires marines protégées, Avril 2009, ▪ Analyse stratégique régionale Corse, 2011

Sable	Interprétées ¹	Etude Beachmed, 2008 – « La gestion stratégique de la défense des littoraux opur un développement soutenable des zones côtières de la Méditerranée »
Zone de tirs	Spatialisées	D'après données SHOM
Hydrocarbure, ferme aquacole	Spatialisées	Agence des aires marines protégées, 2013

¹ – d'après l'Agence des aires marines protégées et différents experts scientifiques contactés.



Types de pression spatialisée

- Espèces marines non indigènes
(Zones sources de la pression, notamment les ports et les zones de cultures marines)
- Populations exploitées
(Zones de captures accidentelles d'espèces non cibles)
- Eutrophisation
(Zones où s'expriment les effets de l'eutrophisation)
- Intégrité des fonds et conditions hydrographiques
(Zones où s'exercent des activités générant des pressions physiques sur les fonds marins)
- Concentration des contaminants
(Zones présentant des fortes concentrations en contaminants)
- Déchets marins
(Zones d'accumulation de déchets sur les fonds marins)
- Energie
(Zones utilisées par les activités générant des émissions sonores comme le trafic maritime)

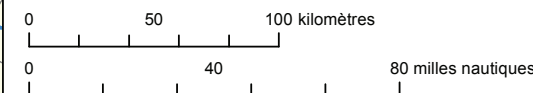
Scénarios tendanciels de l'évolution environnementale (stabilité, augmentation, inconnu) par pressions identifiées

Niveaux d'enjeux "pressions-impacts"

- Important
- Fort
- Très fort
- Zone d'enjeux côtiers

Délimitations maritimes

- Limites de la sous-région marine Manche mer du Nord
- Limite de la mer territoriale



Sources des données :
 cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-région marine Manche mer du Nord – Zones à enjeux majeurs « pressions-impacts »

L'objectif de cette carte est de dégager les enjeux de pressions et d'impacts spatialisés, sur la base de la synthèse des impacts des différentes pressions sur les composantes de l'écosystème ('matrice pression - impacts'ⁱ) et de la spatialisation de zones à enjeux par descripteur (ou groupe de descripteurs) du bon état écologiqueⁱⁱ. Afin de déterminer ces principaux enjeux, les composantes de la biodiversité et leurs sensibilités ont été croisées avec les pressions exercées par les activités humaines. Il s'agit de faire apparaître des zones homogènes en termes d'enjeux sur la base de la nature et de l'importance des pressions et/ou des impacts qui s'y expriment, à l'échelle régionale.

1. Centre Manche

Le centre de la Manche est une zone de trafic maritime intense. Cette activité est une source importante de **bruits sous-marins** qui perturbe les mammifères marins et présente des risques de **collision** avec les grands cétacés qui fréquentent cette zone. L'augmentation régulière de la taille, de la vitesse des navires et de l'intensité du trafic devraient accroître ces pressions.

Les **dommages physiques** liés à la pêche ou à l'extraction de granulats peuvent être importants par endroit mais la présence d'habitats sensibles reste à vérifier.

Enfin le centre de la Manche est perturbé par les **déchets marins** issus des activités maritimes (transport, pêche) et des bassins versants. Ces déchets perturbent le réseau trophique et peuvent entraîner la mort de certains prédateurs supérieurs (oiseaux, mammifères, tortues) qui les confondent avec des proies.

2. Manche ouest

Certaines zones sont également travaillées de manière soutenue par la pêche aux arts traînants (chalut, drague, peigne à *Hyperborea*) qui peuvent altérer les fonds marins. Par ailleurs les extractions de granulats marins exercent une pression forte mais limitée spatialement. Cette activité est également en plein essor. Ces **pressions physiques** sont donc fortes par endroit et occasionnent des impacts notables quand elles s'exercent sur des habitats fragiles en particulier les bancs de maërl, les herbiers de zostères, les champs de laminaires et les zones de coraux froids. Elles ont par ailleurs entraîné la quasi-disparition d'habitats comme les bancs naturels d'huitres plates recensés historiquement.

L'interdiction de l'extraction de maërl devrait baisser le niveau de pression. En revanche en ce qui concerne la pêche, la réduction du nombre de bateau est compensée par l'augmentation de leur puissance. Les pressions sur les fonds marins ne devraient donc pas baisser dans les années à venir.

Les zones côtières sont quand à elles soumises à des phénomènes d'**eutrophisation** qui peuvent se manifester par des échouages d'algues vertes. Ces phénomènes peuvent conduire à une dégradation des habitats intertidaux et peu profonds. Ils perturbent également les invertébrés, les poissons et l'ensemble du réseau trophique. Ici comme dans les autres secteurs un important travail de réduction de ces apports a été fait mais les sources diffuses (notamment agricoles) restent à des niveaux trop importants.

2.1. rade de Brest

La rade de Brest est concernée par la présence d'anciens déchets localisés sur des petits fonds. Ces déchets résultent d'un apport ponctuel massif datant de la fin de la deuxième guerre mondiale.

Concentration importante d'activités nautiques. Effort en cours pour restaurer la qualité de l'eau d'un littoral assez urbanisé (pression urbaine stable) et pour une gestion intégrée de la zone côtière qui devrait porter ses fruits. Présence de zones militaires qui réduisent l'accès aux sites et entraînent une biodiversité remarquables pour ce type de milieux.

Activité de pêche à la drague importante avec des efforts réguliers de gestion et de soutien à la ressource.

2.3. golfe normand-breton

Le développement local de projets d'énergies marines renouvelables (Eoliennes et hydroliennes) de part et d'autres de cette zone va accroître les pressions sur le milieu naturel (**bruits, dérangement, destruction d'habitat**). La population de grands dauphins côtiers situés entre ces deux projets est particulièrement exposée aux perturbations sonores occasionnées par ces projets. Il existe peu de retour d'expérience sur des projets d'une telle ampleur et leur incidence à venir n'est pas clairement établie.

Ce secteur est en outre très fortement perturbé par l'**introduction de la crépidule**. Le développement de cette espèce invasive entraîne une uniformisation et un appauvrissement des fonds à grande échelle et bouleverse le milieu naturel dans son ensemble.

Un projet de création d'un parc naturel marin est en cours sur ce secteur.

3. Manche est

La Manche ouest dans son ensemble est fortement sous influence des apports terrestres depuis la Seine (et de certains fleuves locaux comme la Somme) :

- **L'enrichissement excessif en nutriment** dégrade l'ensemble de l'écosystème et se traduit au nord de la sous-région marine par des efflorescences annuelles de *Phaeocystis* et en baie de Seine par des apparitions occasionnelles de phycotoxines.
- La **contamination par les substances dangereuses** d'une augmentation de la **turbidité** et les apports importants **déchets marins** affectent les ressources halieutiques, les prédateurs supérieurs (mammifères, oiseaux et poissons) et les biocénoses.

De même qu'en Manche ouest, un important travail de réduction de ces apports de nutriments a été fait mais les sources diffuses (notamment agricoles) restent à des niveaux trop importants. Par ailleurs, l'utilisation de nouvelles molécules dans les divers secteurs de l'économie est un facteur de risque pour l'émergence de nouveaux polluants.

La pêche aux arts trainants, intensément pratiqué sur l'ensemble de la Manche est exercée une forte **pression physique** sur les fonds marins et leurs fonctionnalités (en particulier celle de nourricerie) et sur les espèces de poissons (ciblées ou capturées accessoirement). Les habitats les plus sensibles sont les zones de sables fins légèrement envasés que l'on trouve en face des estuaires de la zone.

3.1. baie de Seine et zone sous influence

Outres les pressions citées pour toute la Manche est, la baie de Seine est concernée par :

- les immersions de sédiments, localement importantes en particulier pour les ports de Rouen, du Havre et d'Ouistreham.
- Les différents sites d'extraction de granulats situés entre Caen et Dieppe.
- Les projets éoliens de Courseulles et de Fécamp.
- Dépôts de munitions

Ces activités exercent des pressions qui peuvent avoir des impacts très forts localement (**destruction d'habitat**) ou à plus large échelle (**bruits, dérangement**). De même qu'en Manche ouest ces sources de pressions devraient s'intensifier dans les années à venir. La multiplicité des projets laisse présager l'apparition d'effets cumulés.

3.2. de la baie de Somme au détroit du Pas-de-Calais

Outres les pressions citées pour toute la Manche-est, ce secteur est concerné par :

- les **captures accidentelles** de marsouin sont fréquentes dans ce secteur qui correspond à la zone de plus forte présence de cette espèce. Étant donné la migration vers le sud des Marsouins, il y a un risque de voir les captures accidentelles intervenir dans des secteurs plus au sud de la SRM dans les années à venir.
- les immersions de sédiments, qui concernent les ports de Dunkerque et Calais.

- Le projet éolien du Tréport.
- Dépôts de munitions

Enfin la proximité du rail de trafic maritime occasionne les mêmes pressions que dans la zone 1, à savoir l'augmentation du bruit sous-marin et des risques de collision pour les grands cétacés.

4. zone côtière

L'artificialisation généralisée de l'espace côtier conduit (ou contribue à un **colmatage** des habitats intertidaux et peu profonds. Cette problématique est liée à divers activités (défense du trait de côte, installations portuaires, aquaculture...).

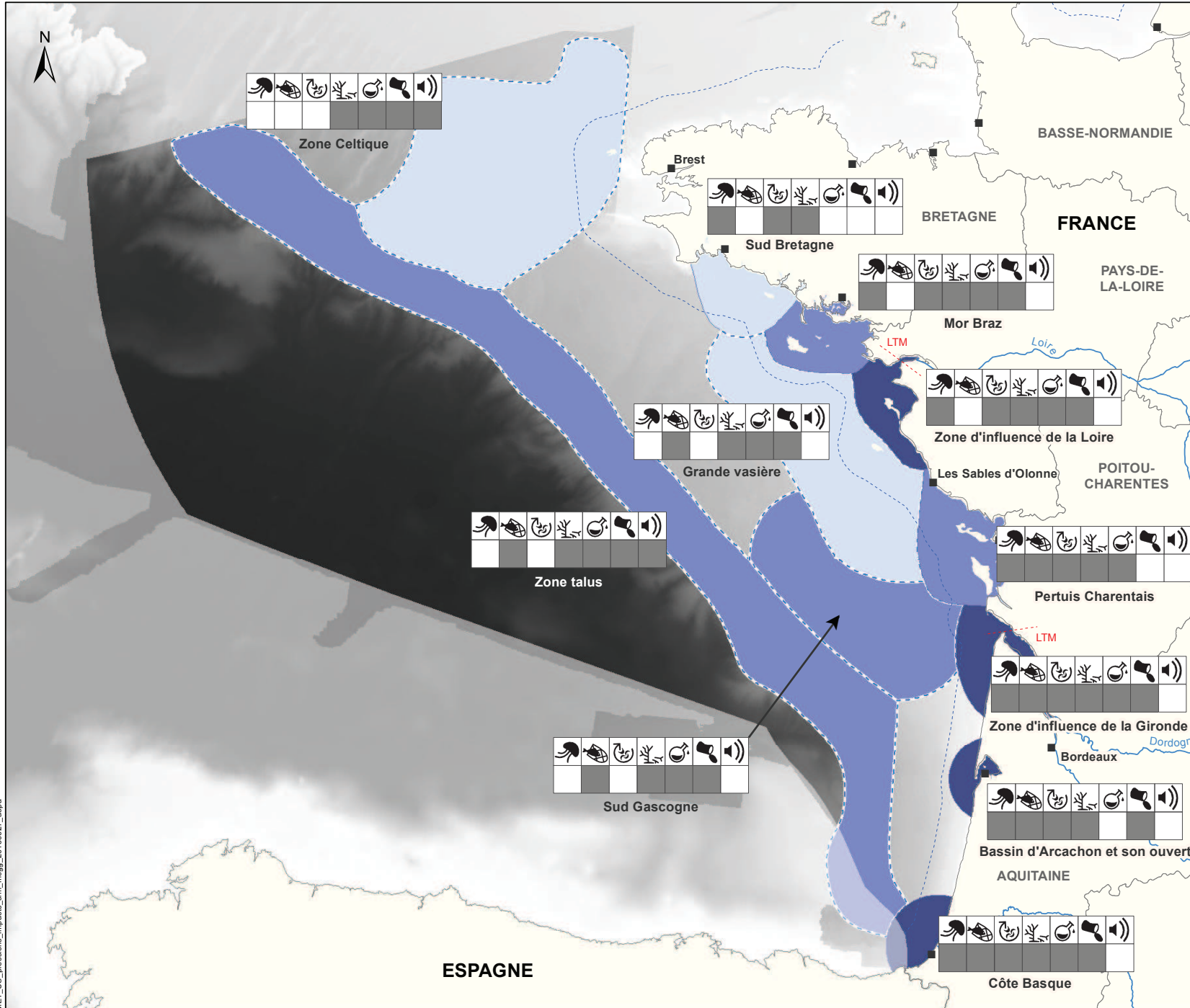
De même les secteurs d'introduction d'**espèces invasives** (ports et zones aquacoles sont répartis sur toute la sous-région marine.

Le développement de certaines activités (professionnelle ou de loisir) peut être une source de **dérangement** au niveau des zones de reproduction, d'alimentation ou de repos. L'impact est jugé « significatif » mais non « élevé », en raison des mesures de prévention qui sont prises dans de nombreux espaces protégés.

Pressions touristiques : chiffres cumulés très importants

ⁱ PAMM, GdG analyse PI, Synthèse des impacts par composante de l'écosystème p287 à 294.

ⁱⁱ Rapport de l'Atelier de synthèse de l'évaluation initiale – Paris 13 – 15 Sept 2011, B. Spatialisation des enjeux par descripteurs du bon état écologique.



Types de pression spatialisée

Les pressions grisées sont les pressions présentes dans la zone)

- Espèces marines non indigènes (Zones sources de la pression, notamment les ports et les zones de cultures marines)
- Populations exploitées (Zones de captures accidentelles d'espèces non cibles)
- Eutrophisation (Zones où s'expriment les effets de l'eutrophisation)
- Intégrité des fonds et conditions hydrographiques (Zones où s'exercent des activités générant des pressions physiques sur les fonds marins)
- Concentration des contaminants (Zones présentant des fortes concentrations en contaminants)
- Déchets marins (Zones d'accumulation de déchets sur les fonds marins)
- Energie (Zones utilisées par les activités générant des émissions sonores comme le trafic maritime)

Niveaux d'enjeu "pressions-impacts"

- Important
- Fort
- Très fort
- Zones d'enjeu au large
- Zones d'enjeu côtières

Délimitations maritimes

- Limites des sous-régions marines mers celtiques et golfe de Gascogne
- Limite de la mer territoriale
- LTM Limites transversales de la mer (limite amont du domaine public maritime)

0 50 100 kilomètres

0 50 100 milles nautiques

Sources des données : cf. notice d'accompagnement de la carte

Système de coordonnées : Lambert 93 / RGF 93 / IAG GRS 1980

Sous-régions marines mers celtique et golfe de Gascogne – Zones à enjeux majeurs « pressions-impacts »

L'objectif de cette carte est de dégager les enjeux de pressions et d'impacts spatialisés, sur la base de la synthèse des impacts des différentes pressions sur les composantes de l'écosystème ('matrice pression - impacts'ⁱ) et de la spatialisation de zones à enjeux par descripteur (ou groupe de descripteurs) du bon état écologiqueⁱⁱ. Afin de déterminer ces principaux enjeux, les composantes de la biodiversité et leurs sensibilités ont été croisées avec les pressions exercées par les activités humaines. Il s'agit de faire apparaître des zones homogènes en termes d'enjeux sur la base de la nature et de l'importance des pressions et/ou des impacts qui s'y expriment, à l'échelle régionale.

De façon générale, les zones situées à la côte se caractérisent par un nombre important de pressions-impacts de forte intensité. Ces pressions-impacts peuvent être regroupés en 'pressions-impacts' relatifs aux activités d'exploitation halieutiques côtières d'une part et en 'pression-impacts' relatifs au caractère côtier et aux activités humaines qui s'y déroulent. Ce deuxième groupe couvre les pressions-impacts de type : eutrophisation, introduction d'espèces indigènes, contamination par des substances dangereuse, intégrité des fonds et pollution par les macros déchets.

Les zones du large sont soumises à un nombre de pressions-impacts moindre et de plus faible intensité que les zones d'enjeux côtières. Ces pressions-impacts sont caractéristiques des activités humaines se déroulant au large : les activités de pêches maritimes hauturières à l'origine des pressions et impacts physiques sur les habitats et les captures d'espèces non ciblées d'une part et d'autre part des pressions-impacts issues du trafic maritime (pollution sonore et accidentelles).

Sept zones d'enjeux majeurs ont été identifiées, du nord au sud :

- sud Bretagne
- Mor Braz
- zone d'influence de la Loire
- pertuis charentais
- zone d'influence de la Gironde
- Arcachon et son ouvert
- côte du Pays Basque

sud Bretagne

La zone côtière '**sud Bretagne**' présente trois catégories de pressions relatives à l'introduction d'espèces indigènes, l'eutrophisation et la perte ou la dégradation physique d'habitats. Le niveau d'intensité de ces catégories de pressions est le plus faible comparativement à celui estimé pour les autres zones des sous-régions marines considérées dans ce document.

Présentant une biodiversité remarquable, dans un bon état de conservation (en termes d'habitats et d'espèces), le 'sud Bretagne' est une zone de fréquentation nautique et touristique importante, source de pressions diverses (déchets, qualité de l'eau, dérangement, concurrence forte en terme d'occupation de l'espace, pression de mouillage, etc.). Cette zone est également caractérisée par des usages professionnels conchylicoles et de pêches maritimes structurants et pourtant en baisse en ce qui concerne les pêches maritimes.

Les activités nautiques et touristiques, orientées à la hausse, peuvent entraîner des effets sur les milieux naturels et leurs fonctionnalités. Leur maintien en bon état est nécessaire pour la pérennité des autres activités économiques de ce secteur, comme les pêches maritimes et la conchyliculture. La protection renforcée des certains espaces naturels au cœur de ce système et l'amélioration de la cohabitation des différentes activités permettrait de rééquilibrer les l'augmentation de ces pressions-impacts.

Mor Braz

La zone '**Mor Braz**' et la zone '**Zone d'influence de la Loire**' sont soumises aux cinq mêmes types de 'pressions-impacts' : introduction d'espèces indigènes, eutrophisation, contamination par des substances dangereuses, pollution par les macros déchets et perte ou dégradation physique d'habitats.

La zone 'Mor Braz' présente un niveau d'intensité de ces pressions-impacts plus faible que la zone 'estuaire de Loire'.

Espace de fort intérêt patrimonial notamment concernant les populations d'oiseaux et couvrant des sites fonctionnels de type nourricerie, la zone 'Mor Braz' présente également une importante richesse spécifique sous-marine résultat d'une mosaïque d'habitats varié. Cette zone est aussi caractérisée par une intense activité touristique saisonnière (principal bassin de navigation de la façade atlantique, forte concentration de structures portuaires et une urbanisation forte, notamment à l'origine de problèmes de qualité de l'eau récurrents dont les activités de pêche à pied et de cultures marines peuvent souffrir). Le secteur 'Mor Braz' est également soumis à l'influence des panaches fluviaux Loire et Vilaine, diffusants matière organiques et polluants.

De la même façon que pour la zone 'sud Bretagne', la tendance à la hausse des activités nautiques et de la pression touristiques entrainera des impacts importants sur les milieux si leur développement n'est pas accompagné pour limiter ces effets. La coordination des différentes collectivités et

établissements publics territoriaux devaient permettre la mise en œuvre d'un véritable projet de développement durable du territoire garant du maintien des usages maritimes et patrimoine naturel remarquable de cet espace.

zone d'influence de la Loire

Une des principales zones de nourricerie du golfe de Gascogne, la '**Zone d'influence de la Loire**' couvre également plusieurs sites de nidification d'oiseaux marins importants. Les activités industrielles côtières et le transport maritime très important sont les usages caractéristiques de cet espace, sources de pressions et d'impacts forts. Le panache fluvial de la Loire, vecteur de matière organique et de polluants divers (macros déchets industriels, substance dangereuses et contaminants) affecte également ce secteur.

Les projets de développement de nouvelles activités industrielles dans la zone côtière augmentent de façon significative les risques déjà importants de pollution dans l'estuaire.

pertuis charentais

Le système formé par les '**Pertuis-Charentais**' et la '**Zone d'influence de la Gironde**' a un intérêt patrimonial important et regroupe : l'esturgeon européen et autres poissons amphihalins, des populations d'oiseaux en mer et sur les estrans, des sites fonctionnels de type nourricerie/frayère/reposoir/couloir migratoire... Cette zone présente également une mosaïque d'habitats variés et composés de vasières, estrans calcaires, fonds rocheux, panaches estuariens, îlots, sable... Les Pertuis sont soumis à l'influence du panache de la Gironde apportant matières en suspensions et polluants.

Les secteurs '**Pertuis**' et '**estuaire Gironde**' sont soumis à cinq types de pressions-impacts : introduction d'espèces indigènes, captures accidentelles de mammifères marins, eutrophisation, perte ou dégradation physique d'habitats et contamination par des substances dangereuses. L'estuaire Gironde' est en plus une source de macrodéchets provenant du bassin versant Garonne-Dordogne.

Ces deux zones subissent un niveau élevé de pressions-impacts à l'échelle de la façade atlantique. La zone 'Pertuis' présente un niveau d'intensité un peu plus faible que la zone 'estuaire Gironde'.

Les '**Pertuis**' se distinguent par la présence d'un très important bassin conchylicole, d'un bassin majeur de navigation, d'un important trafic maritime commercial et d'une pêche professionnelle diversifiée. Le littoral des Pertuis est un des sites touristiques les plus attractifs de France avec une forte activité de pêche à pied. Les usages récréatifs et la navigation sont en expansion. L'ostréiculture tend à se développer en pleine eau.

zone d'influence de la Gironde

L'**estuaire Gironde**' a pour particularités son long chenal de navigation commerciale, ses pêcheries estuariennes spécialisées et la présence d'une centrale nucléaire. Le tourisme tend à se développer.

Les deux zones vont subir une diminution des apports en eau douce liée au changement climatique ce qui engendrera à termes une modification de l'écosystème et une adaptation des activités primaires.

zone 'Arcachon et son ouvert'

Seule échancrure des côtes sableuses du littoral aquitain, le bassin d'Arcachon constitue la seule lagune à marée française. Remarquable par ses paysages et son patrimoine naturel, cette vaste étendue de vasières, dont les 2/3 sont découvert à marée basse, contraste avec la côte battue par la houle. Les échanges avec l'océan, les cours d'eau douce et les déplacements de bancs de sables expliquent la diversité et la richesse des paysages (prés salés, vasières coquillères, chenaux, dunes battues, îlots sableux, vasières à zostères, etc.). Ces divers habitats assurent des fonctions écologiques essentielles (zones de reproduction, de nourricerie, de reposoir, productions biologiques, drainage des eaux, piège à sédiments, recyclage de la matière, etc.).

A la population permanente importante et en croissance, s'ajoute de très nombreux résidents secondaires et touristes saisonniers. Ce phénomène est à l'origine d'une urbanisation littorale forte, source de pressions et d'impacts de types : eutrophisation et pollutions (substances dangereuses, contaminants et macros déchets). Ces dernières années les usages récréatifs se sont fortement intensifiés dans le bassin, engendrant des problématiques de dérangement pour certaines espèces (oiseaux), d'abrasion des fonds, de pression de mouillage et de fréquentation importante des espaces naturels sensibles.

Secteur façonné par l'homme depuis toujours et très exploité, le bassin d'Arcachon abrite de nombreuses activités maritimes : ostréiculture, pêche (professionnelle et récréative), industrie nautique, plaisance, tourisme, chasse. Toutes ces activités s'exercent sur un seul et unique milieu marin, vulnérable. Ces usages nombreux et en forte augmentation entraînent des conflits, la mise en place d'une gestion intégrée permettrait de répondre à ce déficit de développement en maintenant un espace naturel singulier et des activités économiques pérennes et respectueuses de l'environnement qu'elles exploitent.

côte du Pays Basque

Contrastant avec le littoral sableux des Landes, les falaises de la '**côte Basque**' sont jalonnées de deux baies principales et de plusieurs pointes. La géomorphologie sous marine est marquée par l'imposant cayon de Capbreton, raccordé au littoral.

Cette morphologie originale et l'exposition de la 'côte Basque' aux fortes houles (très fort hydrodynamisme) conditionnent la richesse et la diversité du milieu vivant, caractérisée par ailleurs par une méridionalisation spécifique à cette portion du domaine marin. Ce secteur est sous l'influence du panache fluvial de l'Adour à l'origine d'une forte productivité et d'apports en contaminants divers. Les activités de dragage et de clapage de ce fleuve sont sources de pressions et d'impacts importants sur les zones de frayères et de nourriceries aux abords de l'estuaire. Une grande diversité de métiers de pêche est pratiquée. Ces pratiques constituent une activité économique importante avec, pour certaines, une forte valeur patrimoniale. A l'image de toute la côte Atlantique, la côte Basque est une zone touristique où les activités récréatives (pêche et nautisme) sont à la hausse. Une gestion intégrée et transfrontalière de cette zone côtière est un besoin à court terme pour faire face aux enjeux économiques et écologiques dont ce secteur marin est le siège.

La « grande vasière »

Habitat de la langoustine et zone de nourricerie du merlu la '**grande vasière**' est une zone exploitée par la pêche professionnelle aux arts trainants source de dommages physiques des habitats vaseux particulièrement sensibles. Des déchets de fonds sont présents sur ce secteur, conséquence des apports fluviaux de la Garonne, de la Loire et de l'Adour. Afin de garantir la pérennité de ce système productif et peu connu, les activités de pêche professionnelles doivent être maîtrisées.

Ce document est disponible a l'adresse suivante :

http://cartographie.aires-marines.fr/sites/default/files/synthese_enjeux_srm_201307.pdf

ⁱ PAMM, GdG analyse PI, Synthèse des impacts par composante de l'écosystème p287 à 294.

ⁱⁱ Rapport de l'Atelier de synthèse de l'évaluation initiale – Paris 13 – 15 Sept 2011, B. Spatialisation des enjeux par descripteurs du bon état écologique.

**Coordination des actions ministérielles relatives à
l'emploi du gaz naturel liquéfié
comme carburant marin**

Un défi maritime à relever collectivement

**Résumé extrait du Rapport du Conseil Général de
l'Environnement et du Développement Durable**

Résumé

Les contraintes environnementales pesant sur le transport maritime, s'agissant des émissions atmosphériques en oxydes de soufre (SOx) liées à la propulsion des navires, vont s'accroître dès 2015, sous l'effet des réglementations de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Union européenne (UE), puis à partir de 2020 dans les eaux européennes et en 2020 ou 2025 dans toutes les zones maritimes. Plus particulièrement, une zone de contrôle des émissions de soufre (ZCES) va entrer en vigueur en Baltique, Manche, Mer du Nord avec une norme de teneur en soufre des combustibles de 0,1 %.

Dans la mesure où les fiouls lourds actuellement utilisés ne pourront pas être disponibles en version « désoufrée », trois solutions s'offrent aux armateurs pour faire face aux nouvelles normes : l'utilisation du marine gazole (MGO), qui aura pour conséquence une très forte hausse des coûts d'exploitation ; l'installation de laveurs de fumées à bord des navires, aléatoire et peu satisfaisante au plan environnemental comme à celui des effets induits, techniques ou économiques, enfin l'emploi, comme carburant, de gaz naturel liquéfié (GNL).

Le GNL répond aux impératifs environnementaux à venir, non seulement en matière de SOx, mais aussi d'oxydes d'Azote (NOx), de particules et d'émissions de CO2.

Son introduction comme carburant des navires suppose des investissements navals et en infrastructures importants.

Les nombreuses études menées dans les États du nord de l'Europe, pour les premières à partir de 2007, émettent toutes des conclusions générales en faveur du GNL, confirmant son intérêt par rapport aux autres solutions et démontrant la possibilité de développer une infrastructure de distribution dans les ports. Elles ont abouti à une bonne anticipation des acteurs portuaires, maritimes et gaziers, et à leur organisation. Ainsi, des navires fonctionnent d'ores et déjà au GNL, des ports se sont équipés et s'équipent en stations de soutage, les distributeurs ont pris des positions sur un marché émergent, et encore inexistant il y a peu : celui du GNL « au détail ». Il en va de même dans le reste du monde, en Amérique du Nord, en Asie et en Australie. Le GNL comme carburant des navires devient ainsi une réalité, l'évolution étant due à des raisons environnementales mais aussi aux perspectives économiques du GNL.

Contrairement au pétrole, dont la production pourrait décliner et dont le marché est structurellement tendu, le gaz naturel et le GNL présentent des perspectives favorables en termes de réserves et de production. S'agissant des prix, la mission a retenu de possibles fortes augmentations des prix du pétrole d'ici à 2035 et des hausses des carburants marins classiques, qui sont déjà à des niveaux élevés, de l'ordre d'au moins 30 % à l'horizon 2030. Au contraire, les projections étudiées par la mission en ce qui concerne le gaz naturel montrent que le prix de celui-ci croîtra durant la même période, mais restera très nettement inférieur à celui du pétrole. Les prévisions en matière de GNL sont complexes, mais font état, finalement, d'un prix en tout état de cause assez nettement en dessous du MGO et un peu au-dessus du fioul lourd, les variations entre les deux tenant aux coûts de livraison à bord.

La France est restée en dehors du mouvement d'adoption du GNL, et elle est encore en retrait.

Elle dispose pourtant d'un atout de taille : des terminaux gaziers recevant du GNL à Marseille-Fos et à Montoir, et un terminal en cours de construction à Dunkerque, à partir desquels les chaînes logistiques d'approvisionnement peuvent s'organiser, pour charger du GNL soit à bord de camions-citernes, soit de caboteurs méthaniers ou de souteurs livrant

mesures d'application à mettre en œuvre. La mission préconise d'élaborer une stratégie d'ensemble sur les politiques européennes, qui établirait un équilibre entre la nécessaire amélioration de l'environnement et le maintien en activité des opérateurs français.

La mission a par ailleurs évalué la création du marché de détail en France, et examiné, dans des conditions difficiles de recueil d'une information parfois peu cohérente et pas exhaustive, le volume du soutage potentiel. Le marché se développera progressivement à partir du trafic en ZCES, mais pourra compter aussi sur la diffusion multimodale du nouveau carburant dans le transport routier et le transport fluvial, particulièrement à partir des principaux ports. Constatant que notre pays est également en retard par rapport à d'autres dans le domaine routier et n'a pas pris la mesure des potentialités pour le fluvial, la mission souligne la nécessité de prendre sans tarder les initiatives permettant de combler ce handicap.

Aujourd'hui, et après un an d'échanges et de sensibilisation intenses, les acteurs économiques sont très impliqués dans le développement du GNL comme carburant des navires : il en est ainsi des compagnies maritimes et gazières, des ports – mais à un moindre degré encore - ; il en va de même pour tout le tissu industriel de la filière gaz largement méconnu des pouvoirs publics, bien que le développement du GNL puisse conforter la capacité d'innovation, contribuer à conserver des compétences encore présentes dans notre pays et plus encore sauvegarder et développer l'emploi. Tous ces acteurs sont en attente d'orientations stratégiques fortes venant de l'État.

Leur implication se traduit aussi dans les projets pilotes lancés par la mission ou qu'elle a aidés à mieux se formaliser. Si la lettre de mission souhaitait qu'un projet pilote soit préparé entre un armateur et un port, il est vite apparu que deux problématiques se présentaient dans la ZCES : la première pour la Manche ouest, sans terminal gazier, avec des ports isolés et des liaisons maritimes peu intenses, opérées principalement par une compagnie , l'autre dans la Manche nord-est, qui compte plusieurs grands ports maritimes, des norias de ferries dans le détroit et disposera d'un terminal gazier en 2015, à Dunkerque. Deux projets pilotes ont donc été lancés, le premier autour de la compagnie Brittany Ferries, du chantier STX de Saint-Nazaire et du port de Roscoff, le second de la compagnie Louis-Dreyfus Armateurs, du grand port maritime (GPM) de Dunkerque, de Dunkerque LNG (opérateur du terminal gazier) ; dans les deux cas, d'autres partenaires se sont associés au projet, notamment des industriels, et avec une présence forte du fluvial à Dunkerque. Les Pouvoirs publics, et le ministère chargé des transports en particulier, devront apporter un soutien constant à la conduite de ces projets, et favoriser les conditions de leur réussite, notamment sous l'angle du financement. En la matière, d'autres États européens sont plus performants dans le soutien qu'ils apportent à leur industrie maritime au sens large, ce qui est aussi un facteur de meilleure compétitivité.

Le volet financement des investissements a fait l'objet de travaux particuliers de la mission, puisque l'introduction du GNL comme carburant nécessite des investissements navals plus coûteux que les navires classiques, du moins dans une phase initiale, et que les infrastructures logistiques vont requérir également des investissements relativement lourds. Un recensement des financements européens a été effectué, aucun document de synthèse exhaustif n'étant disponible, du moins pour le secteur maritime ; les possibilités offertes par les nouveaux programmes européens ont été défrichées, travaux qu'il convient de poursuivre et d'actualiser.

Un aspect important est également celui de la communication qui doit entourer les projets. Un groupe de travail particulier a été constitué avec l'AFG, pour aider notamment les porteurs de projets, peu accoutumés à parler du gaz, à en expliquer l'utilisation et les

des stations de stockage satellites proches des navires à ravitailler, ou ravitaillant directement ceux-ci.

Cela étant, peu d'études ont été entreprises par les ports français pour évaluer l'organisation du soutage, encore sont-elles, sauf une exception (Calais), récentes et sans caractère collectif ou transversal. Et la France vient tout récemment, à l'été 2012, de s'associer, avec retard et un statut de second ordre, à une étude inter-étatique menée par différents États du sud de l'Europe pour évaluer l'introduction du GNL en Méditerranée et sur la façade Atlantique non concernée par la ZCES.

La mission s'est attachée à analyser le cadre réglementaire international, européen et national concernant à la fois l'utilisation du GNL par les navires et les infrastructures logistiques terrestres nécessaires pour leur avitaillement.

En ce qui concerne les navires, des directives intérimaires de l'OMI encadrent d'ores et déjà la construction des navires, tandis qu'un code pour les navires à propulsion au gaz, dit IGF, est en cours de finalisation. Au plan national, un règlement devrait être très prochainement adopté pour les navires de charge de moins de 500 UMS non couverts par la réglementation de l'OMI.

Pour ce qui a trait aux infrastructures elles-mêmes et aux opérations de soutage, la commission européenne, s'appuyant sur l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM ou EMSA en anglais) évalue la nécessité de prendre une réglementation à l'échelle de l'Union. Alors que cette évaluation n'est pas terminée, la commission prévoit d'ores et déjà d'intervenir par des actes d'exécution pour définir des règles de sécurité dans le transport, le stockage et de soutage de GNL, domaines déjà couverts par des législations internationales et européennes, ou par des travaux en cours d'institutions internationales.

Au plan national, la mission a impulsé une réflexion formalisée dans un groupe de travail formé principalement de la direction générale de la prévention des risques (DGPR) et de l'Association française du gaz (AFG) pour examiner les conditions d'application pratique de la réglementation en matière infrastructures logistiques et publier un guide méthodologique concernant les stations satellites. En outre la mission a souligné auprès de la communauté portuaire la nécessité de prendre rapidement toutes dispositions pour définir dans le ressort de chaque port la circulation des navires souteurs ou avitailleurs de GNL.

Enfin, la mission a demandé à l'administration d'étudier les formations et les qualifications les plus adéquates pour les équipages des navires utilisant le GNL, en conjuguant exigences d'exploitation des navires et impératifs de sécurité.

Au total, l'objectif est d'éliminer tout problème d'application de la réglementation lors du lancement opérationnel des projets.

Par ailleurs, constatant que les opérateurs ne pourront satisfaire aux normes le 1er janvier 2015, la mission a préconisé de soumettre à l'OMI, en respectant les règles de l'UE, un projet de résolution visant à définir un régime d'exemption permettant aux navires européens qui ne pourront pas être adaptés de continuer à être exploités au-delà de cette date pendant une période transitoire. Si les négociations n'ont pas permis d'aboutir dans cette voie, la mission souligne la nécessité d'adopter au sein de l'Union européenne des mesures de financement au-delà du 1er janvier 2015, indispensables aux opérateurs pour adapter leur flotte.

Plus largement, compte tenu de la multiplicité des politiques européennes concernant les transports, l'énergie, l'environnement et la qualité de l'air, la mission a recommandé une approche transversale de ces politiques et l'étude approfondie des projets, pour permettre tant de préparer les négociations à venir que d'évaluer le plus justement possible les

conditions de sécurité auprès des collectivités locales impliquées ou concernées par les projets, des populations environnantes et des passagers empruntant les navires.

La mission a mis en place une structure d'échanges entre acteurs publics et privés, lieu privilégié de partage des problématiques et des enjeux, tout autant que de compte rendu des différents groupes de travail.

Compte tenu du foisonnement et de la complexité des chantiers ouverts, de leur caractère pluridisciplinaire impliquant plusieurs services du ministère, de la dynamique qui a été enclenchée et de l'attente des partenaires économiques en la matière, la mission réitère la préconisation émise dans la note d'étape de juin, visant à instaurer une coordination pérenne. Celle-ci maintiendrait, sans solution de continuité dommageable aux travaux entrepris, une capacité d'animation globale, d'appréhension transversale des sujets et serait de nature à garantir la cohérence des différents chantiers qu'il faut mener à bien pour relever le défi.



**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

