

*le Grenelle
de la Mer*

Le Livre Bleu des engagements du Grenelle de la Mer

10 et 15 juillet 2009





L. Mignaux/MEEDDM

La table ronde n° 1 du Grenelle de la Mer, le 10 juillet 2009, présidée par Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer.

Préface de Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat

Le Grenelle de la Mer repose sur une conviction forte : les mers et les océans ont été les grands oubliés du XX^e siècle. Or, en ce début de XXI^e siècle, c'est la mer qui sauvera la terre. La mer constitue en effet le premier « potentiel de vie » de l'Humanité : potentiel alimentaire grâce au plancton, aux algues et aux protéines animales ; potentiel médical grâce aux enzymes et aux molécules des espèces marines ; potentiel énergétique grâce aux « énergies bleues » comme l'énergie thermique des mers, l'énergie tirée de la houle ou les éoliennes en mer ; potentiel scientifique avec seulement quelques dizaines de milliers d'espèces connues sur un total estimé de plusieurs millions ; potentiel économique avec ses nombreux métiers, ses filières d'excellence et ses millions de travailleurs... Cependant, la mer est également un « colosse aux pieds d'argile », qui souffre et qui meurt en silence.

En raison de son histoire et de sa situation géographique, notre pays assume une responsabilité particulière vis-à-vis du reste du monde. La France est en effet la seule Nation européenne à être présente sur tous les océans. Elle bénéficie également de la deuxième zone d'expansion économique (ZEE) au monde et d'un plateau continental vingt fois supérieur à son territoire national. De plus, grâce à ses collectivités d'Outre-mer, elle concentre à elle seule près de 10 % de la biodiversité marine mondiale, soit 13 000 espèces endémiques, et 20 % des atolls. Alors que le monde célèbre aujourd'hui le quarantième anniversaire de la conquête de l'espace, nous proposons de faire de cette biodiversité marine, à la fois vitale et mal connue, notre nouvelle frontière.

C'est la raison pour laquelle, avec l'ensemble des parties prenantes du Grenelle de la Mer, nous avons souhaité prolonger et approfondir les engagements pris dans le cadre du Grenelle Environnement. Après plusieurs semaines de concertation, y compris en région et sur Internet, les tables-rondes finales des 10 et 15 juillet 2009 ont permis de formuler plusieurs centaines de propositions : création d'une « trame bleu marine », reliant les estuaires, en complément de la trame verte et bleue issue du Grenelle Environnement ; développement des aires marines protégées afin qu'elles représentent 10 % de notre ZEE en 2012 et 20 % en 2020, dont la moitié en moyenne globale en réserve de pêche ; inscription à la CITES du thon rouge et du requin taupe ; création d'aires marines protégées sur les zones de reproduction des poissons et d'habitats sensibles ; réalisation d'un tableau de bord de l'état des milieux marins sur la santé des écosystèmes ; élaboration du « navire du futur » et du « port du futur » ; lancement d'un grand plan « Energies bleues » permettant d'investir massivement dans les énergies marines renouvelables ; constitution d'une filière industrielle française de démantèlement des navires et d'une « Alliance des Sciences de la mer » ; création d'un « Conseil de l'Archipel France » permettant d'assurer une gestion intégrée de la mer, du littoral et des bassins versants tout en garantissant le suivi des engagements du Grenelle de la Mer...

Lors de son discours du Havre, le 16 juillet 2009, le président de la République a reconnu la légitimité des décisions prises par les parties prenantes. Il a également souhaité les placer au cœur de la future stratégie nationale « mer et littoral » de la France. Ce « Livre Bleu » retranscrit ainsi fidèlement l'ensemble des engagements des tables-rondes finales : il constituera, en quelque sorte, la boussole du Grenelle de la Mer et de la Nation toute entière pour les dix années à venir.

Ne nous y trompons pas : cette « planète mer » n'est pas une planète de rechange et encore moins une seconde chance. Il ne s'agit pas de reproduire « sur mer » les erreurs commises « sur terre » au cours du siècle précédent. A nous de nous montrer à la hauteur des valeurs partagées par tous les amoureux de la mer : la générosité, le courage, le respect des autres et du monde.



Jean-Louis Borloo

Ministre d'Etat,

ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer
chargé des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Sommaire

Préambule	page 05
Table ronde n° 1	page 07
Energies marines	page 07
Transports, ports, industrie navale	page 09
Ressources minérales	page 13
Protéger et valoriser la biodiversité marine	page 14
Pêches maritimes	page 17
Pollutions marines	page 21
Gouvernance internationale et européenne	page 23
Table ronde n° 2	page 33
Des activités littorales touristiques dans une perspective de développement durable	page 33
Des aquacultures intégrées et écologiquement soutenables	page 35
Des activités agricoles préservées et respectueuses de l'environnement en zone littorale	page 37
Réduction drastique des pollutions d'origine tellurique et gestion des macro-déchets et déchets flottants	page 37
Aménagement et gestion intégrée du littoral dans une perspective de développement durable	page 40
Gouvernance nationale et infrastructure des zones littorales	page 43
Une meilleure surveillance et un contrôle plus efficace du milieu marin	page 46
Financement des actions maritimes : une fiscalité propre ?	Page 49
Table ronde n° 3	page 51
L'éducation à la mer doit devenir une priorité	page 52
Valoriser et rendre attractifs les métiers de la mer	page 57
Un abyssal besoin de connaissances	page 61
Annexe	
Propositions restées entre crochets ou régionales non validées	page 70

Préambule

La mer domine notre planète. Source de richesses connues ou encore méconnues, elle couvre près de 72 % de sa surface et influe de multiples façons sur notre existence.

Les océans et leurs écosystèmes, d'une extrême diversité, sont essentiels pour l'humanité. Assurance-vie des générations actuelles et futures, ils jouent un rôle clef dans les phénomènes météorologiques et le climat. Réciproquement, le dérèglement du climat peut avoir des conséquences dramatiques, physiques et biologiques, pour les océans.

La mer est également au centre d'enjeux économiques et sociaux - qui dépassent les seules régions littorales - par les activités directement liées à la mer comme par une large part des activités des zones littorales étroitement reliées à l'ensemble du tissu économique.

Il convient donc d'identifier et mettre en œuvre des solutions pérennes afin que les services rendus par les mers et océans soient reconnus et ne se dégradent pas, permettent la compétitivité de nos entreprises, le maintien et le développement des emplois associés, garantissent ainsi un développement durable en métropole comme en outre-mer (dans le respect des spécificités et compétences des différentes collectivités).

L'avenir de l'outre-mer français est largement lié à la mer, ressource majeure pour son développement et pour la réponse aux besoins de ses populations actuelles et futures. L'outre-mer est une chance pour la France, par les ressources et potentialités de développement qu'il porte, dans une perspective intégrant pleinement la dimension internationale de ces enjeux.

Dans ce contexte, il est nécessaire - par une politique intégrée de la mer et du littoral - de trouver des solutions qui soient à la hauteur des défis, pour gérer les ressources de la mer dans une approche écosystémique au plan international comme au niveau territorial, pour réguler les activités maritimes largement mondialisées et valoriser durablement des ressources indispensables aux besoins futurs de l'humanité. Il est dès lors indispensable de mieux connaître la mer et pour cela de renforcer la recherche et développement.

Au terme du processus de concertation, l'ensemble des parties prenantes réunies dans le cadre du Grenelle de la Mer appellent à une rupture et affirment leur accord sur les constats, principes et objectifs ci-dessous :

- La mer, espace fragile où les interactions entre les facteurs sont multiples, complexes et encore très mal connues, est en danger.
- Le décloisonnement des approches et des acteurs est impératif.
- La France a voulu être pionnière dans l'exploration et la protection de cette ressource cruciale. Elle doit poursuivre et assumer ses responsabilités au niveau international, en respectant le principe de précaution et en agissant pour une gestion planétaire équitable.
- Les opportunités et potentiels de développement liés aux océans sont multiples. Pour valoriser ces gisements d'emplois et d'activités économiques, un effort de recherche et développement sera mis en œuvre, en intégrant tout au long des programmes de R&D l'évaluation des impacts de ces innovations et activités nouvelles sur l'environnement. La France, par l'étendue de son espace maritime, a ainsi des atouts majeurs - tant en métropole qu'outre-mer - qui doivent être valorisés dans le cadre d'une politique maritime intégrée et ambitieuse, prenant pleinement en compte les dimensions européennes et internationales des questions posées et des solutions à promouvoir.
- La gouvernance à cinq (Etat, élus, employeurs, syndicats, ONG) - qui a fait ses preuves au travers du Grenelle de l'Environnement - est une réponse bien adaptée aux enjeux de la mer, indispensable compte tenu de la complexité des interactions et de la

pluridisciplinarité nécessaire pour la recherche de solutions durables. Elle doit notamment s'appliquer en matière de recherche et développement, de connaissance, d'évaluation des impacts environnementaux et de prévention, d'exploitation des ressources, de planification spatiale, de surveillance maritime et de conditions d'exercice et de régulation des activités humaines. Cette gouvernance à cinq doit être consolidée aux différents niveaux territoriaux, afin d'assurer le pilotage et le suivi de la mise en œuvre des décisions et des orientations.

- Cette gouvernance à cinq ne se substitue pas aux structures de l'Etat et instances représentatives (Parlement ; collectivités ; organisations en charge de mener le dialogue social et la négociation...).
- L'affirmation des interdépendances terre/mer - écologiques, économiques, sociales, culturelles - est au cœur d'une politique maritime intégrée. Les régions, et plus largement les collectivités, doivent trouver leur place et confirmer leur rôle dans cette perspective.
- Sans occulter l'existence de points de désaccord ni le besoin d'approfondir certaines problématiques en lien avec les instances compétentes, le processus de concertation du Grenelle de la Mer a permis d'identifier un ensemble important de points de consensus forts, partagés par l'ensemble des parties prenantes.

L'Europe, dans son Livre Bleu, a défini des lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime. Le Grenelle de la Mer apporte la réponse de la France, décidée à s'engager vers de nouveaux modes de production, d'exploitation, de protection et d'usage des espaces maritimes, en s'appuyant sur une gouvernance forte associant l'ensemble des acteurs.



Table ronde n° 1

Il est nécessaire de trouver des solutions qui soient de l'ampleur des défis et des enjeux, pour gérer durablement au plan international les ressources de la mer et réguler les activités maritimes largement mondialisées. A cette fin, la pertinence des activités à développer sera analysée à partir de critères co-construits, notamment environnementaux et socio-économiques.

ENERGIES MARINES

L'objectif pour la France est d'atteindre 23 % d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale à l'horizon 2020 (50 % en outre-mer et 30 % à Mayotte), ce qui suppose d'accroître de 20 millions de TEP leur production d'ici à 2020.

Avec ses zones maritimes sous juridiction de l'ordre de 11 millions de km², la France dispose d'un potentiel énergétique exploitable parmi les plus importants au niveau mondial. De plus elle dispose de nombreux acteurs, laboratoires et organismes scientifiques et industriels qui possèdent les compétences et l'expertise pour caractériser ces ressources marines.

La contribution des différentes énergies marines dans un scénario global a été estimée à 3 % à l'horizon 2020. L'objectif général d'assurer au plus tôt l'autonomie énergétique des DOM/COM, conduira à faire des outre-mer la vitrine française des énergies renouvelables marines.

1. Soutenir et planifier le développement durable des énergies marines

Ce développement doit se faire dans le cadre d'une gestion intégrée en concertation avec les différents acteurs et dans le respect de l'environnement.

Le potentiel exploitable dépend des techniques disponibles, de leur coût d'exploitation, mais aussi de l'existence de sites intéressants et d'une acceptation sociale. En mars 2009, le MEEDDM a demandé à cinq préfets coordonnateurs d'identifier des sites propices et de mener une concertation afin d'aboutir en septembre 2009 à un schéma d'implantation d'éoliennes en mer par façade maritime.

Dans cette perspective, il est décidé de :

- 1.a. Renforcer l'initiative IPANEMA (Initiative PArtenariale Nationale pour l'émergence des Energies MARines) au niveau national et définir un cadre de planification, d'évaluation et de recherche avec la participation des professionnels, des ONG et autres partenaires intéressés sur l'ensemble des possibilités existantes (l'énergie des courants, des marées, des vagues, du vent de mer, l'énergie thermique des mers, la biomasse marine, l'énergie des gradients de salinité).

1.b. Financer des centres d'essais – points de convergence - ouverts à tous les porteurs de projet, y compris les projets d'évaluation d'impacts environnementaux, qui contribueront notamment à renforcer la connaissance, l'observation et la recherche marines.

1.c. Favoriser les techniques les plus acceptables socialement et environnementalement. Ainsi, il est proposé de favoriser la maturation de la technique des éoliennes flottantes qui permettent d'éloigner les machines de la côte au-delà de la limite imposée par la profondeur de la mer.

Le développement des énergies marines ne peut se faire indépendamment des autres énergies renouvelables. Dans cette perspective, il est décidé de :

1.d. Réserver une place aux énergies marines dans le bouquet énergétique. Veiller à assurer une proportionnalité entre les énergies renouvelables marines et terrestres. Pour les énergies marines renouvelables intermittentes (houlomotrices, éoliennes off shore), soutenir leur développement en pré-réservant une part de l'énergie intermittente (limite fixée par décret) de la puissance électrique appelée sur le réseau électrique, et en systématisant les études d'impact risques-bénéfices.

1.e. Clarifier la réglementation applicable aux énergies marines renouvelables et l'intégrer dans les différents échelons décisionnels

2. Engager une politique industrielle volontariste pour les énergies marines

Il ressort des travaux de concertation du Grenelle que l'exploitation de ces énergies marines ne pourra pas se faire sans la mise sur pied d'une politique industrielle volontariste et incitative, négociée collectivement et encadrée par un processus rigoureux en ce qui concerne les impacts environnementaux (nécessité d'études d'impact indépendantes des porteurs de projet). Dans ce contexte, il a été décidé de lancer un « Plan Energies Bleues », qui conduise à :

2.a. Mettre en place de manière urgente des dispositions permettant de financer des démonstrateurs et des structures logistiques associées dans toutes les filières (hydrolien, houlomoteur, énergie thermique des mers, éolien flottant) afin d'accélérer la maturation de ces technologies, et permettre la sélection des plus prometteuses pour la phase de déploiement.

2.b. Construire un démonstrateur d'éoliennes flottantes avec le support d'un pôle de compétitivité, un démonstrateur hydrothermique dans chaque collectivité d'outre-mer où cela est possible, trois sites hydroliens, deux sites houlomoteurs.

2.c. Favoriser un déploiement précoce de ces technologies par le biais de dispositifs incitatifs adaptés à la maturité de chaque technologie (lancement d'appels d'offres, mise en place de prix de rachat...).

2.d. Investir dans des infrastructures de raccordement mutualisables pour la desserte des zones identifiées comme favorables, et assurer une restructuration ou adaptation d'un certain nombre de capacités industrielles (chantiers navals...) et portuaires (assemblage, implantation, maintenance), notamment pour l'installation de l'industrie des énergies marines.

2.e. Faire exploiter leurs atouts aux régions Bretagne et Provence-Alpes-Côte d'Azur de façon qu'elles deviennent des pilotes du déploiement des énergies marines, en appui des pôles de compétitivité PACA et Bretagne.

3. Agir en priorité en Outre-mer pour développer et produire de l'énergie renouvelable

La France a été précurseur de ces technologies avec des travaux dans les années 30 et 80. Les centrales OTEC doivent permettre en zone inter-tropicale de produire de l'énergie (prédictible et en continuité), alternative aux énergies fossiles. Les solutions off-shore sont à privilégier compte tenu de la faible disponibilité du foncier, sous réserve d'impacts maîtrisables sur la biodiversité et les écosystèmes marins.

3.a. Privilégier les DROM comme zones de déploiement précoce des technologies d'énergies marines : celles-ci permettent en effet d'éviter les pertes de surfaces foncières et agricoles dues au développement du photovoltaïque; elles sont de plus bien adaptées au système électrique très contraint des îles (plus faible intermittence et plus grande prévisibilité que le solaire ou l'éolien on-shore).

3.b. Etudier la faisabilité de la mise en place d'un démonstrateur d'énergie thermique des mers dans chaque DOM/COM

3.c. La disponibilité d'eau froide profonde pourrait être une opportunité pour examiner la possibilité de valoriser les propriétés spécifiques de cette eau de mer, notamment sa richesse en nutriments pour l'aquaculture après étude d'impact sur le milieu.

TRANSPORTS, PORTS, INDUSTRIE NAVALE

Une grande nation maritime doit disposer d'une marine marchande forte et de qualité, de ports attractifs et de chantiers navals innovants et compétitifs. La France doit par ailleurs disposer d'une expertise reconnue afin d'exporter son savoir faire. Elle doit pouvoir développer une offre d'ingénierie portuaire à l'international. Cette activité qui permet un transport de masse n'est pas sans impact sur l'environnement et nécessite des infrastructures lourdes pour relier les ports à leur arrière-pays et des espaces fonciers importants.

La politique portuaire nationale doit veiller à exploiter toutes les potentialités du réseau dense de nos ports de commerce : les grands ports maritimes, indispensables pour notre approvisionnement et l'accès aux marchés mondiaux, et les ports de commerce dits « nationaux » transférés aux collectivités, essentiels pour l'approvisionnement des territoires, le report modal et le transport maritime à courte distance. L'exploitation de toutes les potentialités des réseaux portuaires augmentera les activités. Il est donc nécessaire d'anticiper les impacts environnementaux :

- flux de transports terrestres en relation avec l'arrière-pays, aménagements portuaires lourds, infrastructures de réseaux routiers et ferroviaires, en eau, gaz et électricité ;
- risques liés à l'implantation de futures entreprises de type Seveso ;
- consommation du foncier par les installations portuaires, besoins en logements et gestion des flux touristiques des croisières dans les villes escales et têtes de ligne.

A - Ports

4. Développer une stratégie nationale portuaire

Il s'agit de rendre nos ports attractifs et compétitifs, au moyen d'investissements portuaires qui ne peuvent se concevoir sans une analyse préalable de leur pertinence, avec la recherche d'un développement durable et d'une qualité supérieure de services pour le transit des marchandises et des personnes.

Il est décidé de :

4.a. Préserver dans le cadre des projets stratégiques d'aménagement portuaires, la capacité des ports à répondre à la croissance du trafic maritime et à la mise en place de chaînes de transport et d'approvisionnement respectueuses de l'environnement par une stratégie de développement durable à moyen et long terme. Cette stratégie prend en compte les besoins en termes de disponibilités foncières et d'accès nautique et les impératifs de préservation des écosystèmes.

4.b. Développer une stratégie nationale portuaire s'appuyant sur la coordination des 7 plans stratégiques des ports maritimes français afin d'assurer une meilleure valorisation du maillage des ports nationaux. Créer un conseil d'administration interportuaire, par exemple un « Conseil National des Ports » pour la réalisation de cette mission.

4.c. Auditer les réformes sectorielles portuaires de 2004 et 2008 afin de s'assurer de l'atteinte des objectifs d'origine - souplesse et compétitivité - et de leur compatibilité avec la politique maritime nouvelle issue du Grenelle de la Mer.

5. Les ports durables du futur

5.a. Ils devront être les plus économes possible en foncier, les moins pénalisants pour l'environnement et être bien intégrés à la ville grâce à la notion de « port urbain », en associant les collectivités locales à la prise de décision notamment en politique d'urbanisme du port (dont le droit de préemption), et symétriquement en associant le port à la politique d'urbanisme des franges urbaines (documents de planification, autorisations d'équipement commerciaux de toutes activités dans les concessions de plaisance, de pêche et de commerce)

5.b. Conceptualiser d'ici 2015 le port « off-shore » de commerce intégrant les liens « mer-terre » avec un bilan coûts- avantages économiques et écologiques d'un port off shore par rapport à un port terrestre; étudier également ce concept pour la plaisance (notamment réduction de l'impact sur les îles).

5.c. Etre bien conçus et entretenus : en favorisant la mise en œuvre des meilleures pratiques d'entretien des espaces portuaires (gestion des déchets, rejets, dragage, clapage, macro-déchets) et en s'appuyant sur un effort de recherche, un élargissement du référentiel GEODE et le résultat des études d'incidences

5.d. Etre innovants : notamment sur le volet énergétique et sur la gestion des déchets des infrastructures portuaires (port et bateau). Développer des approches innovantes dans la valorisation des sédiments de dragage portuaire (réutilisation) et améliorer les techniques de tri et de traitement, dont l'extraction des macrodéchets des sédiments de dragage et clapage. Développer une filière de valorisation des rejets et mettre en place le traitement à terre des rejets les plus pollués.

5.e. Offrir les meilleurs services notamment en matière de réception des déchets des navires. Aider les ports à respecter les obligations contenues dans la directive 2000/59 en matière d'installations de réception portuaire, dans des conditions compatibles avec l'exploitation commerciale des navires, et faciliter l'accès à ces installations lorsqu'elles existent. Faciliter dès la construction des navires la récupération des eaux de cale afin de

limiter les pertes de temps lors des opérations portuaires, pour encourager au port la vidange des eaux noires et éviter les rejets en mer.

5.f. Mettre en place les équipements de raccordement aux réseaux électriques, d'évacuation des eaux usées, etc., afin de limiter la pollution, et obliger ensuite les navires à s'y raccorder.

5.g. Améliorer la prise en compte des risques de pollution notamment accidentelle présenté par les industries portuaires

B - Transport maritime

6. Soutenir le transport maritime de marchandises et de voyageurs, qui offre une solution de report modal.

Le défi consiste à maintenir la compétitivité des armateurs soucieux de la sécurité de leurs navires, des conditions de travail et de sécurité de leurs équipages, en respectant une réglementation de standard élevé. L'offre de transports maritimes doit offrir aux transporteurs des solutions durables (économiques, sociales, et environnementales) simplifiées et généralisées. Il est décidé de:

6.a. Etudier les possibilités d'un report fidélisé des autres modes de transport, en particulier routier, vers le transport maritime (développement des autoroutes de la mer et du cabotage maritime à courte et moyenne distance, mesures de régulation des réseaux de logistique), notamment sur l'Arc Atlantique. Viser le doublement de la part actuelle des modes massifiés pour le transport des conteneurs à destination ou en provenance des ports ainsi que le développement de pré et post acheminements moins longs pour les containers importés ou exportés par les entreprises françaises.

6.b. Soumettre à évaluation les projets d'autoroutes de la mer quant à leur impact environnemental et leur utilité socio-économique (meilleur respect de l'environnement pour des transports de masse, repos des chauffeurs pendant la traversée, rapidité et sécurité plus grandes que par la route) ; les évaluer dans un cadre européen ; assimiler les navires utilisés pour les autoroutes de la mer à des infrastructures de transport financés en tout ou partie comme telles et engager un plan de construction de navires rouliers neufs.

6.c. Préciser les modalités de desserte des gros navires (feederling).

6.d. Simplifier et codifier les règles applicables au transport maritime en particulier les formalités douanières : le transport maritime ne doit pas subir plus de ruptures de charges et de formalités administratives, en particulier douanières, que le transport routier homologué.

6.e. Mener des analyses comparatives des dispositifs d'aides au transport maritime entre les situations nationales et étrangères.

6.f. Développer un réseau inter-îles permettant leur véritable intégration dans l'économie de leur région, en particulier en Outre-mer. Une expérimentation de transport maritime pourrait susciter et permettre d'évaluer la demande de transport maritime de même qu'une offre complémentaire de cabotage entre les Antilles et la Guyane. Développer un réseau interinsulaire avec la Sardaigne (transport maritime, fret et connexion au gazoduc Galzi). Créer des lignes de bateaux-bus entre les ports corses ; développer le transport de marchandises et de passagers sur le lagon plutôt que de multiplier les routes à Mayotte ; développer le petit cabotage en Guyane. Préserver un service public maritime de continuité territoriale respectueux de l'environnement et porteur de développement économique et social pour la Corse.

6.g. Développer le transport maritime interurbain (« tramways côtiers écologiques») en privilégiant les grands axes et en lien avec les transports terrestres multi-modaux.

C - L'industrie navale

Le secteur de l'industrie navale française rassemble de nombreux acteurs, souvent des PME : chantiers navals, fabricants d'équipement, sociétés d'ingénierie... Il est impliqué dans une gamme étendue d'activités maritimes telles que la construction, la réparation, la transformation de navires, ingénierie comme les technologies de l'offshore. Le succès de ce secteur repose sur le savoir.

Notre stratégie de long terme pour ce secteur doit viser à répondre aux défis majeurs et à s'assurer un rôle de premier plan dans la construction navale mondiale : elle doit être capable dans un environnement concurrentiel loyal de fournir des navires répondant à la demande des armateurs et des marines, sûrs, respectueux de l'environnement, économiques et en pointe technologiquement. Un renforcement des exigences en matière de sécurité maritime au niveau mondial est donc nécessaire pour développer des navires éco conçus. Il est décidé de :

7. Reconsidérer la conception et l'aménagement des bateaux de pêche, notamment sur la jauge, à effort de pêche constant dans une perspective de développement de la pluri-activité (observation scientifique, dépollution...) et soutenir une évolution nécessaire de la réglementation européenne sur le sujet

8. Orienter la recherche vers le segment des navires complexes.

8.a. Définir une stratégie pour la construction navale : création d'une structure d'orientation de la recherche regroupant les acteurs français capable de définir les standards du navire du futur, y inclus la gestion des eaux usées, et l'efficacité énergétique.

8.b. Développer les moteurs de marine éco labellisés.

8.c. Favoriser la coopération interrégionale en matière de construction navale à l'échelle de la Caraïbe

D – Eco-conception et démantèlement des navires

Le démantèlement des navires se déroule aujourd'hui dans certains pays dans des conditions inadmissibles d'un point de vue économique, environnemental et social. Les capacités de démolition sont très insuffisantes au regard des besoins prévisibles. Sur la base de ce double constat il apparaît nécessaire de :

9. Encourager/organiser la constitution d'une filière industrielle française de démantèlement de recyclage et de dépollution des navires, en favorisant une approche de proximité et le respect du développement durable dans les chantiers, y compris outre-mer et en retirant de la flotte les navires les moins sûrs et les plus dommageables pour l'environnement. Cette filière pourrait être pilotée par un GIP. S'appuyer notamment sur l'expérience et les compétences existantes. Rapidement, un pilote sera nommé et les travaux de préparation de cette filière seront lancés.

10. Agir au niveau européen et international pour renforcer la réglementation relative à la déconstruction des navires :

10.a. S'appuyer sur l'Union européenne pour faire évoluer la réglementation internationale afin que les navires soient déconstruits selon des normes plus strictes au plan social et environnemental. Porter un message au niveau international pour accélérer la ratification

de la convention OMI de Hong Kong de mai 2009 et engager les négociations pour son évolution.

10.b. La France dans le cadre de la stratégie européenne sur le démantèlement des navires portera une initiative visant à renforcer la législation sur la déconstruction des navires civils et militaires et autres installations maritimes en fin de vie et veillera à son application. Cette initiative encouragera en particulier le démantèlement des navires appartenant à des armateurs européens dans des pays disposant des capacités adéquates de traitement ou de stockage des déchets dangereux ou à défaut le rapatriement et le traitement de ces déchets en Europe.

RESSOURCES MINERALES

Les ressources minérales du fond de la mer (granulats, hydrocarbures, gaz) semblent très importantes, quoique encore peu connues. Le potentiel exploitable semble s'accroître à mesure de l'exploration des grands fonds et des progrès techniques.

Mais avant de développer l'extraction minière en mer, il est nécessaire de s'assurer que ces activités soient les moins préjudiciables possibles aux écosystèmes marins.

Aujourd'hui, les granulats marins, le maërl et les sables coquilliers en zone littorale sont exploités.

11. Pour les activités d'extraction par faible profondeur

Face à la demande importante de sables, il est décidé de :

11.a. Déterminer les objectifs d'exploitation et les modalités de tout développement de l'activité d'extraction dans le cadre de la stratégie nationale de la mer et du littoral, et dans la perspective globale de la gestion intégrée des usages de la mer et du littoral.

11.b. Mener au préalable une étude sur les potentialités d'exploitation des ressources qui devra également inclure des conditions améliorées de dialogue entre les usagers à partir de bases scientifiques partagées et ceci dans un cadre formel au delà de la seule consultation.

11.c. Co-construire les critères de pertinence de l'exploitation des granulats marins, en intégrant notamment les aspects environnementaux et socio-économiques.

11.d. Finaliser l'étude MEEDDM/IFREMER/BRGM démarrée en 2004 sur l'inventaire des ressources en granulats sur 11 départements côtiers et en l'étendant de façon systématique afin d'identifier les zones de moindre contrainte (que ce soit en termes environnementaux ou socioéconomiques) et interdire les extractions sur l'estran (sauf à des fins de gestion de l'érosion côtière au sein d'une même cellule sédimentaire) ; élaborer un guide méthodologique sur l'évaluation des incidences sur les sites sensibles des projets d'extraction pour les installations soumises à autorisation.

11.e. Rechercher des substituts au maërl ; par exemple en structurant une filière de valorisation des déchets coquilliers d'huîtres.

12. Pour les projets miniers en eaux profondes

Il est décidé de :

12.a. En s'appuyant sur l'amélioration des connaissances des fonds marins, préparer le développement, à moyen terme, de projets miniers en mer profonde en organisant dès à présent le développement et le pilotage industriel de procédés d'extraction minière off-shore. Cette action, qui prendra en compte l'impact environnemental de ce type d'exploitation, devrait s'appuyer sur la mise en commun des compétences et expertises d'établissements publics à caractère industriel et commercial ainsi que d'entreprises minières et d'ingénierie dans le cadre d'un consortium public-privé. Un partenariat multiple pour favoriser la transparence des projets et la mise en oeuvre d'un système-pilote sera privilégié. En parallèle au développement des projets et expérimentations. L'élaboration des méthodes et critères d'évaluation des impacts des expérimentations en sites profonds devra être multi-partenariale, notamment avec des ONG compétentes ;

12.b. Identifier et protéger - dans le respect des compétences des collectivités pour l'outre-mer - les zones de grande richesse de biodiversité (dits « hot spots »).

12.c. S'engager en faveur de la désignation de zones marines de protection dans le cadre de l'Autorité Internationale des Fonds Marins lors de la session qui aura lieu en 2010, en se fondant sur des informations scientifiques et des critères propres à garantir la protection des écosystèmes marins. Réfléchir plus largement au renforcement du mode de gouvernance de l'Autorité.

12.d. Veiller à ce que l'étude de toute éventuelle exploitation des hydrates de gaz inclue les impacts et risques environnementaux associés, en application du principe de précaution.

PROTEGER ET VALORISER LA BIODIVERSITE MARINE

Même si elle est méconnue, nous savons que la biodiversité marine est très riche, fondamentale pour la pérennité des services rendus par les écosystèmes marins, et fortement menacée en particulier par les activités anthropiques. Des actions importantes ont été entreprises ces dernières années notamment au plan national pour sauvegarder la biodiversité marine avec notamment la stratégie nationale pour la biodiversité et la création de l'agence des aires marines protégées.

Face aux menaces il convient d'aller plus loin en s'attachant à donner à notre action plus de visibilité, en s'assurant de la cohérence des politiques publiques internationales, européennes et nationales, contribuant ainsi à la restauration du bon état écologique des milieux marins.

Les zones maritimes d'Outre-mer sont particulièrement intéressées par les problématiques de protection et de valorisation de leur très important patrimoine naturel.

13 et 14 - Mettre en place un réseau d'aires marines protégées

13. Au plan international, la France agira pour :

13.a. Renforcer les objectifs de la Convention sur la Diversité Biologique (CDB) sur les aires marines protégées en attribuant une part significative à des réserves marines.

13.b. Défendre la création d'un réseau d'aires marines protégées et de réserves marines au sud du 60° S dans l'océan austral sur la base de la Convention sur la faune et la flore marine antarctique.

13.c. Développer les Aires marines en haute mer à travers les six conventions régionales auxquelles la France est partie en s'appuyant tout particulièrement sur le projet pilote d'AMP (zone CHARLIE GIBBS) d'OSPAR.

13.d. Contribuer activement aux recommandations du groupe d'experts travaillant auprès de la CBD, recommandant la désignation d'aires marines significatives sur le plan écologique et biologique (EBSA) en haute mer et étendre les réseaux d'aires marines et de réserves marines en haute mer.

13.e. Soutenir l'organisation du 3e Congrès international sur les aires marines protégées ou « international marine protected areas congress 3 » (IMPAC 3) qui aura lieu en 2013 à Marseille et promouvoir l'organisation de conférences régionales sur les aires marines.

13.f. Veiller à la manière dont seront assurées la surveillance et la protection de ces zones protégées.

13.g. Accélérer la procédure visant à faire des Bouches de Bonifacio un parc international marin et une ZMPV (zone maritime particulièrement vulnérable).

14. Au plan national, il est décidé de :

14.a. Promouvoir la mise en œuvre des lignes directrices en matière d'aires marines protégées adoptées à la COP 9 de la CBD, avec pour objectif d'établir un réseau cohérent, représentatif et bien géré d'aires marines protégées pour 10 % des océans d'ici 2012 (objectifs internationaux de la CBD) et 20 % d'ici 2020, dont la moitié en moyenne globale en réserves de pêche ; pour chaque site, la part de réserve est définie au cas par cas, en concertation avec les pêcheurs professionnels et autres parties prenantes. Cette ambition pourra se concrétiser Outre Mer et notamment en Polynésie Française et en Nouvelle-Calédonie, par la création en concertation avec les collectivités et sous réserve de leur accord, d'aires marines protégées aux îles Marquises, à Rapa et dans la mer de Corail, poursuivant à la fois des objectifs de gestion durable des ressources naturelles et de préservation de la biodiversité.

14.b. Elaborer un cadre méthodologique pour la mise en place d'aires marines protégées (AMPs), en tant qu'outils de protection d'espèces ou d'habitats particuliers, d'un écosystème remarquable et de développement durable et de gestion des activités. Cette méthodologie qui doit s'inscrire dans le cadre des objectifs internationaux de la Convention sur la Diversité Biologique sera définie et encadrée par les pouvoirs publics, afin de contribuer aux objectifs de la Directive cadre Stratégie Marine européenne (DSM). Les différentes étapes en seront : la réalisation d'un diagnostic scientifique robuste et partagé avec les usagers de la mer ; la définition de l'objectif de protection ; la définition d'un périmètre de travail, des orientations pour la gestion et l'évaluation préalable des effets attendus, du périmètre de l'AMP, des différents niveaux de protection dans le périmètre de l'AMP ; la mise en œuvre de la gestion, et du suivi de l'AMP notamment par un meilleur contrôle. L'ensemble des étapes sera mené dans un cadre regroupant de façon pérenne, les scientifiques et les parties prenantes du Grenelle de la Mer. Le cadrage méthodologique devra être finalisé et acté par les pouvoirs publics avant la fin de l'année 2009.

14.c. Dans ce cadre, expérimenter une approche écosystémique et concertée des pêches à travers la mise en place d'unités d'exploitation et de gestion concertées (UEGC) sur 6 pêcheries pilotes : 4 en métropole s'inscrivant dans les quatre CCR dont le littoral français dépend (CCR Méd., CCR NW, CCR SW et CCR Mer du Nord) et 2 dans les régions d'Outre Mer. Il s'agit d'associer les pêcheurs et les autres usagers de la zone de partager un constat, de définir les objectifs communs à long terme (environnementaux, sociaux et économiques) et de mettre en place des plans de gestion à long terme. Pour chaque site,

un coordinateur assurera l'animation, l'information et l'organisation nécessaires au bon fonctionnement de l'UEGC. Les premiers résultats pourront être présentés à la Commission Européenne fin 2012, juste avant la mise en place de la nouvelle politique commune des pêches (PCP). La définition des sites se fera en concertation avec les professionnels, les scientifiques, les associations de protection de l'environnement et les pouvoirs publics.

14.d. Renforcer le réseau et les moyens de gestion des aires marines protégées en accélérant leur mise en œuvre notamment dans les zones Natura 2000 en mer et en Méditerranée pour respecter l'objectif d'un réseau complet et cohérent en 2012.

14.e. Compléter la stratégie nationale des aires marines protégées notamment pour qu'elle contribue à la gestion des ressources, notamment halieutiques.

14.f. Renforcer les mesures de protection/restauration pour les espèces marines menacées ou à protéger et la politique de sanctuaires marins, pour les mammifères marins, en contribuant à la création de nouveaux sanctuaires (Caraïbes notamment) et en confortant les sanctuaires existants notamment par un meilleur contrôle.

14.g. Créer des réserves marines ou d'autres outils de protection et de gestion appropriés sur les zones de reproduction et habitats sensibles en concertation avec les parties prenantes.

14.h. Classer les écosystèmes marins tropicaux notamment la partie terrestre de l'île d'Europa et de ses eaux territoriales en Réserve Naturelle Nationale à l'horizon fin 2010. En concertation avec les collectivités d'outre-mer et dans le respect de leurs compétences propres, créer une aire marine protégée dans les îles Eparses et dans les îles Marquises.

15. Initiatives en faveur des coraux et des mangroves

Améliorer les mesures de protection des mangroves et des récifs coralliens :

15.a. Renforcer la protection des récifs coralliens, en favorisant la prise en compte de l'ICRI dans les enceintes internationales, en élargissant la composition et la représentativité de l'ICRI, en mettant à profit l'année internationale de la biodiversité en 2010.

15.b. Nécessité impérieuse de poursuivre l'effort de mise en place d'un parc marin pour créer le lieu de concertation et de gestion pour sauver le lagon de Mayotte sur lequel pèsent des menaces très fortes ; étape nécessaire à l'éventuelle inscription de l'île et du lagon de Mayotte au patrimoine mondial de l'Unesco. Instaurer un institut et un observatoire de la mangrove.

16. Initiatives en faveur des mammifères marins

16.a. Soutenir la position européenne consistant à empêcher le Japon de chasser dans l'océan austral et interdire toute les méthodes létales dans la recherche scientifique.

16.b. Prendre les mesures nécessaires pour limiter les pollutions sonores, les collisions avec les navires et les prises accidentelles dans les engins de pêche (accompagner les programmes de recherche et expérimentation PROCET des pêcheurs professionnels, etc.).

16.c. Renforcer les moyens et les mesures de protection du sanctuaire Pélagos en Méditerranée en concertation avec les parties prenantes.

16.d. Dans le cadre de la Commission baleinière internationale, faire évoluer la convention de régulation de la chasse à la baleine vers une convention pour la protection des cétacés

et mammifères marins, notamment en y incluant l'interdiction définitive et globale de la chasse « scientifique » et en promouvant la création de sanctuaires en haute mer.

PECHES MARITIMES

Pour répondre à une demande croissante, tant au plan mondial qu'au niveau français, de produits aquatiques, la pêche a depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale régulièrement augmenté les captures pour atteindre environ 100 millions de tonnes, ce qui semble être un plafond compte tenu de la pression déjà excessive sur bon nombre de stocks.

La pêche maritime se trouve aujourd'hui confrontée à plusieurs défis majeurs :

- Le défi environnemental de la durabilité et de la biodiversité.
- Le défi de la sécurité alimentaire (quantitatif et qualitatif).
- Le défi de la rentabilité économique.
- Le défi de l'image dégradée des métiers et de la crise des vocations.

En matière de pêches maritimes, et tout en remarquant que ce domaine nécessitait des approfondissements, le Grenelle de l'Environnement avait déjà conclu à plusieurs orientations, dont notamment :

- le développement des éco labels,
- la gestion éco-systémique dans le cadre d'unités de gestion géographique,
- l'expérimentation des quotas individuels administrés,
- l'encadrement de la pêche de loisir.

Alors que se prépare un important rendez-vous de la révision de la Politique Commune de la pêche (PCP) à l'horizon 2012-2013, les travaux du Grenelle de la Mer ont permis de mettre en exergue les différentes orientations suivantes.

A - Développer et valoriser des procédés de pêche durable, c'est à dire plus respectueux de la ressource disponible et économes en énergie

17. Développer et valoriser des procédés de pêche durable plus respectueux de la ressource

17.a. Développer des plans de gestion écosystémique à long terme définissant des objectifs de capture sur 3 à 5 ans, via la démarche scientifique des TACS et les quotas annuels.

17.b. Développer l'expérimentation à bord des navires de pêche de techniques de pêche sélectives pour réduire les prises accidentelles.

18. Encourager et favoriser les évolutions techniques et pratiques

18.a. Encourager des bateaux et engins de pêche sélectifs et à impact limité sur l'environnement. Les objectifs de rejets seront fixés après approfondissement dans le cadre des Assises de la Pêche ; valoriser tous les produits de la pêche, y compris les déchets.

18.b. Encourager et soutenir les essais avec les professionnels, dans le cadre d'un centre ou d'un réseau d'expertise technique.

18.c. Accompagner financièrement les mutations qui seraient décidées sur l'ensemble de la filière.

18.d. Organiser à court terme un concours national pour récompenser les innovations en matière d'impact sur l'environnement, d'économie d'énergie et de sélectivité.

18.e. Accompagner des pêcheries françaises vers une écolabellisation sur la base des critères FAO et de critères sociaux et environnementaux ; soutenir la mise en place d'une démarche de qualité destinée à promouvoir les produits des pêches françaises vis-à-vis des distributeurs; y intégrer les impacts des différents modes de pêche.

18.f. Pour La Réunion, promouvoir une certification des pêcheries sous des labels écologiques après concertation avec les professionnels ; il s'agit parallèlement de lancer une démarche en vue de la labellisation de l'ensemble des pêcheries exercées dans les TAAF.

18.g. Mener des actions de coopération avec les pays en développement afin qu'ils aient accès à ces labels.

18.h. Valoriser dans les îles de l'Océan Indien les produits de la mer prélevés de manière soutenable par des dispositifs adaptés du type « zone franche ». Favoriser l'emploi de marins ressortissants de l'UE et généraliser les pratiques vertueuses en matière de gestion des pêcheries.

Les débats sur la réforme de l'organisation commune des produits de la pêche et de l'aquaculture auront lieu lors des Assises de la Pêche.

B - Mieux intégrer les activités de pêche à l'économie littorale, en tenant compte des spécificités locales notamment outre mer

19. Faciliter l'exercice par les pêcheurs de la pluriactivité :

19.a. Reconnaître l'exercice par les pêcheurs de services d'intérêt général (collecte de données, ramassage de macro-déchets, l'appui aux luttes contre la pollution). Adapter à cet effet la réglementation pour permettre la pluriactivité et prévoir la mise en place des mécanismes de financement, d'équipement et de formation nécessaires.

19.b. Permettre, au moyen d'un cadre réglementaire simple et garantissant des conditions de sécurité appropriées, l'embarquement de passagers, qui constitue une réelle piste de diversification de la petite pêche côtière et de l'aquaculture marine vers l'éco-tourisme (« pescatourisme »).

20. Adapter les organisations professionnelles et la PCP

20.a. Renforcer la structuration professionnelle à Mayotte où le contexte de départementalisation rend nécessaire la mise en place des structures professionnelles en pêche, des outils réglementaires (Loi N°91-411) et du contexte européen de gestion des pêches (PCP).

20.b. Promouvoir une réforme de la politique commune des pêches qui reposerait sur la définition d'objectifs de gestion au niveau communautaire et laisserait aux Etats membres le choix des outils de gestion et des moyens.

C - Protéger les espèces en danger et les espaces sensibles

21. Reconnaître et protéger les espaces sensibles

21.a. Reconnaître les cantonnements de pêche pérennes (« réserves de pêche ») comme un outil de gestion de la pêche joignant les objectifs de gestion durable des ressources naturelles et de préservation de la biodiversité, et donc comme une nouvelle catégorie d'aires marines protégées, en établissant le principe de leur gestion de façon collégiale avec l'ensemble des parties prenantes. Etablir cette protection sur 5% de la mer territoriale d'ici 2012, dans le respect des compétences des collectivités pour l'outre-mer, (selon une stratégie à élaborer d'ici fin 2010 et à faire expertiser par les instances scientifiques -CIEM, CGPM- et de concertation -ORP- et pour les DROM -ICCAT, CTOI, CCAMLR..), et sur la moitié en moyenne globale de l'ensemble des AMP (dont l'objectif est de 20% des ZEE en 2020) dans le cadre de la généralisation des plans de gestion écosystémique des pêches.

21.b. Identifier les sites sensibles (coraux profonds, monts sous-marins, sources hydrothermales) pour lesquels il est nécessaire d'instituer des zones d'interdiction de pêche ou de pratique de pêche, dans le respect des compétences des collectivités d'outre-mer.

21.c. Soutenir la fermeture des zones de pêche en haute mer (« high sea pockets ») jouxtant la ZEE française dans le Pacifique.

22. Préserver les espèces menacées

22.a. Promouvoir et soutenir auprès des autres parties l'inscription du thon rouge et du requin-taupe sur les listes des espèces de la CITES – annexes I ou II - ; engager une réflexion partenariale sur les outils notamment internationaux d'une gestion durable des espèces vulnérables ; interdiction du finning ; enrayer la surpêche des requins.

22.b. Mettre fin à la pêche en France du requin-taupe de l'île d'Yeu (6 bateaux) en ne renouvelant pas les licences de pêche concernées à l'arrêt d'activité du titulaire, et en assurant la reconversion des marins pêcheurs de l'île d'Yeu, autant que possible dans les métiers de la pêche.

22.c. Fixer le TAC annuel du thon rouge à partir des avis scientifiques : la France soutiendra cette position dans les instances européennes et à la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT) sur la pêche du thon rouge.

22.d. Renforcer les mesures de police contre la pêche illégale du thon.

22.e. Renforcer les moyens de contrôle de la pêche, et notamment :

- interdire sauf exception justifiée et contrôlée tout transbordement de produit de la pêche en mer ;
- généraliser le système de contrôle et de suivi de type VMS, y compris aux navires de soutien ;
- lutter par des programmes européens spécifiques contre la pêche illégale.

23. Compte tenu de l'importance, en termes d'emplois, de la pêche des espèces profondes, un groupe de travail examinera les conditions de gestion durable du chalutage profond, ainsi que les diversifications et réorientations éventuellement nécessaires des hommes et des matériels. Ce travail inclura la question du moratoire sur l'exploitation des ressources halieutiques profondes, notamment dans le cadre de la PCP. Une Mission, présidée par M. Louis LE PENSEC, ancien ministre de la mer, sera mise en place sur les questions relatives à la pêche profonde.

Les propositions n'ayant pas fait l'objet d'un consensus seront ré-étudiées dans le cadre des Assises de la Pêche.

D - Concevoir des ports de pêche adaptés

24. Faire évoluer la conception des ports de pêche

24.a. Distinguer des lieux de débarquement, de transformation et de commercialisation.

24.b. Mettre en réseau et organiser une logistique amont et aval.

24.c. Faire évoluer les ports de pêche afin qu'ils prennent en compte la pluri-activité des navires de pêche et l'évolution réglementaire sur le traitement des rejets.

25. Favoriser outremer l'accès et l'utilisation des ports français aux navires pêchant dans les ZEE françaises, encourageant ainsi le développement d'unités de transformation et de réparation navale, le cas échéant la valorisation des produits de la mer par la création de zones franches, et le développement de l'emploi de marins français.

E - Mieux encadrer la pêche de loisir

26. Appliquer dans un premier temps la charte sur la pêche à pied adoptée à l'issue du Grenelle de l'Environnement et mettre en place une charte sur la pêche embarquée (avant fin 2009). Sur la base d'une évaluation au bout de deux ans, vérifier l'opportunité de mettre en place un permis de pêche embarquée, sous-marine et du bord.

27. Faire évoluer la réglementation :

27.a. Marquer le poisson pêché dans le cadre de la pêche de loisir par une encoche sur la nageoire dorsale ou caudale en vue d'éviter la vente illégale sur les étals ou dans les restaurants.

27.b. Définir des interdictions de pêche selon les besoins pour certaines espèces et instaurer des périodes de « repos biologique » sur les zones d'estran. Cette réflexion pourra utilement s'inspirer des exemples mis en place dans les pays étrangers (Irlande, Canada).

27.c. Passer de la notion incontrôlable de « table familiale » à une gestion basée sur des quantités et nombres afin de réduire au nombre minimum les captures autorisées (e.g., poids maximum par pêcheur).

POLLUTIONS MARINES

Environ 20% des pollutions de la mer ont pour origine les activités maritimes, au premier rang desquelles la navigation avec les rejets d'hydrocarbures, de résidus de combustible (dégazages), de résidus de cargaison et d'eaux de ballast. La pollution atmosphérique est également importante, tout comme les chutes de conteneurs à la mer qui peuvent contenir des substances toxiques, ou le rejet des déchets domestiques. Par ailleurs, la mer peut être touchée par les accidents (marée noire, blanche).

Réduire les sources de pollution est un défi pour les chantiers navals, les exploitants de navires, les Etats chargés des contrôles, les Etats côtiers victimes des pollutions ainsi que l'Etat du pavillon responsable du contrôle de ses navires.

Les réglementations internationales (convention MARPOL), européennes (les paquets ERIKA) et françaises se sont considérablement renforcées. Il convient d'aller plus loin et de tendre vers la disparition ou la réduction drastique de la pollution liée aux activités maritimes, et la juste réparation des dommages causés à l'environnement marin. En effet, les pollutions marines ont un impact non négligeable sur la qualité de l'eau, des sédiments marins, de la biodiversité et de l'air.

28. Réduire les rejets par les navires (gaz d'échappement, carburant, déchets, cargaison, ballast)

28.a. Appliquer le « zéro rejet » au port, et viser la limitation maximale dans la zone des 3 milles nautiques, en prenant les mesures d'incitation, d'interdiction et de sanction ad hoc. Obliger à l'installation de services sanitaires adéquats à terre.

28.b. Informer le public sur le contenu des peintures anti-salissures et les conditions souhaitables d'utilisation par un système d'étiquetage clair (plaisance).

28.c. Etudier et engager les opérations nécessaires à la dépollution et à la sécurisation des épaves potentiellement polluantes et dangereuses.

28.d. Appliquer la réglementation internationale relative aux eaux de ballast notamment pour prévenir l'installation d'espèces envahissantes. Protéger la biodiversité en développant des approches novatrices en matière de traitement des eaux et sédiments de ballasts et par l'application de la convention internationale de l'OMI sur la gestion des eaux de ballasts (2004). Un groupe de travail déterminera la méthode la plus adaptée pour le traitement des eaux de ballast dans les ports.

28.e. Faire inscrire la Méditerranée comme zone de contrôle des émissions de soufre (SOx), en tenant compte de la réalité du cabotage maritime.

28.f. Faire de la Méditerranée une zone spéciale pour toutes les annexes de la Convention MARPOL.

29. Réduire les pollutions de la mer par les activités maritimes autres que le transport

29.a. Interdire le rejet en mer des boues de dragage polluées : mettre en place une filière de traitement des boues et de récupération des macro-déchets associés.

29.b. Ratifier la convention de l'OMI sur le renflouement des épaves.

29.c. Faire évoluer les pratiques d'entretien des estuaires, espaces portuaires et chenaux d'accès et les modalités de gestion des sédiments et boues de dragage, en travaillant simultanément selon plusieurs axes :

- Favoriser la mise en œuvre des meilleures pratiques d'entretien des espaces portuaires et chenaux d'accès (dragage, rejet des déblais).
- Développer la recherche appliquée et les approches innovantes dans la valorisation des sédiments de dragage (e.g. réutilisation) et améliorer les connaissances pour l'analyse et les techniques de tri et de traitement de dépollution, dont l'extraction des macro-déchets.
- Favoriser le développement de filières économiques de traitement, y compris le traitement à terre des rejets les plus pollués, les activités portuaires associées et l'examen des conditions de financement.
- Réfléchir à la mise en place d'une taxation sur la pollution des boues de dragage dans le cadre de la gestion intégrée des activités en mer et sur le littoral.
- Prendre en compte ce sujet dans le développement du transport fluvial.

30. Lutter efficacement contre les pollutions

30.a. Faire connaître aux acteurs la liste des lieux de refuge désignés dans le cadre européen du paquet ERIKA.

30.b. Mettre en place des moyens d'intervention à la mer adaptés aux différentes catégories de navires fréquentant les eaux sous juridiction nationale, notamment en considérant la tendance au gigantisme des navires.

30.c. Mettre en place des plans infra POLMAR.

31. Prévenir les accidents et les pollutions

31.a. Revoir les règles internationales fixant les effectifs minimaux à bord des navires en transit.

31.b. Améliorer la traçabilité des conteneurs et réduire leurs chutes à la mer.

32. Identifier et sanctionner les auteurs des pollutions

32.a. Poursuivre l'effort de développement de technologies pour la lutte anti pollution.

32.b. Mieux repérer les pollutions : équipement en drones, améliorer le couplage entre images radar et satellite.

32.c. Faire jouer la responsabilité de toute la chaîne des opérateurs, en allant jusqu'à l'Etat du pavillon.

33. Mieux indemniser les victimes des pollutions

Promouvoir de nouvelles règles pour le FIPOL pour une meilleure réparation des préjudices subis, l'encouragement des collectivités locales à se doter de plans Infra Polmar, le renforcement des plans Polmar face aux nouveaux risques du transport maritime et la sensibilisation/préparation - des élus et acteurs du littoral aux approches de pollution marine. Une mission parlementaire sera mandatée sur la question du FIPOL.

GOVERNANCE INTERNATIONALE ET EUROPEENNE

Les océans se caractérisent par le mouvement des masses d'eau qui ne connaissent pas les frontières maritimes instituées par la convention de Montego Bay.

Au plan international, il n'y a pas de politique maritime intégrée : les activités maritimes, en particulier la navigation, sont régulées par l'Organisation Maritime Internationale qui se penche de plus en plus vers les problèmes écologiques posés par la navigation ; les activités de pêche sont suivies par la FAO et les organisations régionales de pêche, les questions de biodiversité sont traitées par diverses instances (CBI, CITES, UNESCO...). Les sujets relatifs à la dimension sociale et aux conditions de travail relèvent de l'OIT. L'émergence d'une politique internationale cohérente qui intègre toutes les dimensions des océans apparaît nécessaire.

Une des mesures proposées vise ainsi à promouvoir avec nos partenaires de l'Union Européenne et les pays intéressés la négociation de nouveaux instruments juridiques (par exemple, convention d'application de la Convention sur le droit de la mer portant sur la protection et la conservation de la biodiversité en haute mer).

La France de son côté doit assurer une présence active dans les instances internationales en raison du statut international de notre pays, de l'étendue de nos espaces marins et pour faire valoir ses intérêts maritimes non seulement ceux de son pavillon et de ses entreprises, mais aussi et surtout ceux de son littoral et de ses eaux. Il s'agit en effet de changer la donne en faisant entendre la voix des Etats côtiers en particulier à l'OMI qui se pense encore comme essentiellement dépositaire des intérêts du transport et du commerce mondial.

L'enjeu est donc pour la France de donner du sens à ses actions au plan international en les inscrivant dans une stratégie maritime globale. Le Grenelle de la mer doit participer à identifier les grands objectifs qui pourraient se traduire en programme d'actions. Enfin la France, compte tenu de son rang maritime, doit appuyer les opérations de coopération technique qui est indissociable de l'élévation des standards environnementaux et sociaux, en particulier dans le cadre de l'OIT. Il s'agit notamment d'aider les Etats à mettre en œuvre les dispositions réglementaires et à évaluer leur capacité à appliquer de manière effective les normes internationales. Enfin la France doit contribuer à faire naître une politique maritime européenne et permettre à l'Europe de jouer un rôle utile et moteur au sein des instances internationales.

A - Améliorer la gouvernance internationale des océans

34. La convention de Montego Bay (CMB) sur le droit de la mer :

La convention sur le droit de la mer pourrait être revue pour mieux intégrer les préoccupations environnementales et tenir compte des possibilités ouvertes par les progrès de la technique pour l'exploitation des océans (profonds) et des évolutions liées aux changements climatiques. Il est décidé ainsi de :

34.a. Evaluer la CMB au regard de l'ensemble des enjeux du développement durable : transport, plaisance, sécurité maritime, protection de l'environnement, conservation de la nature et préservation de la biodiversité, lutte contre les pollutions, compétitivité, emploi et conditions de travail, changement climatique, par le processus consultatif officiel et par la Division des Affaires maritimes et du droit de la mer (DOALOS).

34.b. Fournir une contribution française active aux réflexions en cours dans le cadre de la prochaine réunion de la CMB avec pour objectif d'assurer en haute mer, la prise en compte

renforcée des problématiques liées à la sécurité maritime et une meilleure protection de la biodiversité.

35. Assurer un meilleur fonctionnement de l'Organisation Maritime Internationale

35.a. Promouvoir la révision des critères de représentativité des Etats dont le poids du vote est fonction du nombre de tonneaux de jauge immatriculés sans considération d'autres critères.

35.b. Prendre mieux en compte dans les décisions de l'organisation, des critères environnementaux, sociaux aussi bien qu'économiques et techniques.

35.c. Elargir le nombre des observateurs (ONG...) à l'OMI.

36. Mieux défendre la biodiversité au plan mondial

36.a. Soutenir fortement l'intégration des questions marines dans le cadre du mandat en cours de négociation de l'Intergovernmental science-policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES), panel international d'experts sur la biodiversité, comparable au groupe d'experts internationaux existant (GIEC) dans le cadre de la convention des Nations unies pour la lutte contre le changement climatique.

36.b. Favoriser l'établissement d'indicateurs de suivi de la biodiversité marine et soutenir une politique cohérente au sein des instruments internationaux contribuant à la protection de la biodiversité maritime en veillant en particulier à assurer la complémentarité entre ces différents instruments, la CITES et les ORP pour les espèces halieutiques.

36.c. Promouvoir la réflexion internationale au sein du groupe ad hoc convoqué par l'Assemblée générale des Nations Unies sur la biodiversité marine dans les zones au-delà des juridictions nationales (New York en 2006, 2008 et prévu en 2010).

37. Mener efficacement des actions au niveau régional

37.a. Renforcer les coordinations institutionnelles au sein des bassins maritimes régionaux en favorisant un rapprochement entre les secrétariats des conventions de mers régionales, de l'OMI, de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) et de l'Organisations régionale de pêche (ORP) correspondante pour assurer une gestion durable des ressources y compris en haute mer, en améliorant la coordination entre les (ORP), opérant au moins en partie en haute mer et en assurant la participation de la France à une évaluation des ORP sur la mise en œuvre des résolutions des Nations unies.

37.b. Renforcer et unifier au niveau international la lutte contre la pêche illicite non régulée et non réglementée (INN) : accroître les moyens de contrôle, publier des listes noires de navires INN communes à toutes les ORP, interdire tout transbordement en mer, généraliser le système de contrôle et de suivi de type VMS, y compris aux navires de soutien. Encadrer l'attribution des licences de pêche, pour éviter le re-pavillonnage de navires INN.

37.c. Institutionnaliser des conférences maritimes régionales périodiques à l'initiative d'un Etat côtier.

37.d. Etudier et promouvoir le rapprochement entre les systèmes de protection des mers régionales et des organisations régionales de pêche; Favoriser les transferts d'expérience entre bassins : soutenir la Convention de Barcelone et le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM), seule convention de mer régionale à avoir tenu compte des objectifs de développement durable (amendements 1995) au-delà d'une compétence

environnementale ; prendre pour référence les ASPIM pour la coopération entre régions ; évaluer l'opportunité de la transposition de l'outil « Protocole Gestion Intégrée des Zones Côtières » de la Convention de Barcelone à d'autres mers régionales concernant nos DOM/COM : Afrique de l'Est (Convention de Nairobi), Caraïbes (Convention de Carthagène), Pacifique Sud (Convention de Nouméa) et, selon les résultats de l'évaluation, envisager la promotion d'un tel instrument ; faire en sorte que la zone de fracture Charlie GIBBS (CGFZ), reconnue en 2008 comme « zone d'intérêt scientifique » lors de la dernière commission OSPAR, soit transformée par décision de cette commission, qui se réunira en 2010, en une aire marine protégée pilote. Pour assurer une protection satisfaisante de cette zone, la France devra favoriser la coopération qui s'impose avec les autres organes internationaux intéressés (OMI, OIT, AIFM, NEAFC) compétents chacun dans un domaine propre (transport, conditions de travail, haute mer, pêcheries). A plus long terme, valoriser cette expérience dans d'autres cadres régionaux. Tirer les leçons de l'approche intégrée en mer Baltique susceptibles d'être appliquées à d'autres mers régionales.

38. Achever la délimitation des zones maritimes

Engager les négociations avec les pays concernés en vue de procéder de façon accélérée aux délimitations non encore effectuées.

39. Défendre les océans au travers des négociations sur le changement climatique

39.a. Mieux prendre en compte les océans dans les négociations relatives au changement climatique, en complément des travaux déjà réalisés à l'OMI et au sein de la convention des Nations unies pour la lutte contre le changement climatique ; à cet effet, assurer le suivi de la déclaration de Manado sur l'impact du changement climatique sur les océans.

39.b. Inscrire dans le mandat de la France pour la négociation des accords de Copenhague la proposition de la définition d'un objectif chiffré mondial de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime (en recourant au marché de quotas ou/et à la réglementation ou/et la taxation...).

B - Faire que la France soit motrice au niveau international

40. Renforcer les moyens d'action de la France dans les instances internationales

40.a. Renforcer la présence française dans les structures et instances internationales : Organisation Maritime Internationale (OMI), Commission Européenne (DG Recherche) et notamment celles portant sur le lancement de la filière et à sa normalisation (« énergies marines de l'Agence Internationale de l'Energie (IEA-OES) », Comité Electrotechnique International (comité technique 114 pour la normalisation des « énergies marines ») et également les organisations régionales de pêches.

40.b. Renforcer les moyens permanents sur place en personnel dédié à la fonction internationale qui requièrent des compétences linguistiques et des capacités de négociation dans un contexte international. Constituer à court terme un réseau entre les Etats membres de l'UE pour permettre l'émergence d'une véritable politique maritime européenne. Etendre notre réseau de conseillers en charge des questions maritimes à l'étranger.

40.c. Améliorer la capacité d'intervention de la France dans les négociations internationales en mettant notamment en synergie, chaque fois que possible, l'Etat, les élus, les partenaires sociaux, les associations, les experts et inclure la présence des représentants de l'économie maritime au sein des délégations nationales dans les rencontres de coopération internationale. (La dimension européenne de ces méthodes d'actions est abordée par ailleurs).

40.d. Participer activement au Forum global des océans et aux conventions régionales (Barcelone, OSPAR...).

40.e. Constituer une base de données recensant les initiatives et les actions internationales auxquelles la France est associée.

41. La France doit faciliter l'entrée en vigueur du droit international

41.a. Transposer le droit international en France : la France doit achever la transposition complète de la Convention de Montego Bay en droit français. Identifier les sujets prioritaires au plan international en matière de développement durable pour la mer et ratifier les conventions internationales dans ce domaine. Etablir un état des lieux : signatures, transpositions et ratifications en cours et en attente par la France pour tous les textes internationaux et européens concernant la mer. Sur la base de cet état des lieux, engager une démarche accélérée pour essayer de procéder aux ratifications nécessaires. Ratifier la convention BUNKER OIL. Dans le domaine de la prévention des pollutions, signer sans délai et rendre rapidement applicable la Convention HNS sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. Ceci est d'autant important que le gaz liquéfié fait partie des matières dangereuses concernées et que la France métropolitaine entend développer des terminaux méthaniers.

41.b. La France doit inciter les Etats à transposer le droit international : la France doit user de son potentiel diplomatique en s'appuyant sur des équipes d'expertises pérennes, pour notamment conduire à l'entrée en vigueur et à la mise en application rapide des conventions (HNS de 1996, OMI 2004 sur la gestion des eaux de ballasts, Hong-Kong 2009 et 2007 sur le renflouement des épaves. La France doit inciter les Etats à ratifier la convention de Montego Bay, et en tout premier lieu les Etats-Unis.

C - Lutter contre les pavillons de complaisance et hisser vers le haut les standards internationaux en matière sociale et de prévention des pollutions

42. Initiatives en matière sociale

42.a. Renforcer le niveau social des marins, moraliser et responsabiliser socialement le recours aux sociétés de manning, retenir systématiquement tout navire ne satisfaisant pas aux conventions internationales de l'OIT.

42.b. Elaborer une analyse comparée des différents classements existants pour les pavillons dits « de complaisance » en prenant en compte également les évaluations faites par les acteurs sociaux et environnementaux.

42.c. Lancer une initiative internationale contre les pavillons de complaisance, à l'instar de celle du G20 en matière de lutte contre les paradis fiscaux. Participer à la définition de critères objectifs d'évaluation des pavillons dans le cadre de cette initiative.

42.d. Associer au dispositif d'inspection sociale des navires, des inspecteurs spécialistes des organisations syndicales représentatives.

42.e. Les organisations professionnelles et syndicales s'engagent à ouvrir une négociation sociale afin de faire évoluer le classement du pavillon bis français, aujourd'hui classé dans les pavillons de complaisance.

43. En matière de prévention des pollutions marines

43.a. Promouvoir activement aux niveaux communautaire et international de nouvelles règles prenant en compte l'évolution de technologies pour déterminer l'origine des pollutions (e.g., drones, identification et marquage des hydrocarbures de soute), la simplification de preuves (e.g., registre de bord). Ces nouvelles règles devront être négociées et définies au niveau international et européen afin de lutter efficacement contre les pollutions opérationnelles (e.g., dégazages).

43.b. Promouvoir des normes communes en matière de prévention des risques et pollutions par les navires, et engager réellement la responsabilité de l'Etat du pavillon en cas de dommage.

43.c. Développer des actions stratégiques pour améliorer la sécurité de la navigation notamment dans les détroits internationaux.

43.d. Porter à l'OMI la question de la fermeture du détroit de Bonifacio aux navires transportant des matières dangereuses et de l'accompagnement du pilotage des navires dans les Bouches de Bonifacio (obligation d'un pilotage hauturier).

D - Mettre en œuvre et améliorer l'application du droit international dans le domaine maritime

44. Mettre en œuvre et améliorer l'application du droit international dans le domaine maritime

44.a. Inciter les Etats à ratifier la Convention sur le travail maritime de 2006, les conventions du Travail à la pêche de 2007 ainsi que le STCW fishing comme la France l'a fait pour le STCW 95 pour la marine de commerce.

44.b. Examiner la pertinence des conventions au regard de leur capacité à préserver efficacement la biodiversité (exemple des thonidés), et celle des données, de leur gestion, des systèmes d'informations et des indicateurs utilisés.

44.c. Rendre effective la lutte contre les pavillons de complaisance en interdisant strictement toute navigation non conforme aux normes dans les eaux de l'UE conformément à l'article premier de la directive 16/2009.

44.d. Fixer la date de 2012 pour un respect strict de l'obligation de mettre à niveau l'ensemble des pavillons européens dans la liste blanche du mémorandum.

44.e. Consolider et accélérer la coopération judiciaire européenne et internationale en particulier en Méditerranée : pour la reconnaissance mutuelle des éléments fournis par les autorités d'autres états européens et pour la surveillance mutualisée des espaces maritimes et pour l'échange d'expériences entre autorités y compris judiciaires.

E - Mettre en place une politique maritime européenne

45. Une politique maritime intégrée

45.a. Promouvoir, au sein des services de la Commission, l'idée d'une structure chargée de la coordination des politiques maritimes et de la mise en œuvre d'une politique marine intégrée de l'UE en renforçant à cet effet le rôle et les effectifs de la DG Mare.

45.b. Soutenir activement la définition d'une politique maritime européenne, notamment par le biais du Comité des régions, en relation avec le Conseil européen.

45.c. Renforcer les « points focaux » à vocation intersectorielle qui pourraient constituer l'embryon d'une assemblée consultative de la mer.

45.d. Promouvoir des mécanismes de coordination au sein du Conseil européen : favoriser la constitution de groupes intersectoriels au niveau des groupes d'experts ; renforcer le rôle des COREPER I et II pour assurer un décloisonnement entre les différents piliers ; favoriser des Conseils des ministres conjoints ; mettre les questions de politique maritime intégrée au Conseil Affaires Générales (CAG) en désignant ce dernier comme enceinte de discussion pour les sujets traités par la DG MARE en dehors de la pêche).

45.e. Explorer la possibilité de créer à moyen terme une coopération renforcée, au sens du traité, sur les questions maritimes lorsque se produisent des situations de blocage dues au manque d'intérêt de certains Etats membres. Il est important de rappeler que les règles de création de coopérations renforcées ont été assouplies par le traité de Lisbonne, pour favoriser les avancées entre des Etats membres qui le souhaitent sur des sujets particuliers.

45.f. Soutenir au sein de l'Union Européenne une vision spatiale cohérente des espaces maritimes prenant en compte la notion de bassins maritimes.

45.g. Envisager l'opportunité de créer des comités consultatifs maritimes pour favoriser la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée par bassin.

45.h. Poser les bases d'une stratégie intégrée d'un transport maritime soutenable et des ports respectant les principes du développement durable, pour éviter la concurrence par le dumping social et environnemental entre les ports européens. Cette approche doit favoriser la multimodalité intégrée des transports et permettre la cohérence des politiques maritimes, fluviales et terrestres.

45.i. Engager, au niveau européen, une réflexion stratégique sur les flux maritimes intégrant les ports avec l'objectif de réduire les concentrations de trafic et d'accroître la sécurité de la circulation maritime, notamment dans le Pas-de-Calais, en tirant le meilleur parti des ports européens, des façades, Manche-Atlantique et Méditerranée. Intégrer cette réflexion dans le débat en cours sur le livre blanc du RTET.

45.j. Rendre plus fluides les flux de marchandises au niveau européen en créant un « espace maritime » à égalité administrative avec les autres modes de transport (routier terrestre).

46. Action de la France en Europe

46.a. Renforcer l'action nationale au sein des agences européennes à vocation maritime. Explorer les autres moyens de renforcer cette coordination.

46.b. Faire jouer à la France un rôle moteur au plan européen dans le développement des services liés à l'observation spatiale océanique (« océanographie opérationnelle ») et garantir les financements, dans le cadre du programme Global Monitoring and Evaluation System (GMES).

47. Présence de l'Europe dans les instances internationales

Assurer la représentation de l'UE dans toutes les instances internationales traitant de questions maritimes en soutenant son adhésion aux organisations dont elle n'est pas encore partie - sans pour autant que cette adhésion ne remette en cause la présence souveraine des 27 Etats membres - et en renforçant les coordinations préalables entre les Etats membres pour arriver à la définition d'une position commune à défendre par la Présidence en exercice de l'UE ou par chacun d'entre eux selon le mode opératoire applicable au sein de l'organisation concernée.

F - Mener une politique européenne exemplaire

48. Appliquer le droit communautaire de façon harmonisée

48.a. Etablir un inventaire et un calendrier prioritaire pour la transposition des directives européennes touchant au domaine maritime.

48.b. Harmoniser au plan européen les niveaux d'exigence des contrôles exercés au titre de l'Etat du port dans le cadre du Memorandum of Understanding (MOU) de Paris, en particulier pour la rétention des navires dans les ports.

49. En matière de sécurité de la navigation et du transport maritime

49.a. Promouvoir la définition de normes communes, dans l'attente de normes internationales, permettant d'évaluer les performances de l'Etat du pavillon. Appliquer ces normes, en premier lieu, aux navires battant pavillon des Etats membres. Promouvoir la création d'un pavillon européen sur la base du pavillon aux standards actuellement les plus élevés.

49.b. Proposer une directive sur les redevances portuaires en application de la « Stratégie transport maritime d'ici 2018 », instaurant un bonus malus en faveur d'une écologisation du transport maritime (selon l'exemple de la Belgique).

49.c. Inciter à une réforme des conditions de concurrence qui prenne en compte le principe du bonus-malus environnemental et l'approche du mieux-disant environnemental et social dans les marchés.

49.d. Etablir un cadre juridique clair au niveau national pour la reconnaissance du préjudice écologique qui complétera les mécanismes internationaux et européens comme l'ont fait d'autres états européens et qui pourrait reposer sur une agence indépendante associant l'ensemble des acteurs (Etat, collectivités, industriels, ONGs, syndicats). Cette approche devra être portée au niveau international. Inscrire les activités marines (champ à définir) dans la loi sur la responsabilité environnementale qui porte sur la réparation des dommages graves à l'environnement et notamment dans le contexte de la transposition de la Directive 2005/35/CE et de la Loi LRE.

49.e. Faire préciser le champ d'application du paquet ERIKA III sur la question de l'inclusion des « registres bis ».

49.f. Un groupe de travail ad hoc partenarial sera mis en place en vue de favoriser le renouvellement de la flotte des pays du Sud en empêchant l'importation et l'utilisation de navires non conformes aux conventions internationales et à la législation européenne, et d'améliorer ainsi la sécurité à bord des navires, notamment pour le transport de passagers.

50. En matière d'exploitation et d'usages de la mer

50.a. Définir des critères européens pour les conditions d'une exploitation équitable et durable des ressources génétiques en haute mer.

50.b. Ne pas envisager le développement des projets de stockages géologiques de CO₂ en mer au niveau européen, sans mettre en place les dispositifs de recherche et d'expérimentation nécessaires pour évaluer les risques et les impacts environnementaux.

50.c. Veiller à ce que les accords de pêche conclus avec les pays tiers permettent le développement durable des ressources pour les populations concernées.

G - Plan d'actions pour la Méditerranée

51. Mesures de protection de la biodiversité :

Faire de la préservation de la biodiversité de la Méditerranée un modèle de gouvernance en favorisant la concertation entre les pays, les différents acteurs dont les professionnels. Promouvoir un projet régional de biodiversité marine en complément de celui existant en matière de pollution marine, en favorisant la création d'ASPIM, de sanctuaires de cétacés, de réserves marines (notamment une réserve marine transfrontière entre la France et l'Espagne sur la côte Vermeille et une réserve marine dans la zone de reproduction du thon rouge aux Baléares). Mettre en place une protection commune des zones les plus sensibles, à identifier d'ici 2012.

52. Gestion intégrée (dans le cadre de l'UPM)

52.a. Ratifier le protocole GIZC avant 2010 et inviter les Etats méditerranéens à en faire de même. Proposer des zones de gel de l'effort de pêche (ex. : zone du golfe du Lion, mise en place par la CGPM afin d'assurer la protection des grands reproducteurs (merlu, baudroie, thon rouge)) ; tendre vers la création d'une agence régionale intégrée en Méditerranée ; lancer un projet-pilote de coopération renforcée à la fois policière et judiciaire dans le cadre du projet régional « Pollutions marines » en ce qui concerne les dégazages en mer. Relancer la réflexion sur la mise en place de ZEE en Méditerranée à l'exemple ce qui a été fait dans d'autres mers fermées ou semi fermées.

52.b. Ouvrir la gouvernance en direction des pays riverains (Convention de Barcelone, contrats de baie, zones de protection écologique en dehors des 12 milles).

H - Un plan pour l'Arctique

53. Agir au niveau européen

Mettre au point une stratégie européenne pour préserver le bassin arctique des risques liés à la pollution et à l'aggravation du changement climatique. Lancer avec nos partenaires européens une initiative visant à organiser une gestion durable de l'Arctique à un niveau élevé de protection, en s'inspirant dans une certaine mesure de la gestion applicable au continent Antarctique, conformément à la mission confiée à l'ambassadeur pour l'Arctique et l'Antarctique. Dans ce cadre, lancer une initiative avec nos partenaires européens visant à y créer un réseau d'aires marines protégées et de réserves marines.

54. Agir au niveau international

54.a. Participer activement aux groupes de travail du conseil de l'Arctique dans lequel la France a un statut d'observateur.

54.b. Dans le cadre de la mission confiée à l'ambassadeur pour l'Arctique et l'Antarctique, le Grenelle de la Mer considère comme essentiel d'agir au niveau international pour faire de l'Arctique une zone spéciale au sens la Convention MARPOL Annexe V dans une perspective de développement durable.

I - Mieux intégrer les collectivités d'Outre-mer dans leur bassin régional

55. Compétences et participation des collectivités d'Outre-mer :

55.a. Définir et faire reconnaître au niveau européen et international le statut spécifique de « bassin maritime transfrontalier » pour les territoires français d'outre mer, afin que ceux-ci disposent d'une aire de gestion pertinente dans leur environnement international. La définition de ces bassins doit reposer sur un ensemble de critères physiques, hydrographiques, biologiques, économiques, sociaux, culturels et politiques, établis en fonction d'une analyse éco-systémique.

55.b. Permettre aux instances caribéennes de siéger avec les pays voisins au nom de l'Europe ; faire que Mayotte devienne partie prenante de la Commission de l'Océan indien; soutenir Saint Pierre et Miquelon dans les négociations avec le Canada sur la délimitation du plateau continental.

55.c. Créer quatre bassins expérimentaux pour l'Outre Mer : Caraïbes, Atlantique Nord, Pacifique, Océan Indien.

55.d. Instaurer pour la partie française de chacun des bassins maritimes transfrontaliers un « conseil maritime ultramarin ». Ce Conseil serait une instance de concertation. Il serait constitué d'un collège d'élus, d'un collège de représentants de l'Etat, d'un collège de l'ensemble des usagers, de représentants des partenaires sociaux et économiques, des associations. Il serait consulté sur toutes questions relatives à la mise en œuvre de la politique maritime dans la zone concernée. Il serait coprésidé par les élus et l'Etat.

55.e. Associer les conseils maritimes ultramarins à la définition d'une stratégie régionale maritime à l'échelle du bassin maritime transfrontalier concerné, en cohérence avec la stratégie maritime et orientations internationales de la France dans la zone concernée.

55.f. Donner aux « conseils maritimes ultra marins » les moyens et les outils de concertation pour définir une stratégie régionale qui sera la contribution française à la stratégie à l'échelle du bassin maritime transfrontalier concerné en cohérence avec la stratégie maritime globale nationale et internationale de la zone.

55.g. Impliquer davantage les collectivités de l'outre-mer, y compris les TAAF, dans les enceintes internationales compétentes, soit parce leur statut permet d'avancer des propositions strictement françaises de manière autonome (COM), soit parce qu'elles possèdent des compétences pratiques qui leur permettent d'apporter expertise et savoir faire dans le domaine maritime (DOM).

55.h. Renforcer en particulier, la présence des représentants des collectivités d'outre mer dans les six conventions relatives aux mers régionales et utiliser ces cadres comme outils d'intégration régionale (actions de coopération, échanges d'expérience).

55.i. Accroître la participation des collectivités de l'outre-mer, aux négociations internationales conduites par l'Europe relatives aux bassins maritimes transfrontaliers.

55.j. Développer des politiques de voisinage dans les régions ultramarines de l'UE pour soutenir des actions de coopération nord-sud en matière maritime.

55.k. Relancer les différents processus de négociation d'accord internationaux anti-pollution engagés Outre-mer.

56. Adapter l'application du droit communautaire à la spécificité ultra marine

56.a. Mieux appliquer les principes de subsidiarité et de proportionnalité : étudier, en étroite concertation avec les représentants de chacun des départements intéressés, et proposer des mesures spécifiques déterminant les conditions d'application de la Politique Commune de la Pêche et de la directive cadre sur l'eau aux DOM conformément à l'article 229 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (article 349 du futur Traité de Lisbonne).

56.b. Dans le secteur des pêches : veiller à ce que la délégation française inclue des représentants des collectivités de l'outre-mer, aux réunions impliquant leurs intérêts au niveau de l'Union ou aux réunions internationales auxquelles l'Union participe. Etudier, en étroite concertation avec les représentants de chacun des départements intéressés, et proposer des mesures spécifiques déterminant les conditions d'application de la PCP aux DOM conformément à l'article 229 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (article 349 du Traité de Lisbonne).

56.c. Se doter des moyens structurels nécessaires pour une prise en compte de l'Outre Mer dans les politiques maritimes menées au sein de l'Union européenne à tous les stades du processus d'élaboration: conseiller identifié sur la politique maritime dans les collectivités de l'outre-mer, à la Représentation permanente à Bruxelles, experts nationaux issus des collectivités de l'outre-mer, dans les DG concernées.



le Grenelle de la Mer

Table ronde n° 2

Soumise à de rudes pressions anthropiques, la « délicate rencontre entre la terre et la mer » exige une gestion intégrée qui prenne en considération tant le bassin hydrologique que la mer au-delà des 12 milles nautiques et nécessite une clarification des questions de gouvernance qui s'y rattachent ainsi qu'un renforcement de la surveillance et du contrôle.

Des activités littorales touristiques dans une perspective de développement durable

57. Encourager une pratique responsable de la navigation de plaisance et des sports nautiques

57.a. Encourager les sports nautiques soutenables au plan environnemental et faire du réseau des bases nautiques des lieux exemplaires du développement durable.

57.b. Encourager la pratique de la plongée sous marine, sous réserve d'une prise en compte de son impact sur les écosystèmes marins et dans le cadre d'une gestion intégrée au service de la protection, de la découverte et du respect du milieu marin, pouvant aller jusqu'à l'interdiction de la pratique dans certains cas.

57.c. Limiter l'usage des engins récréatifs à forte nuisance sonore et potentiellement dangereux (scooters des mers...) en généralisant - dans une optique globale de gestion intégrée des usages en mer - la définition de zones d'évolution exclusive pour véhicules nautiques à moteur de type scooters de mer, qui permettra leur cantonnement spatial. En outre, l'utilisation d'engins transformés de sorte que leur niveau de bruit dépasse celui autorisé pour les produits analogues vendus à partir de 2009 sera interdite.

57.d. Inciter les plaisanciers à suivre des stages de formation sur l'usage du navire, son entretien et sa maintenance.

57.e. Promouvoir un écolabel indépendant pour le nautisme et réviser l'assise de l'acte de francisation comme le système de taxation portuaire.

58. Inscrire les ports de plaisance dans une démarche environnementale et notamment paysagère

58.a. Innover sur le volet énergétique et la collecte et gestion des déchets des infrastructures portuaires (port/bateau) dans le cadre des engagements du Grenelle Environnement.

58.b. Appliquer le « zéro rejet » au port, et viser la limitation maximale dans la zone des 3 milles nautiques, en prenant les mesures d'incitation, d'interdiction et de sanction ad hoc. Obliger à l'installation de services sanitaires adéquats à terre.

58.c. Engager des démarches de normalisation environnementale et de certification ISO 14000.

58.d. Développer des solutions innovantes pour accroître les capacités d'accueil (ports secs, mouillages collectifs organisés...) en intégrant une évaluation de leurs impacts environnementaux.

58.e. Gérer les mouillages « forains » évitant des équipements lourds mais interdire les mouillages sauvages et l'extension des distances autorisées à plus de 300m.

58.f. Intégrer la pression saisonnière en modulant les installations des ports de plaisance en liaison avec les ports de commerce et de pêche (port à géométrie variable) et finaliser la mise en place des commissions portuaires de « bien être des gens de mer » (convention 163 de l'OIT). Les infrastructures d'accompagnement (services) devront être intégrées à cette modulation.

58.g. Encourager les « ports à sec » afin notamment d'éviter les « bateaux ventouses ». Allonger la durée des concessions portuaires pour la plaisance, actuellement calées sur 2020, et revoir leur régime pour favoriser les investissements de long terme destinés à un meilleur respect de l'environnement, en contrepartie d'un renforcement équivalent des exigences, en particulier environnementales, mises à la charge des concessionnaires.

58.h. Etudier les outils de toutes natures permettant d'accélérer le renouvellement des bateaux de plaisance et des moteurs les plus polluants, et assurer le développement des activités de déconstruction associées (bateaux de plaisance et autres équipements : planches à voile, canoës-kayaks...).

58.i. Outre-mer, construire, et renforcer lorsqu'elles existent, des zones de mouillage adaptées aux risques et résistantes à la houle cyclonique.

59. Insérer l'activité touristique dans le cadre d'une politique intégrée

59.a. Appliquer plus strictement l'esprit de la Loi Littoral du 3 janvier 1986 dans les régions ultramarines, à travers les Schémas d'Aménagement Régionaux (SAR).

59.b. Conserver une capacité d'accueil touristique accessible à toutes les clientèles en engageant des politiques d'aide à la modernisation et en développant des activités de découverte des milieux et des espaces littoraux et en assurant la promotion du tourisme social.

59.c. Mettre en place une politique foncière volontariste destinée à assurer la diversité des activités et la mixité sociale, et à lutter contre l'urbanisation excessive du littoral et la saturation estivale. Développer l'accueil touristique vers l'arrière pays, en diversifiant les gammes de produits offerts et en recentrant l'attrait local sur le patrimoine tant culturel que naturel. Lutter contre la transformation de campings en zone résidentielle permanente et l'utilisation abusive des camping-cars, notamment en prévoyant des zones aménagées réservées.

59.d. Élaborer un plan stratégique de développement du tourisme durable pour les régions ultramarines avec une relance de l'économie du tourisme, notamment en favorisant les initiatives liées à la mer, tel le « pécaturisme », et à la protection de l'environnement.

Des aquacultures intégrées et écologiquement soutenables

Face à l'attrition des ressources halieutiques, les activités d'aquaculture en eau de mer offrent des perspectives intéressantes pour contribuer à nourrir l'humanité. Mais ces activités ne sont pas toujours sans poser des problèmes environnementaux.

60. Améliorer les performances environnementales des aquacultures

60.a. Limiter le recours aux farines et huiles de poissons d'origine marine en réduisant leur part dans l'alimentation animale, avec comme objectif une réduction de 80% à échéance 2020, soutenue par un effort de recherche sur la substitution par des huiles végétales d'origine marine ou terrestre. L'utilisation de protéines végétales devra s'effectuer sur une base de produits non OGM et issus de l'agriculture durable. Par ailleurs, l'élevage d'espèces de bas de chaîne alimentaire sera privilégié.

60.b. Développer l'aquarioculture basée sur des modes de production respectueux (prélèvement au stade larvaire). Mise en place d'un écolabel pour favoriser ces pratiques par rapport au prélèvement sur des bancs déjà constitués.

60.c. Etudes d'impact et suivi.

- Créer un cadre pour le développement de l'aquaculture sur la base d'un calcul d'impact écologique direct et indirect des fermes sur l'environnement (mesures qualitatives des eaux rejetées, bilan des antibiotiques sur l'écosystème, contamination des populations sauvages et potentielles épidémies, affaiblissement génétique des souches sauvages, impact climatique de son fonctionnement, seuils...) et mener des études d'impact environnemental sur les fermes existantes. Ce suivi, associant administrations et scientifiques, permettra aussi d'ajuster les pratiques.

- Exiger avant tout accord d'implantation de nouvelles fermes une étude d'impact sur l'environnement sur la base d'un descriptif de projet (intégrant par exemple le coût énergétique, les coûts et les services rendus à la communauté...). Un protocole européen devrait instituer cette exigence.

- Etablir une norme internationale pour l'aquaculture de crevettes tropicales et labelliser les fermes respectant un cahier des charges avec un volet social, environnemental en tenant compte des impacts sur les zones humides.

- Prendre en compte les spécificités de la conchyliculture au regard du haut niveau de qualité des eaux nécessaires à son activité et des qualités environnementales de cette activité.

60.d. Considérer comme une priorité la réalisation avec l'appui technique des services de l'Etat de l'étude de faisabilité d'une filière de collecte et d'élimination ou de valorisation des déchets d'exploitation conchylicoles en y incluant les plastiques et les métaux. Une synergie avec la filière engins de pêche est à rechercher.

61. Confier aux aquacultures les espaces nécessaires, et prévenir les conflits d'usages et d'objectifs en développant une approche de planification stratégique

61.a. Assurer l'accès à l'espace littoral indispensable pour les cultures marines, de façon soutenable.

61.b. Veiller à ce que le schéma national de développement aquacole en cours de préparation intègre l'ensemble des contraintes de gestion intégrée terre/mer, et s'effectue dans une planification stratégique nationale multisectorielle, en considérant les trois filières de production (algoculture, pisciculture et conchyliculture), en identifiant les conflits d'usage potentiels, et en donnant la priorité à la réhabilitation des friches actuelles ; mener une évaluation exhaustive du potentiel aquacole à l'off-shore et autres nouveaux dispositifs intégrés et d'un projet national de démonstrateurs (prototypes, écobilans).

62. Veiller à la promotion et la commercialisation de produits écologiques et de qualité

62.a. Encourager les démarches de qualité et la promotion des productions littorales dans des espaces aussi fragiles, que l'agriculture doit contribuer à préserver et à entretenir : la conchyliculture notamment, qui représente 80 % de la production aquacole française, est étroitement dépendante de la bonne qualité de l'environnement côtier.

62.b. Prévoir dans la stratégie nationale de développement durable à bâtir avant fin 2009 des stratégies de promotion - commercialisation tant pour la consommation locale que pour l'import/export.

62.c. Développer la démarche d'écolabellisation et la traçabilité des produits aquacoles avec pour objectif d'atteindre 25 % de la production française écolabellisée (dont le bio) d'ici à 2015.

63. Améliorer et simplifier l'encadrement administratif, technique et réglementaire de l'activité

63.a. Mettre en cohérence, dans le secteur de l'aquaculture, l'application des diverses réglementations communautaires avec le souci, en outre, de simplification administrative.

63.b. Encourager les efforts de rapprochement entre les acteurs locaux (e.g., Union des Aquaculteurs d'Outre-mer).

Des activités agricoles préservées et respectueuses de l'environnement en zone littorale

64. Soutenir l'évolution des activités agricoles

64.a. Permettre le maintien et l'évolution des structures économiques agricoles existantes et la mise aux normes de ces exploitations, quel que soit leur emplacement dans la zone littorale.

64.b. Enrichir la connaissance sur l'exploitation agricole de la frange littorale dans ses dimensions historique, sociale et économique.

64.c. Expérimenter à Mayotte la mise en place d'une agriculture littorale en développant l'acquisition de terres par le Conservatoire du littoral, en mobilisant de jeunes agriculteurs et en protégeant les zones d' « arrière mangrove ».

64.d. Encourager les démarches de qualité et la promotion des productions littorales dans des espaces aussi fragiles, que l'agriculture doit contribuer à préserver et à entretenir :

- soutenir le développement de l'agriculture biologique sur les zones côtières remarquables ou fragiles et plus généralement promouvoir les alternatives à l'utilisation de pesticides ou engrais dommageables aux milieux aquatiques ;
- développer les marchés spécifiques à l'agriculture du littoral (circuits courts et vente directe) et l'agro-tourisme (fermes auberge, gîtes ruraux, accueil à la ferme...);
- informer et former sur l'utilisation des produits phytosanitaires ;
- aider à la conservation de la multiplicité des productions par le biais des filières déjà organisées ;
- examiner l'opportunité et la faisabilité, compte tenu de la multiplicité des « signes » existants, de lancer une politique spécifique « agriculture littorale durable » labellisée, répondant à des critères de maîtrise et de suivi des différents effets négatifs sur l'environnement et les paysages, notamment par mise en place accélérée de la certification haute valeur environnementale (HVE) sur le littoral.

Réduction drastique des pollutions d'origine tellurique et gestion des macro-déchets et déchets flottants

Plus de 80 % de la pollution des mers est issue de la terre. C'est donc en amont du littoral que se détermine la qualité des eaux littorales, mais également celle de la haute mer. Tout doit donc être mis en œuvre avec détermination pour prévenir ces pollutions et le rejet des déchets en mer.

65. Renforcer le cadre juridique et développer des programmes spécifiques

65.a. Etablir rapidement un plan de mesures « pré-directive », à appliquer en métropole et dans les Outre-mers.

65.b. Mettre en place un programme spécifique des Agences de l'eau pour réduction ou élimination des pollutions terrestres qui impactent les Aires marines protégées (Parc naturel marin et Natura 2000 en mer); en particulier celles venant du secteur agro-alimentaire.

66. Réduire fortement tous les effluents polluants en mer

66.a. Mettre en place une politique incitative de recueil, de stockage et de traitement des eaux de ruissellement permettant de faire face aux risques de pollutions en temps de forte pluie.

- Assurer un système d'assainissement performant dans l'ensemble du bassin versant, condition préalable au bon état des eaux littorales.
- De manière complémentaire à une politique volontariste en matière de traitement des eaux usées et des eaux pluviales, mettre en place outre-mer un plan de gestion des déchets.

66.b. Viser un objectif de « zéro rejet » urbain non traité en mer (Métropole et DROM COM) à l'horizon 2030 et travailler à l'amélioration de l'objectif pour les rejets de navire en mer.

66.c. Accélérer l'effort de réduction et viser pour la période 2012-2014 l'objectif de réduction de 40 % de tous les flux de nutriments provenant de toutes les sources (agriculture, industries, stations d'épuration, ...) - nitrates, phosphates -, dans tous les bassins situés en zone vulnérable et possédant une façade soumise à eutrophisation (algues vertes, phytoplancton toxique ou non).

66.d. Inciter à l'utilisation de produits lessiviels biodégradables; interdire l'importation de produits lessiviels phosphatés.

66.e. A Mayotte, prendre en compte les impacts des eaux usées en développant les actions suivantes :

- soutenir dans la durée le projet pilote d'épuration des eaux usées domestiques dans la mangrove mis en place par le Syndicat Intercommunal d'Eau et d'Assainissement de Mayotte en liaison avec le CNRS ;
- inciter à l'utilisation des machines à laver (en développant les machines à laver collectives) et abandonner progressivement le lavage en rivière en limitant les lavoirs ; concomitamment aménager les lavoirs en les équipant d'un bassin de retraitement des eaux usées (roselière par exemple).

67. Lutter contre les macro-déchets et déchets flottants

Le comité opérationnel n° 22 « Déchets » du Grenelle de l'Environnement a élaboré un plan de réduction et de gestion des macro-déchets et déchets flottants échoués dans les fleuves, les ports, le littoral et en mer. Il est proposé de mettre en œuvre toutes ses préconisations en dégageant les financements nécessaires. En particulier :

- Clarifier le régime de responsabilité, le statut juridique du macro-déchet et des pollutions induites, mettre en cohérence les sanctions applicables et modifier l'article L216-6 en supprimant la mention « quantités importantes ». Alerter les autorités de police pour que les sanctions applicables à chaque abandon illégal de déchets soient appliquées avec la même diligence que celles relatives au stationnement des véhicules.
- Lors de grands événements itinérants, inscrire dans les dossiers d'organisation et d'autorisation des plans de prévention et de gestion des déchets.
- Généraliser les actions volontaires de retour à terre des déchets collectés dans les engins de pêche pendant les actions de pêche, encadrer les modalités de

récupération et de stockage à bord et adapter en conséquence les modalités de réception et de transit des déchets ramenés à quai.

- Réfléchir à la conversion des journées de ramassage, en journée de sensibilisation et d'explication sur le terrain des mécanismes techniques, océaniques et comportementaux aboutissant à la présence de déchets comme les brosses à dents ou les sachets de bonbons sur les plages et intégrer les observations quantitatives et qualitatives des équipes dans les banques de données sur les macro-déchets.

- Nettoyer les zones d'accumulation dans les cours d'eau en les inscrivant dans tous les SDAGE, SAGE, contrats de rivière, plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés.

- Alerter par des actions d'information du ministère de l'Education nationale, de l'Association des maires de France ou autre autorité des risques environnementaux et juridiques des lâchers de ballons.

- Pour le confortement des rives, employer des membranes exclusivement composées de fibres végétales. Quand l'emploi de géotextiles synthétiques est considéré comme nécessaire par les organismes compétents, veiller à ce qu'ils soient régulièrement remplacés ou entretenus pour éviter leur fragmentation dans le milieu naturel.

- Développer un suivi quantitatif et qualitatif spécifique aux petits déchets comme les granulés de plastique, paillettes, petits fragments de dégradation des emballages sur certains sites d'accumulation littoraux représentatifs en collaboration avec les scientifiques nationaux ou internationaux ou représentants des industries intéressées et en mer. Exercer des surveillances analogues sur les sites de production industrielle en relation avec les Agences de l'Eau et les DREAL et au débouché des émissaires.

- Par voie réglementaire, rendre obligatoire la mention ou le logo « interdiction de jeter dans les toilettes » de manière visible, compréhensible et systématique sur les emballages des tampons hygiéniques, des cotons-tiges, des lingettes jetables, et de tout autre bien de consommation susceptible de se retrouver dans l'environnement en raison de sa petite taille et de sa flottabilité.

- Les mégots de cigarettes sont un indicateur mondial de la pollution du littoral et l'interdiction de fumer dans les lieux publics les a multipliés dans les réseaux pluviaux. Inciter voire imposer si nécessaire aux commerçants, gestionnaires d'immeubles de bureau et aux communes l'installation des cendriers sur la voie publique et réaliser des actions d'information à destination des fumeurs.

- Définir le statut du métier d'agent du littoral et des milieux aquatiques en l'intégrant dans les réseaux d'observation et de surveillance scientifique en vue de le valoriser.

- Intégrer les macro-déchets dans les enjeux prioritaires et constants de la Convention de Barcelone, de l'Union pour la Méditerranée, du MEDPOL et de tout autre convention, accord, protocole ou programme régional en Méditerranée et applicable aux collectivités de l'outre-mer.

- Faire en sorte que la France promeuve l'amendement 93 à la convention sur la sécurité des conteneurs (Convention CSC de l'OMI).

- La présence de la France dans le groupe de travail de l'Organisation Maritime Internationale sur l'évolution de l'annexe V de la Convention Marpol est souhaitée pour qu'aucun rejet ne soit autorisé en mer sauf une liste limitative de déchets organiques, en s'appuyant sur l'engagement volontaire d'armateurs représentatifs.

Aménagement et gestion intégrée du littoral dans une perspective de développement durable

La pression anthropique sur le littoral ne cesse de croître. Aujourd'hui en France, 12 % de la population vit sur le littoral, soit sur 4 % du territoire métropolitain. La pression dans les territoires insulaires de l'outre-mer est encore plus marquée. Il est probable que la tendance aux migrations vers le littoral ne cesse de sitôt quand dans le même temps l'érosion du littoral et la montée des eaux attendue du réchauffement climatique constituent des menaces pour ces territoires. Il est donc essentiel d'aménager le littoral dans le cadre d'une gestion intégrée exigeante.

68. Prendre en compte et valoriser l'existant

68.a. Effectuer un inventaire des différents outils de protection, de gestion et de planification existants sur le littoral et coordonner les outils de planification.

68.b. Passer de la gestion intégrée de la zone côtière (GIZC) à la gestion intégrée de la mer et du littoral (GIML).

68.c. Evaluer les démarches déjà menées en matière de gestion intégrée de la mer et du littoral.

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...). Lancer en 2010 des concours de paysages marins et littoraux à différentes échelles.

69. Parallèlement à l'instauration de la trame verte et bleue du Grenelle de l'Environnement, instaurer une « trame bleu marine »

69.a. Mettre en place la « trame bleu marine » en étendant la notion de « trame verte et bleue » au littoral et à la mer. Y incorporer les zones humides littorales, les estuaires, mangroves, lagons, lagunes, lidos, estrans, récifs coralliens... ; prendre en compte les « zones de transition » et leurs fonctionnalités.

69.b. Lancer un grand programme d'action pour les estuaires, lidos et deltas : le plan « France-Estuaires-cours d'eau 2015 ». La richesse de l'estuaire de la Gironde, dernier grand estuaire européen, doit absolument être préservée.

69.c. Elaborer un plan d'actions national de l'estran (voir Conservatoire du littoral).

70. Renforcer les moyens du Conservatoire national du littoral et des rivages lacustres

70.a. Poursuivre la stratégie nationale visant au développement de l'affectation/attribution de portions du domaine public maritime au conservatoire du littoral.

70.b. Dans le cadre du plan national de l'estran (voir trame bleu marine), lancement par le Conservatoire en 2010, de 10 opérations pilotes de gestion écologique des estrans et des plages (en métropole et outre mer).

70.c. Anticiper la réalisation de l'objectif du tiers sauvage à l'échéance 2020-2030, au lieu de 2050.

71. Veiller au bon état écologique des zones côtières et restaurer les milieux dégradés

71.a. Faire figurer les mesures de reconstitution et de restauration des écosystèmes marins côtiers dans les plans de gestion (SDAGE révisés) et les programmes de mesures à l'échelle d'un bassin hydrographique, au titre de la directive-cadre sur l'eau.

71.b. Assurer une meilleure intégration de la dimension marine dans les politiques conduites sur le littoral en matière de qualité des sédiments littoraux.

71.c. Développer une gestion proactive de la qualité des eaux de baignades et des eaux conchylicoles.

71.d. Mettre en place un Programme national d'entretien du Domaine Public Maritime et de lutte contre les espèces invasives, notamment crépidules, massifs huîtres, certaines algues.

73 et 74. Mieux organiser l'espace et l'économie sur ces territoires

72. En matière de planification spatiale

72.a. Créer un volet mer dans les DTADD (directive territoriale d'aménagement et de développement durable) et SCOT littoraux (à proposer dans le projet de loi Grenelle 2).

72.b. Donner une dimension véritablement intégrée et une dimension d'opposabilité notamment en termes de gestion, aux instruments de planification territoriale existants – volet maritime des SCOT, PGEM en Polynésie, parcs naturels marins, contrats de baie, SMVM...

72.c. Traduire les orientations de la stratégie nationale de la mer et du littoral, déclinées au niveau de la région maritime, dans les documents de planification stratégique et spatiale - SCOT avec volet mer, SDAGE - et mettre en cohérence avec la planification stratégique en mer les schémas d'aménagement type SDAGE ou SAR.

72.d. Réaliser le diagnostic-inventaire des espaces encore peu artificialisés, reconnaître et protéger les espaces agricoles par le biais d'un zonage pérenne, maîtriser l'urbanisation et éviter la spéculation en équilibrant les droits des propriétaires.

72.e. Assurer la couverture de tous les territoires des régions littorales par des SCOT avec volet littoral avant 2015 et mise en place d'une incitation financière, et sur toute la France en 2020.

72.f. Promouvoir l'adoption de contrats de baie.

72.g. Intégrer les impacts liés à la pollution lumineuse dans la planification des activités en mer ou sur l'espace côtier, et encourager dans certaines zones la création de réserves de ciel étoilé.

73. En matière économique

73.a. Adapter l'aménagement du territoire et ses outils au contexte local : habitat, port, littoral.

73.b. Renforcer la place des activités primaires (agriculture, pêche et conchyliculture) sur le littoral, par des dispositifs permettant tout à la fois la création d'emplois permanents, le rééquilibrage des activités primaires, tertiaires et secondaires et la maîtrise de la pression foncière, en veillant à la réduction des effets négatifs sur les écosystèmes, les paysages et la consommation d'espaces.

73.c. Transport :

- Elaborer des schémas cohérents de transports fret dans les ports en recherchant les synergies intermodales (cabotage, fret ferroviaire, routier...).
- Développer l'accès piéton et les transports collectifs respectueux de l'environnement, en bordure littorale.

74. Anticiper et prévenir les risques naturels et technologiques

74.a. Rendre obligatoires les plans de prévention des risques naturels et technologiques (PPRNT) dans les communes littorales.

74.b. Accélérer l'élaboration des plans de prévention des risques technologiques des établissements SEVESO seuil haut, du littoral et la réalisation et l'exploitation des études de danger liées aux infrastructures, notamment de transport et portuaires.

74.c. Renforcer les moyens de lutte contre les catastrophes naturelles par des mesures préventives et curatives dans le domaine de la gestion des déchets et du suivi de l'impact sanitaire.

74.d. Prendre en compte systématiquement les risques naturels (tsunamis...), la hausse générale des mers et les autres effets du changement climatique dans les politiques d'aménagement du territoire et adapter les schémas de planification en conséquence, afin de réduire la vulnérabilité des populations et des territoires :

- Pour les activités industrielles (existantes ou à venir) installées à proximité de l'eau, il est nécessaire d'anticiper les effets de l'élévation possible du niveau de la mer et d'assurer le suivi des impacts des prélèvements et des rejets ayant une incidence sur les milieux et sur les activités économiques qui en dépendent.
- Intégrer à court terme ces questions dans les documents et autorisation d'urbanisme et d'aménagement - faire évoluer la partie correspondante du projet de loi « Grenelle 2 ».
- Améliorer la planification des actions curatives pour faciliter le retour à la normale à l'issue d'un événement de grande ampleur d'origine climatique.
- Elaborer sur des sites pilotes, notamment outre-mer, des plans de retrait face à la montée des eaux.

74.e. Recenser et mettre en place un suivi des points critiques vis-à-vis des menaces à court terme (altimétrie, érosion, état des ouvrages...).

74.f. Développer une méthodologie et une stratégie nationale (collectivités et Etat) pour la gestion du trait de côte, pour le recul stratégique et la défense contre la mer.

75. Améliorer l'urbanisme

75.a. Favoriser les innovations urbanistiques et architecturales sur le littoral, pour lutter contre l'étalement urbain et le mitage et permettre l'adaptation au changement climatique

75.b. Inciter à la bonne intégration architecturale et paysagère des bâtiments agricoles, et au maintien de la biodiversité.

75.c. Outre-mer, limiter l'urbanisation au droit des zones sensibles. Organiser la gouvernance pour la création d'une ville durable, permettant sa nécessaire densification et une verticalisation modérée et acceptée par tous.

76. Maîtriser le foncier et rationaliser son utilisation

76.a. Maîtriser la pression foncière par la détermination de la juste capacité d'accueil des espaces du littoral.

76.b. Créer des logements de saisonniers en liaison avec les CROUS, couplés à l'accueil des étudiants en périodes creuses pour les zones côtières, à proximité des universités.

76.c. Mise en place d'un établissement public foncier à Mayotte et renforcement des moyens de celui de La Réunion.

76.d. Examiner les possibilités de supprimer en Polynésie Française les dispositions réglementaires relatives au déclassement du domaine public maritime ; et le cas échéant y procéder.

76.e. Dans les départements d'outre-mer, et notamment en Guyane, mise en œuvre du décret relatif aux servitudes littorales et, en particulier, création d'un sentier.

Gouvernance nationale et infranationale des zones littorales

La surface maritime sous juridiction française est vingt fois supérieure à la surface de la France « terrestre ». Il apparaît nécessaire d'innover en matière de gouvernance, dans le respect des compétences reconnues aux collectivités dans l'outre-mer.

77. Mettre en place une stratégie nationale de la mer et du littoral prenant en compte l'ensemble de « l'Archipel France » et intégrant les dimensions européennes et régionales

77.a. Définir une stratégie nationale de gestion durable et intégrée du domaine public maritime.

77.b. Mettre en place un Conseil national des bassins versants, des bassins hydrographiques, du littoral et de la mer de l'Archipel France (dénommé ci-après Conseil national de l'Archipel France – CNAF), associant les cinq collèges et garant d'une politique intégrée mer / littoral / bassins / politiques sectorielles. Ce Conseil, qui reprend les missions du Conseil national de la mer et du littoral (prévu par le projet de loi portant engagement national pour l'environnement), sera animé par un secrétaire général assisté de deux adjoints, et aura les missions suivantes :

- Assurer le suivi des orientations et mesures retenues par le Grenelle de la Mer, être garant des politiques menées sur la mer ainsi que de la pleine association des

collectivités d'outre-mer.

- Organiser régulièrement des conférences de politique intégrée, exprimant et déclinant la solidarité des territoires et des acteurs, des bassins hydrographiques au littoral et à la haute mer, pour vérifier la cohérence des politiques maritimes sectorielles et territoriales.

- Proposer des outils d'évaluation et de suivi et participer à l'évaluation périodique de la politique de la mer et du littoral.

- Participer à l'élaboration d'un document de politique transversale concernant la politique maritime afin de présenter annuellement au Parlement une vision d'ensemble cohérente des crédits budgétaires et fiscaux consacrés à la mer dans les différentes déclinaisons sectorielles de la politique maritime.

- Appuyer l'Etat pour préparer en amont les conventions internationales, à l'instar de ce qui a été mis en place concernant les questions énergétiques et climatiques.

77.c. Le Conseil national sera mis en place selon les principes suivants :

- Assurer dans la composition du CNAF la représentation du parlement, des collectivités territoriales de métropole et d'outre-mer, des acteurs socio-économiques, des ONG de protection de l'environnement ; organiser les collaborations nécessaires avec les instances de niveau international et les experts ; réunir le CNAF tous les trois mois environ.

- Articuler les travaux du CNAF avec ceux du Conseil Economique, Social et Environnemental, des autres Conseils qui demeurent nécessaires pour certains aspects sectoriels, ainsi qu'avec ceux des instances européennes pour les questions le justifiant.

- Organiser tous les ans, alternativement dans une région ultramarine différente et en métropole, la prise de décisions au plus haut niveau autour des objectifs stratégiques de la politique maritime.

- Assurer la participation effective de représentants ultra-marins, ceci supposant notamment des moyens de fonctionnement.

- Prévoir un bilan tous les 3 ans des politiques maritimes nationales.

77.d. Créer une conférence de concertation, pour chaque façade maritime, associant les 5 collèges, chargée de contribuer à préparer, décliner et mettre en œuvre la stratégie maritime nationale à l'échelle de la façade et favoriser la concertation entre les façades. Ces conférences définiront des stratégies de bassins versants du littoral et de la mer, à des échelles biogéographiques appropriées liées à la notion de bassin versant, en relation avec les Conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux.

78. Renforcer la dimension maritime dans les structures de gouvernance existantes

78.a. Renforcer l'action maritime des agences de l'eau à façade maritime, en particulier sur la qualité des eaux littorales. Généraliser à l'ensemble des comités de bassin à façade maritime, la création d'une commission territoriale mer et littoral, qui s'appuie de façon renforcée sur des études scientifiques.

78.b. Confier à l'Académie de Marine le rôle d'animer un « IHEDN de la mer ».

79. Elargir la concertation et développer les consultations

79.a. Etablir une concertation à l'échelon national, en amont et en aval de l'édiction des normes communautaires, avec les partenaires sociaux et environnementaux.

79.b. Renforcer la coordination et associer les professionnels et autres acteurs intéressés dans le processus de définition des TAC afin que les autorités politiques puissent mieux prendre en compte les recommandations scientifiques.

79.c. Encourager les labels de qualité et les codes sectoriels de bonne conduite.

80. Adapter les outils aux spécificités de l'outre-mer

80.a. Introduire dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement, les dispositions pertinentes pour adapter le concept de façade à l'outre-mer, si nécessaire.

80.b. Adapter aux besoins de l'outre-mer les mesures d'incitation à la réduction des flottes.

80.c. Créer outre-mer un pôle d'initiative de la mer par bassin maritime transfrontalier, rattaché au conseil maritime ultramarin, garant de la mise en œuvre de la stratégie régionale et constituant un pôle d'expertise pour la France.

80.d. Créer un Conseil du Pacifique traitant de ces questions à l'échelle des trois collectivités de l'outre-mer français dans le Pacifique, dans le respect des compétences des collectivités d'outre-mer.

80.e. Favoriser les conditions d'un éco-développement dans l'océan Indien.

81. Développer la planification, notamment pour les énergies renouvelables

81.a. Adapter les outils de planification aux spécificités marines et littorales, en considérant la démarche européenne de planification spatiale.

81.b. Etendre la planification à l'ensemble des énergies renouvelables en mer et pas uniquement à l'éolien.

82. Renforcer le cadre juridique

82.a. Encourager la prise en compte par les SCOT des pressions d'urbanisation sur l'arrière-pays, et un aménagement respectueux des qualités du paysage littoral et marin.

82.b. Renforcer les contrôles de légalité.

82.c. Promouvoir une directive « fille » sur les eaux conchylicoles de la directive cadre sur l'eau, conférant à celle-ci un statut spécifique et prévoyant un niveau de protection suffisant.

83. Clarifier la répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités territoriales d'une part, et entre les différents niveaux de collectivités territoriales d'autre part

83.a. Mettre en place, entre Etat et collectivités, un programme d'actions prioritaires. Instaurer des protocoles intégrant les recommandations scientifiques pour maintenir ou restaurer les écosystèmes. Définir des règles juridiques simples d'évaluation et de gestion, dans le cadre de documents stratégiques de façade prévus par le projet de loi Grenelle 2.

83.b. Mieux intégrer la mer dans les schémas de planification, notamment de transports.

83.c. Développer les démarches contractuelles Etat-collectivités type GIZC, en particulier outre-mer, et développer la coopération régionale en matière de gestion intégrée en métropole et en outre-mer.

84. Rendre plus lisible le rôle de l'Etat en matière maritime

Pour plus de puissance et de lisibilité, l'action maritime de l'Etat a été réorganisée après que les groupes de travail du Grenelle de la Mer avaient rendu leurs rapports et avant les tables rondes finales. La Mer et le Littoral sont confiés au Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer. Il dispose du Secrétariat Général à la Mer pour ce qui relève de ses attributions.

84.a. Définir des moyens interministériels (maritimes, aériens et de renseignements) pour conduire une gestion intégrée des espaces maritimes qui place la préservation de l'environnement au cœur des missions de l'Etat en mer.

84.b. Etudier l'opportunité de mettre en place un préfet maritime, dans les différents bassins maritimes outre-mer, notamment dans la zone Antilles-Guyane.

84.c. Confier à une entité unique le rôle d'armateur pour l'ensemble des moyens navals publics, pour assurer l'action de l'Etat en mer.

<p style="text-align: center;">Une meilleure surveillance et un contrôle plus efficace du milieu marin</p>

Le domaine marin est marqué par son étendue, la fréquence des pollutions et accidents qui s'y produisent, la puissance des phénomènes naturels potentiellement dangereux qui s'y déroulent, la difficulté à repérer les pratiques illégales, et l'attention, plus récemment portée qu'à terre, à la dégradation du milieu et de ses ressources. En conséquence, la demande de renforcement de la surveillance et des contrôles est forte et générale. Notamment, la mission de préservation de cet environnement essentiel à l'avenir de l'humanité, doit se trouver au cœur des missions de l'Etat en mer.

A - Mieux organiser les moyens publics

85. Mutualisation des moyens publics nationaux

85.a. Après un audit national des moyens de surveillance et de contrôle existants, prévoir un renforcement et une meilleure coordination voire une mutualisation entre les différents corps exerçant un pouvoir de police et intervenant sur l'environnement marin et littoral ; renforcer notamment les services déconcentrés afin que les réglementations existantes soient mieux connues et appliquées.

85.b. Promouvoir la coordination avec mise en réseau des systèmes de surveillance maritime pour mettre en cohérence les contrôles sur la sûreté, la sécurité, la protection de l'environnement et les conditions sociales au niveau national, en poursuivant les programmes de surveillance intégrant les capacités existantes des différentes administrations et en recherchant la définition d'un réseau de surveillance intégrant les systèmes développés par les administrations (SPATIONAV, Trafic 2000 ...).

85.c. Favoriser la coopération entre les inspecteurs ITF et les services de l'Etat dans le traitement des navires en situation d'abandon ou de pré-abandon.

85.d. Face au non remplacement d'un certain nombre de moyens de la marine nationale, lancer une stratégie interministérielle de mutualisation des moyens dédiés à la surveillance (maritimes, aériens et de renseignements) des territoires et espaces ultramarins.

86. Formation et organisation des contrôleurs et des magistrats

86.a. Désignation de quelques tribunaux (TGI et TA) compétents en matière d'environnement et d'aménagement du littoral et de la mer et bassins versants (comme les trois tribunaux compétents en matière de pollution maritime).

86.b. Renforcer les dispositifs de surveillance tant sur le plan technique que sur le plan de la formation des agents chargés de constater les infractions et des magistrats.

87. Aux niveaux communautaire et international :

87.a. Promouvoir - par bassin maritime puis en interconnectant les bassins entre eux - un système européen de surveillance et de gestion intégrée de l'espace maritime permettant de fédérer les systèmes nationaux et les programmes européens relatifs à la surveillance maritime, aux contrôles sur la sûreté, la sécurité, la protection de l'environnement et les conditions sociales.

87.b. Promouvoir l'organisation d'une surveillance à vocation mondiale des activités maritimes, dont la navigation, chargée du contrôle et des interventions. L'organisation d'une police internationale des mers, « casques bleus des mers », pourrait accompagner la création d'une organisation des Nations unies pour l'environnement (ONU), promue par la France.

B – Renforcer le contrôle et la surveillance

88. Moyens de contrôle et de surveillance

88.a. Accélérer le déploiement des systèmes de surveillance dans les CROSS en poursuivant leur plan de modernisation.

88.b. Engager une expertise sans préalable, impliquant les salariés des services maritimes, afin d'évaluer l'organisation des services maritimes et leur capacités en effectifs et moyens matériels pour garantir la mise en oeuvre des prérogatives, orientations et missions découlant du Grenelle de la Mer.

89. Sauver les vies

89.a. Renforcer les moyens de sauvegarde de la vie humaine en mer (passagers et équipages) via :

- le renforcement des contrôles ;
- l'adaptation aux très grands navires des moyens de prévention des catastrophes maritimes potentielles ;
- le soutien d'une réflexion au niveau international sur la question posée par la course au gigantisme (camions, navires...).

89.b. Renforcer les moyens de l'action de l'Etat en mer dédiés au contrôle et à la surveillance et soutenir l'action de la SNSM.

89.c. Renforcer la mise en place des systèmes de suivi et d'alerte (tsunami...).

90. Surveillance et contrôle en mer

90.a. Renforcer les moyens de détection, notamment la surveillance aérienne et satellitaire.

90.b. Mettre en œuvre des mécanismes de contrôle et de surveillance des navires en escale ou en transit transportant des cargaisons dangereuses, des hydrocarbures, par l'État du port, et agir en ce sens pour l'État riverain, dans les ports et dans les eaux sous juridiction nationale (ex : dispositifs de séparation de trafic) et en coordination renforcée à l'échelle européenne des moyens de surveillance côtière, du type garde côte, notamment dans les zones critiques tels que les détroits, et dans les espaces du large : golfe de Gascogne, atterrages atlantiques de la Manche.

91. Surveillance et contrôle sur le littoral et dans les ports

91.a. Evaluer et mettre à niveau les capacités de contrôle dans les domaines de la sécurité, du social, de l'environnement et de l'exploitation des ressources :

- Mettre en œuvre, avec le secteur public maritime, les actions politiquement définies sur les modes d'exploitation des ressources naturelles et produits de la mer, superviser et activer les actions de contrôle.
- Renforcer les dispositifs de contrôle des navires et les capacités d'intervention sur le contrôle des déchets et résidus de cargaison dans les ports.
- Mettre en œuvre une pièce d'identité des gens de mer au sens de la convention n°185 de l'OIT pour faciliter la descente à terre des marins, dans la perspective de la mise en place d'un outil international de prévention et de réglementation de ces situations.

91.b. Renforcer les sanctions prévues en cas d'occupation illicite du domaine public maritime.

91.c. A Mayotte, créer une « brigade bleue » environnementale chargée de sensibiliser et de surveiller le public, notamment pour la protection du lagon.

92. Aux niveaux communautaire et international

92.a. Assurer la mise en place et l'application effective de mesures strictes de contrôle des navires, sur les plans technique et social (y compris via la formation des marins) par des dispositifs concrets d'intégration des politiques menées au plan mondial assorti d'une gouvernance associant les syndicats et la société civile.

92.b. Renforcer et amplifier le contrôle régalién sur l'écoulement du trafic maritime dans les détroits et à l'approche des ports de commerce.

92.c. Accorder toute son importance à la dimension aérienne et soutenir la dimension spatiale de la surveillance et de l'intervention.

92.d. Développer la traçabilité et lutter contre les produits illicites.

C - Connaître et prévenir

93. Impliquer les pêcheurs dans la surveillance environnementale

Rendre plus explicite le travail de surveillance de l'environnement et les services rendus de façon volontaire par les pêcheurs et aquaculteurs en métropole comme outre-mer (sentinelles des mers) afin d'encourager et de valoriser ce type de démarches (« contrats bleus »).

94. Prévenir et sanctionner des pollutions

94.a. Mettre mieux en œuvre les mesures préventives et répressives déjà prévues par la réglementation, pour réduire drastiquement les risques de pollution. En particulier, développer les moyens de suivi et de lutte concernant les pollutions en mer et concevoir des méthodes et moyens qui permettent de lier de manière fiable une pollution observée à une source (traçabilité des carburants).

94.b. Cerner les substances ayant un impact dommageable sur la qualité des eaux, les référencer et réglementer strictement leur usage.

94.c. Demander, dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention de 2004 sur le contrôle et la gestion des sédiments et eaux de ballast (prévention des espèces invasives), l'élaboration de normes communautaires contraignantes reprenant les exigences de ladite convention.

94.d. Consolider l'inventaire des décharges sous-marines de munitions chimiques et de déchets nucléaires, en apprécier la dangerosité et établir des priorités pour réaliser des analyses sur la faune et la flore sédentaire et les sédiments.

94.e. Faire le bilan des dispositifs juridiques coercitifs et des niveaux des sanctions pénales en cas d'atteinte grave aux ressources naturelles et aux écosystèmes, pour les renforcer si nécessaire.

Financement des actions maritimes : une fiscalité propre ?

95. Définir les modalités de financement de la protection des mers

95.a. Mettre sur pied un comité opérationnel pour conduire en 6 mois une réflexion sur les différents instruments financiers susceptibles de financer une gestion soutenable des usages de la mer et du littoral, les programmes d'adaptation de certaines activités, et la part publique de financement de l'innovation, au niveau national, européen et mondial. Assurer une comparaison avec les autres pays. Porter au niveau européen et international cette réflexion, qui intégrera :

- l'établissement d'un inventaire des dispositifs, taxes et redevances existants, de leurs fondements et de leurs bénéficiaires, de la capacité à les regrouper, à dégager des ressources et les redéployer au profit de la protection et restauration du bon état écologique des milieux marins. Intégrer un benchmark international ;

- les modalités selon lesquelles les transports maritimes pourront contribuer à l'effort de lutte contre le changement climatique. Ceci incluant la question de l'instauration d'un « signal prix » dans le transport maritime, comme il est établi dans le transport terrestre ;
- les modalités selon lesquelles les acteurs économiques du secteur maritime peuvent mieux contribuer à l'amélioration des conditions de travail du secteur et à la préservation de l'environnement ;
- les coûts et les tarifications du transport maritime dans ses différentes composantes pour allier efficacité économique, rémunérations justes et protection des océans et de l'atmosphère, ainsi que sur les instruments de régulation qui permettraient de garantir une tarification de la prestation de transport à son juste coût ;
- les droits d'usage de la mer et de l'exploitation de ses ressources ;
- l'application du principe pollueur payeur aux activités ayant des impacts sur le littoral et la mer, notamment interdire les rejets en mer de boues de dragages polluées, en mettant en place une filière de traitement à terre et en appliquant quand cela est justifié une solidarité financière du bassin amont qui contribue aux pollutions ;
- les instruments de régulation qui permettent de garantir une tarification de la prestation de transport à son juste coût ;
- les différents types possibles de tarification des usages de la mer, en veillant à une approche équilibrée qui préserve la compétitivité : transports maritimes, plaisance, dragage...
- envisager des outils de politique fiscale.

95.b. Macro-déchets : mettre en place et rapidement alimenter un fonds respectant les principes de pollueur/payeur et de solidarité amont aval, grâce à la mutualisation financière des éco-organismes, des professionnels compétents, des collectivités, des bailleurs de fonds privés, de l'Etat, de l'Union européenne en prenant en compte le fait qu'une part importante des déchets flottants est à responsable défaillant et d'origine indéterminée.

95.c. Lors de l'implantation de toute nouvelle installation assujettie à étude d'impact, provisionner des garanties financières destinées au coût de démantèlement en fin de vie, afin de respecter l'environnement marin et d'assurer la réversibilité des projets.

96. Mettre en place une fiscalité verte et une éco-conditionnalité aux aides publiques et prendre en compte les besoins de l'outre-mer:

96.a. Développer des systèmes d'aides aux aires de carénage propres et appliquer dans le même temps les lois sur l'Eau et les ICPE (autorisations adaptées) accompagnés d'une évaluation financière et d'efficacité.

96.b. Viser une répartition des programmes opérationnels et des fonds d'intervention (POSEI) des DOM plus équitables au regard des niveaux de développement et d'éloignement (RUP).

96.c. Mettre en place un système permettant de financer les transitions professionnelles des secteurs en difficulté, sous la condition d'une transparence, d'une lisibilité et d'une éco-conditionnalité sur les aspects environnementaux et sociaux.



le Grenelle de la Mer

Table ronde n° 3

La passion de la mer doit être mieux partagée par les Français. Pour cela il convient de mieux les informer et sensibiliser aux thématiques maritimes, aux métiers de la mer, en valorisant dans le même temps ceux-ci. Mais il n'y a pas de passion sans connaissance. La mer, qui s'étend sur 72 % de la surface du globe, reste une grande inconnue à découvrir absolument.

L'éducation à la mer doit devenir une priorité

La France ne sera pas une grande nation maritime si elle ne valorise pas son passé maritime, si elle ne développe pas une stratégie de communication et de sensibilisation à destination du grand public et ne met pas en œuvre une politique éducative au sens large, qui donne à la mer une place essentielle.

A - Préserver et valoriser le patrimoine maritime français

De par sa position unique en Europe, et grâce à son outre-mer réparti sur tous les océans, la France dispose dans l'hexagone et outre-mer d'un patrimoine maritime et fluvial bâti, et naturel, d'une très grande diversité et d'une grande richesse.

Ce patrimoine s'enrichit d'année en année. Son inventaire, qui relève de la responsabilité des collectivités territoriales, est une condition première de sa valorisation.

98. Procéder à des inventaires et poursuivre la recherche

98.a. Inventorier et mettre en exergue le patrimoine maritime dans toutes ses composantes dans les inventaires patrimoniaux.

- Inciter les régions à inventorier le patrimoine maritime et fluvial puis valoriser ce patrimoine ; Outre mer, conduire une étude de pré-inventaire.
- Recenser à l'échelle intracommunautaire les biens culturels maritimes.

98.b. Faciliter la création d'observatoires du patrimoine maritime culturel.

98.c. Dresser la carte exhaustive des biens culturels maritimes jusqu'au plateau continental et établir la liste des sites justifiant d'une protection spécifique (risque de destruction ou menace pour l'environnement à court ou moyen terme).

99. Garder la mémoire

99.a. Créer des gardiens de la mémoire de l'estran, à proximité des endroits les plus fréquentés des lieux de vie, présentant les témoignages des cultures de l'estran.

99.b. Conforter le rôle du Musée de la Marine comme tête du réseau des musées maritimes de France, pour les aquariums et écomusées.

99.c. S'assurer de la prise en compte du fait maritime dans le futur Musée de l'Histoire de France et dans le Musée de l'Europe et de la civilisation européenne de Marseille (MUCEM).

99.d. Valoriser les archives de la mer avec une mise en réseau avec les archives nationales.

99.e. Pour Mayotte, recueillir et valoriser les traces de l'histoire maritime encore présentes sur ses littoraux ; envisager le cas échéant la création d'un musée de l'histoire maritime de Mayotte et de la région.

100. Promouvoir la protection des épaves historiques à l'échelle régionale et mondiale

100.a. Promouvoir une large ratification de la convention UNESCO de 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique et, en cas de non ratification par la France, promouvoir un accompagnement juridique afin de protéger les épaves conservées dans la ZEE ou jusqu'au plateau continental.

100.b. Ratifier la convention de l'UNESCO sur la sauvegarde du patrimoine maritime.

100.c. Etendre l'article 28-1 du code de procédures pénales aux infractions au code du patrimoine afin de favoriser une meilleure prise en compte, pour l'ensemble des administrations, de la protection du patrimoine immergé.

100.d. Faire de la France le fer de lance d'un système international de gestion des épaves.

- favoriser à ce titre les transferts de compétences et de savoir-faire au profit des pays émergents ou soucieux de mettre en œuvre l'étude, la protection et la mise en valeur des biens culturels maritimes ;
- renforcer les moyens (un navire) et humains (postes d'archéologues) de l'Etat (Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines) afin de faire face à l'extension de la protection des biens culturels maritimes au plateau continental, à l'accroissement exponentiel des sollicitations du service de l'Etat dans les territoires ultramarins et à l'échelle internationale.

100.e. Promouvoir l'expertise et les systèmes d'enregistrement français en matière de protection, d'étude et de valorisation du patrimoine immergé.

100.f. Améliorer la consultation du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM) lors des instructions publiques.

101. Conserver et valoriser le patrimoine maritime

101.a. Préserver et valoriser le patrimoine littoral et maritime : les ouvrages d'art portuaires et de défense contre la mer, l'architecture rurale et urbaine à usages domestique, public, agricole, artisanal et industriel, le paysage littoral et marin, le patrimoine archéologique.

101.b. Renforcer dans l'action publique portée par l'Etat et les collectivités territoriales, la cohérence du continuum entre patrimoine naturel et patrimoine culturel.

101.c. Mettre en œuvre les dispositions prévues par les lois sur les protections des éléments patrimoniaux et les paysages (encouragement à la création des ZPPAUP en zones littorales).

101.d. Développer des actions spécifiques auprès des jeunes dans ce domaine.

101.e. Inclure la mer dans les Journées du patrimoine.

102. Assurer les moyens nécessaires pour l'entretien et la sauvegarde de ce patrimoine

102.a. Mettre en place un budget spécifique pour conduire des opérations nationales au ministère de la culture.

102.b. Soutenir financièrement les différentes institutions qui participent à cette mission patrimoniale et en particulier la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, le Musée national de la Marine, les aquariums, et les écomusées.

102.c. Ouvrir des chantiers prioritaires (petits ports d'intérêt patrimonial, îles côtières habitées, fortifications militaires, phares et balises, épaves) et considérer le patrimoine immatériel dans sa diversité.

102.d. Soutenir la valorisation auprès du public des bateaux porteurs du label officiel « Bateau d'Intérêt Patrimonial » en favorisant leur regroupement dans les ports et l'édition de brochures concernant les unités locales, disponibles sur place (bureau du port, syndicat d'initiative, office du tourisme...).

103. Valoriser le patrimoine « phares »

103.a. Modifier la structure de gestion des phares qui ne doit plus relever d'une approche seulement opérationnelle en tant qu'établissement de signalisation maritime mais s'inscrire dans une dynamique patrimoniale en liaison avec le Conservatoire du littoral.

103.b. Refonder la Commission des phares, par décret précisant sa mission stratégique (l'articulation des aides traditionnelles et électroniques) et sa composition, qui fera une place plus large aux usagers.

103.c. Faire reconnaître les grands phares des atterrages européens comme éléments du patrimoine européen et, à ce titre, les faire bénéficier de fonds spéciaux pour assurer leur entretien.

103.d. Élaborer un plan de préservation pour les phares des caps et des îles, dans le cadre de la convention passée en octobre 2008 entre la Direction des Affaires Maritimes (DAM), France Domaines et le Conservatoire du littoral.

103.e. Faire du musée des phares, situé à Ouessant, la base d'un musée d'envergure internationale.

103.f. Créer un Observatoire des phares d'Iroise.

B - Mettre en œuvre une stratégie de sensibilisation et de communication à destination du grand public

104. Favoriser les initiatives et les contacts directs du public avec la mer, ainsi que l'information et la sensibilisation des différents publics aux enjeux marins

104.a. Promouvoir les pratiques sportives et les événements nautiques comme autant de vecteurs pour sensibiliser et éduquer les différents publics aux valeurs et aux comportements adéquats aux espaces littoraux et marins.

104.b. Favoriser l'initiation à l'environnement du grand public pendant la période estivale sur le littoral.

104.c. Créer une signalétique et des outils de communication cohérents avec le répertoire national des aires marines protégées, précisant aux usagers les restrictions applicables dans ces espaces protégées.

104.d. Promouvoir les embarquements pour les jeunes sur les voiliers du patrimoine maritime : *Belem, Marité, Etoile* et *Belle Poule*, etc.

104.e. Accompagner la construction d'un voilier-école emblématique, pionnier en matière de nouvelles technologies et d'éco-construction.

104.f. Affréter un navire de type ferry pour accueillir des jeunes et d'autres publics autour d'un projet de découverte du monde maritime avec la navigation, les ports et leurs opérateurs. Des escales pourraient être l'occasion de faire découvrir la diversité des régions littorales et leur patrimoine naturel, culturel, historique, archéologique.

104.g. Valoriser les connaissances des organismes de recherche fondamentale et finalisée auprès des différents publics, pour les sensibiliser aux enjeux marins, et à son potentiel pour l'avenir de la planète.

104.h. Réaliser et publier des ouvrages de vocabulaires et glossaires du littoral et de la mer.

Renforcer l'efficacité des actions de communication au niveau national et les développer, pour « Faire venir la mer à l'intérieur du pays »

105. Élaborer et mettre en place une stratégie de communication

105.a. Etablir et rendre public l'état des lieux en matière de sensibilisation, de communication et de formation pour le grand public.

105.b. Créer une maison de la mer, un « carrefour des océans », une cité européenne de la mer à Paris, dans les collectivités d'outre-mer et dans les grandes villes pour sensibiliser nos concitoyens à la mer.

105.c. Conforter le réseau des aquariums et musées maritimes comme vecteur de sensibilisation du grand public à la diversité de la mer.

105.d. S'appuyer sur le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres et sur les musées maritimes.

105.e. Développer une stratégie de communication globale et pérenne au niveau national :

- Y associer les actions de sensibilisation concernant les atouts de la mer pour l'économie nationale, à destination du grand public.

- Organiser une communication « globale » sur ces questions : inciter les grands médias à tenir régulièrement une « rubrique mer » sur les chaînes de télévision, acheter de l'espace sur les chaînes de télévision et les radios pour décliner cette communication et mieux faire connaître au grand public la richesse et les menaces qui pèsent sur les littoraux et la mer.
- Créer un site Internet sur les problématiques du développement durable pour le milieu marin et sur les métiers de la mer, et poursuivre l'animation du site dédié au Grenelle de la Mer.
- Développer à l'attention du grand public l'événementiel sur la mer en s'appuyant sur les « journées de la mer » ; mieux le diffuser et l'encourager dans tous les territoires d'outre-mer.
- Exploiter la médiatisation des grands événements nautiques par exemple en organisant une course à la voile autour du monde avec des escales dans les différentes collectivités d'outre-mer.
- Soutenir les projets de film d'animation des organismes ou associations en place.
- Mettre la mer à l'honneur de Marseille « Capitale Européenne de la Culture » en 2013.

106. Informer et sensibiliser les décideurs et futurs décideurs

106.a. Sensibiliser les décideurs publics aux usages variés du littoral et de la mer et à la gestion harmonieuse des enjeux environnementaux et socio-économiques maritimes.

106.b. Porter une réflexion avec les associations d'élus, des associations représentatives, des ONG, le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres, les représentants de l'Etat, sur l'aménagement du littoral intégrant les principes du développement durable ; réfléchir à la désignation d'un élu responsable des questions du développement économique et durable maritimes et sur les moyens d'accéder au savoir (mise à disposition d'information en ligne).

107. Renforcer l'efficacité des actions par la mise en réseau des acteurs au niveau local et adapter les moyens pour l'outre-mer

107.a. Nécessité de développer localement l'éducation à l'environnement par une mise en réseau des organismes existants et intervenant dans la protection de l'environnement. Les différentes fédérations sportives ont un rôle à jouer.

107.b. Éducation à l'environnement : éduquer à la gestion des déchets ; mise en place d'une journée des déchets ; réaliser des outils pédagogiques permettant de mieux faire connaître les écosystèmes marins et les traditions liées à la mer.

107.c. Soutenir les associations environnementales outre-mer en leur donnant les moyens de renforcer leur action d'éducation à l'environnement et de diffusion des connaissances auprès du grand public.

107.d. Créer outre-mer, dans le respect des compétences des collectivités, des centres de connaissances et réseaux de lieux permettant la mise à disposition des informations auprès de tous les acteurs sous forme de guichet unique pour favoriser notamment l'éducation à l'environnement. Par exemple à Mayotte, une maison du lagon, une maison de la mangrove en lien avec les structures existantes (maison de la forêt, maison du sel voire à terme aquarium).

107.e. Installer un câble sous marin pour permettre un accès à la connaissance plus facile (utilisation d'Internet très haut débit).

108. Promouvoir les activités économiques liées à la mer et développement durable de ces activités

108.a. Promouvoir les métiers de la mer par une campagne de communication commune aux acteurs du secteur maritime, à destination des jeunes.

108.b. Rendre plus lisibles les rémunérations dans le secteur de la pêche (faire connaître a minima des salaires minimaux garantis) sans remettre en cause la rémunération à la part.

108.c. Mettre en œuvre une opération de communication grand public afin d'inciter à consommer la diversité des produits de la mer et expliquer la notion de pêche et d'aquaculture durables et les écolabels (France Agrimer pourrait prendre l'initiative d'une telle campagne).

108.d. Inciter la restauration tant privée que publique (cantines en particulier) à mettre les produits de la mer au menu dans leur diversité et leur saisonnalité, en respectant une origine écolabellisée ou bien une garantie de durabilité et en privilégiant les circuits de commercialisation minimisant les coûts écologiques dont le coût carboné.

109. Renforcer l'information concernant les risques liés au changement climatique

109.a. Promouvoir un programme national d'information et de protection des populations littorales contre les phénomènes exceptionnels.

109.b. Donner une place essentielle au développement de la culture du risque majeur auprès des populations côtières.

C - Intégrer la mer dans les formations initiales

110. Faire connaître la mer dès le plus jeune âge, à l'école, au collège et au lycée, en renforçant les actions de sensibilisation et de formation

110.a. Mener une réflexion sur les valeurs communes à faire partager durant les formations (esprit d'équipage, solidarité, sens des responsabilités, endurance, respect des éléments).

110.b. Développer les classes de mer ; apprendre aux enfants à nager ; à protéger et connaître l'environnement.

110.c. Imaginer un concours "mer" comme il y a un "concours de la Résistance" ou des "olympiades de mathématiques", ou faire entrer la question de la mer dans une opération « Éducation au développement durable ».

110.d. Lancer des appels à projets (stage, échanges de classes, participation à des travaux de recherche ou de développement) auprès de différents publics jeunes.

110.e. Faire découvrir les métiers de la mer aux élèves dès le secondaire au moyen de partenariats entre les grands employeurs maritimes et les collèges et les lycées.

110.f. Dans les villes du littoral, développer le modèle pédagogique de Saint Pierre et Miquelon, qui présente la particularité d'intégrer des classes de voile jusqu'à la fin de l'enseignement secondaire.

110.g. Systématiser les jumelages entre villes maritimes et villes de l'intérieur.

110.h. Développer des partenariats entre SNSM, Éducation nationale, et le réseau de formation maritime du ministère du développement durable.

111. Renforcer la place de la mer dans les formations supérieures

Développer les partenariats adéquats avec le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et l'enseignement maritime.

112. Renforcer et adapter la présence de l'outre-mer dans l'enseignement scolaire ainsi que les échanges entre métropole et outre-mer

112.a. Renforcer la présence de l'outre-mer dans les programmes de l'Éducation Nationale et mettre en relation l'enseignement sur la mer et celui sur l'outre-mer. Promouvoir les jumelages et les échanges entre écoles de métropole et d'outre-mer, entre les régions d'outre-mer entre elles et développer les outils pédagogiques adéquats.

112.b. Dans les collectivités d'outre-mer, demander et promouvoir des adaptations des programmes scolaires permettant de mieux intégrer le contexte marin régional.

112.c. Développer en milieu scolaire, dans les collectivités d'outre-mer de l'Océan Indien, le projet de sensibilisation « dugongs » mené par l'Office nationale de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS).

Valoriser et rendre attractifs les métiers de la mer

Les entreprises de transport maritime évoluent dans un contexte mondialisé et sont soumises à une forte concurrence internationale qui favorise les armements les « moins disants » socialement. Un tel contexte crée des situations humaines et professionnelles inacceptables (qualification insuffisante et sous effectifs mettant en jeu la sécurité des marins et la préservation du milieu, situation sociale dégradée) et décourage les vocations maritimes.

La marine marchande connaît ainsi une pénurie d'officiers qualifiés estimés à 420 000 au plan mondial. Les secteurs d'activités primaires comme la pêche ou les cultures marines connaissent des marchés de l'emploi tendus. Ces métiers, exercés dans des conditions difficiles voire dangereuses, sont insuffisamment valorisés et assujettis à des contraintes nombreuses de nature à remettre en cause leur pérennité économique.

Dans leur ensemble, et alors même que la mer est source de richesses largement inexploitées, les métiers liés à la mer manquent d'attractivité.

Il apparaît dès lors nécessaire de :

- décliner et de porter au plan international l'objectif d'un haut niveau d'exigence en termes de qualification, de sécurité, de normes sociales et de bien-être des gens de mer, propre à garantir des emplois durables et un travail décent.
- améliorer l'attractivité des métiers liés à la mer grâce notamment à la modernisation des relations sociales, la promotion d'une politique ambitieuse de prévention des accidents du travail et des accidents maritimes, la consolidation des parcours professionnels, la mise en place de passerelles entre métiers.

Cette valorisation suppose de :

- renforcer et de structurer le réseau des établissements de formation aux métiers de la mer, de développer des partenariats avec les autres filières d'enseignements, les entreprises, les collectivités territoriales...
- favoriser et accompagner l'émergence de nouveaux métiers, comme autant d'opportunités, pour les professionnels de la mer, de diversifier leur activité.

113. Inscrire la France dans une démarche d'exemplarité

Pour être en mesure de porter efficacement dans les instances internationales et communautaires les avancées juridiques propres à garantir la valorisation des emplois maritimes, la France doit :

- 113.a. Procéder dans les meilleurs délais à la ratification des conventions internationales maritimes en attente, et notamment la convention sur le travail maritime (OIT 2006) et la convention sur le travail dans le secteur de la pêche (OIT 2007), puis à leur extension aux DOM/COM.
- 113.b. Étendre l'application de ces conventions au registre RIF.
- 113.c. Contribuer à rendre effective l'application des conventions de l'OIT relatives aux gens de mer et suivre l'évaluation de cette application par l'OIT.

114. Améliorer les compétences maritimes des administrations

Les agents des administrations de l'Etat et des collectivités territoriales en charge des sujets mer doivent pouvoir bénéficier de formations aux questions maritimes et environnementales ainsi qu'aux enjeux de développement du littoral.

- 114.a. Inscrire dans les programmes dispensés par le CNFPT, une formation maritime spécifique.
- 114.b. Prévoir une mise à niveau des agents administratifs concernés par la mer au sein de l'Etat et des collectivités territoriales par mise en place de cursus de formation continue.

115. Développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers liés à la mer

- 115.a. Créer une filière cohérente de formations qualifiantes (universitaire et professionnelle) des métiers liés à la mer ainsi que les équivalences et passerelles adaptées. Proposer des formations qualifiantes de niveau CAP, BTS.
- 115.b. Établir un état des lieux des différentes filières de formation maritimes et para-maritimes outre-mer pour l'enseignement à finalité professionnelle. Soutenir le développement des qualifications dans les différents territoires et inscrire les établissements maritimes dans une perspective régionale. Créer un lycée de la mer ou s'assurer de l'existence de sections maritimes au sein d'établissements existants. Favoriser l'accès à la profession de marin. Renforcer l'action du Service militaire adapté et professionnaliser ses formations à vocation maritime.
- 115.c. Développer des filières de formation qualifiantes adaptées aux activités de démantèlement.
- 115.d. Mieux sensibiliser les futurs navigants aux problématiques de respect de

l'environnement : développer un référentiel de formation à destination des écoles de la Marine nationale, de la marine marchande et les lycées maritimes sur les moyens de respecter la mer, le traitement des déchets, les pollutions marines, la sensibilisation aux milieux. Assurer notamment la formation des équipages à l'environnement dans le cadre du protocole STCW de l'OMI (convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille).

115.e. Développer les filières scientifiques dans tous les domaines de l'océanologie ; accroître le nombre de bourses et de postes de chercheurs. Former à la compréhension du fonctionnement des écosystèmes aquatiques marins en privilégiant l'enseignement océanographique et en introduisant les vues des acteurs économiques et sociétaux de la façade littorale.

115.f. Développer la formation continue dans le secteur de la plaisance. Délivrer un brevet sécurité ou un titre de « guide de la mer » aux animateurs d'activités nautiques. Intégrer les problématiques d'environnement et de développement durable à la formation des animateurs et formateurs des activités nautiques.

115.g. Amplifier un plan de requalification et de formation conséquent de nature à surmonter le handicap du manque d'attractivité de ces métiers.

116. Adapter les formations en outre-mer

116.a. Pour Mayotte, développer les formations nécessaires pour disposer d'un nombre suffisant d'animateurs, développer les métiers de l'environnement, du tourisme, de la plaisance et des loisirs sportifs liés à la mer.

116.b. Promouvoir, en Polynésie, la création d'un centre unique de formation aux métiers de la mer.

116.c. Développer des formations professionnelles en aquaculture en outre-mer adaptées au contexte local.

117. Structurer et renforcer les établissements de formation aux métiers de la mer ; favoriser les synergies

Il s'agit notamment de conforter le réseau des lycées professionnels maritimes, d'accompagner la mise en place de la nouvelle Ecole nationale supérieure maritime afin d'en faire l'établissement d'enseignement supérieur de référence, de développer les partenariats avec les autres filières d'enseignement, les collectivités...

117.a. Développer le label des « lycées des métiers de la mer » et les partenariats avec d'autres secteurs/entreprises du monde maritime.

117.b. Favoriser les liens entre chercheurs, universitaires, et professionnels de la mer pour faire de la France une référence internationale en matière de formation aux métiers de la mer. Inciter les établissements supérieurs de formations maritimes à s'installer dans une politique et une stratégie communes par exemple sous la forme d'un cluster ou d'une conférence des grandes écoles maritimes supérieures.

117.c. Accompagner le développement de la future Ecole nationale supérieure maritime (ENSM). Développer des synergies en termes de formation entre l'Ecole navale et l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM).

117.d. Confirmer la place de la formation maritime à l'Ecole nationale supérieure des techniques avancées.

118. Améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

Il s'agit notamment de :

- Poursuivre la modernisation des relations sociales et, par une remise à plat des héritages du passé, redonner une cohérence juridique et administrative aux conditions d'exercice de la profession de marin. Simplifier les procédures de gestion administrative du marin.
- Promouvoir une politique de prévention des accidents du travail et des accidents maritimes.
- Favoriser la mobilité et sécuriser les parcours professionnels.
- Soutenir l'emploi maritime ; favoriser et accompagner l'émergence de nouveaux métiers.

118.a. Améliorer l'accueil, l'orientation et l'accompagnement, y compris en matière de validation des acquis et de l'expérience (VAE), des candidats aux métiers maritimes ou paramaritimes. Créer un réseau de professionnels pour mieux accueillir et accompagner les jeunes dans la profession de marin et développer le tutorat.

118.b. Porter une réflexion au plan international et au niveau européen sur la fatigue des équipages à bord des caboteurs quel que soit le pavillon utilisé, avec pour objectif de mieux garantir la sécurité maritime et d'assurer une veille de qualité.

118.c. Promouvoir une politique déterminée de prévention à bord des navires de manière à améliorer les conditions de travail et d'emploi.

118.d. Maintenir opérationnel le réseau d'aides à la navigation (phares, feux, ESM) pour satisfaire les objectifs de sécurité de l'agence européenne de sécurité maritime.

118.e. Appliquer en France les lignes directrices européennes relatives au soutien de l'emploi maritime.

118.f. Relancer le projet de directive relatif aux conditions des équipages à bord de services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre des Etats membres.

118.g. Réexaminer les dérogations à la législation du travail européenne accordées aux secteurs du transport maritime et de la pêche.

119. Développer la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques

119.a. Renforcer l'efficacité de l'inspection du travail maritime.

119.b. Réaffirmer la spécificité de la fonction d'inspecteur du travail maritime.

119.c. Renforcer les dispositions d'inspection sociale des navires, notamment par la formation, par des organismes indépendants, d'inspecteurs qualifiés.

119.d. Croiser les informations entre tous les acteurs (administration et organisations syndicales) qui interviennent afin de contribuer à l'identification des navires socialement et techniquement douteux. Une conférence semestrielle entre les inspecteurs maritimes, les inspecteurs du travail, et les inspecteurs des syndicats français affiliés à la fédération internationale des Transports (ITF) et qui ont le statut d'inspecteurs ITF se réunira sous l'appellation « conférence de contrôle des navires ».

119.e. Assurer le respect des droits humains sur les territoires maritimes, notamment dans nos Zones économiques exclusives, dans le respect des compétences des collectivités d'outre-mer.

119.f. Envisager des programmes de coopération pour une synergie entre le respect de la sûreté, la protection de l'environnement et les conditions sociales des marins des pays émergents.

119.g. Promouvoir dans les enceintes appropriées (OIT, OCDE) des lignes directrices et des référentiels de RSE au niveau mondial pour ces secteurs.

119.h. Réfléchir à un label spécifique d'entreprise responsable.

119.i. Assortir l'application des normes européennes contraignantes pour le marché, d'incitations qui encouragent les comportements éthiques.

Un abyssal besoin de connaissances

Une meilleure protection de l'environnement comme le développement des activités nécessitent de développer de façon significative la recherche et l'observation sur le patrimoine maritime, les milieux, les risques, les potentialités.

A - Observation-Evaluation

A.1 - Connaître et comprendre les écosystèmes marins, leurs évolutions et les interrelations avec les milieux terrestres ou les zones humides côtières

120. Réaliser un état de référence et accélérer l'exploration des mers et des fonds marins

120.a. Accélérer la coordination et la production de connaissances, en vue de procéder en 2012, à l'évaluation initiale de la qualité des eaux marines et de l'état des fonds marins. Cet état de référence comportera une cartographie des usages de la mer et du littoral, et intégrera notamment les indicateurs développés dans la Directive « stratégie marine européenne », au titre de la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin ».

120.b. Mettre en place les moyens financiers nécessaires à l'acquisition des données pour satisfaire aux exigences des directives européennes sur le milieu marin.

120.c. Afin d'établir une référence notamment à l'outre mer, mettre en place un grand programme d'exploration des mers françaises « Expédition des Temps modernes », avec comme objectif une prospection et une cartographie aussi étendues que possible des fonds marins des zones sous juridiction nationale, des grands fonds du plateau continental étendu jusqu'au littoral.

121. Définir des indicateurs de suivi de l'état des milieux marins et littoraux

121.a. Développer d'ici fin 2009 des indicateurs relatifs à l'état de santé des écosystèmes d'une part et au développement socio-économique des activités de pêche côtière (e.g. nombre d'emplois, qualité du travail, sécurité) d'autre part pour un nouveau cadre de gestion des ressources côtières. Ces indicateurs seront utilisés pour le suivi des politiques de gestion et de protection de la mer, dans le cadre d'un tableau de bord des eaux marines françaises, et de la mise en œuvre des directives

européennes cadre sur l'eau (DCE) et sur le milieu marin (DSM).

121.b. Définir les objectifs environnementaux associés au bon état écologique du milieu marin pour y parvenir en 2020.

121.c. Passer de l'observation à la prévision pour améliorer la connaissance des zones à risques.

A.2 - Mieux utiliser et mutualiser les capacités d'observation

Développer des dispositifs d'observation originaux faisant une place importante à la collecte de données et à la co-expertise des acteurs socio-économiques notamment au niveau local, à de nouveaux outils d'expérimentation et de simulation qui permettent d'étudier des scénarii de changement ainsi que, au plan opérationnel, à une mobilisation des moyens tant publics que privés pour un fonctionnement en réseaux.

122. Associer tous les types de navires à l'observation des océans

122.a. Favoriser l'embarquement scientifique à bord des navires de pêches, de commerce et des navires de l'Etat.

122.b. Favoriser à l'échelle régionale (façades Méditerranée, Atlantique, outre-mer) les navires polyvalents mutualisant les fonctions et les technologies (navire école, navires laboratoires océanographiques), s'insérant dans la flotte nationale de recherche océanographique. Expérimenter des expéditions en mer groupant des activités économiques maritimes, de surveillance-police de l'environnement des milieux marin et littoral, de gestion de crise et de pédagogie.

122.c. Utiliser les infrastructures et réseaux existants au bénéfice de la recherche et de la surveillance de l'environnement marin.

122.d. Améliorer la coordination des flottes océanographiques nationales à l'échelle européenne.

122.e. Favoriser l'emploi sur les navires des flottes française et européenne en les impliquant dans la collecte des données.

123. Partager les connaissances et permettre l'interopérabilité des systèmes d'information

123.a. Construire et assurer l'interopérabilité des systèmes nationaux d'information et d'observation existants et envisagés (SNDE, SINP, futur système pour la DCSMM...).

123.b. Diffuser l'information sur les sources de connaissances et données brutes sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte à la confidentialité et en considérant les engagements internationaux (Convention d'Aarhus).

123.c. Développer les bases de données ouvertes en intégrant notamment la prise en compte des océans par le mécanisme GEO (Global Earth Observation) d'élaboration d'un système mondial d'observation de la terre.

123.d. Faire travailler en réseau les ressources produisant l'information scientifique (Centres de Ressources Biologiques, CRB, sous labellisation européenne, ESFRI) et développer des organisations spécifiques aux écosystèmes d'Outre-Mer (e.g., chaire de littorologie, Institut de la Mangrove, Centre Caraïbéen de la Mer, « Kourou de la Mer »).

124. Associer tous les acteurs à la fonction d'observation, notamment les professionnels de la mer

124.a. Mettre à disposition auprès des usagers et professionnels de la mer des outils de recueil et de maîtrise des données environnementales, pour permettre en particulier l'analyse des données et bénéficier de l'expérience des pêcheurs professionnels et des aquaculteurs.

124.b. Attribuer des moyens publics pour permettre aux professionnels de la pêche et de l'aquaculture de participer aux programmes de recherche.

124.c. Mettre en place d'ici fin 2009 les recommandations issues du séminaire au Parlement européen pendant la présidence française en ce qui concerne l'expertise scientifique (rencontre entre professionnels et scientifiques dans la « maison commune ») en créant trois lieux de rencontres locaux dont un outre-mer, pour le partage de l'information, la construction de partenariats pour le recueil de données, la formalisation des savoirs empiriques et la construction d'une expertise conjointe.

A.3 - Renforcer et développer certains moyens d'observation

125. Renforcer les moyens de d'observation satellitaire et favoriser les projets d'observation in situ

125.a. Renforcer les moyens de détection, notamment l'observation satellitaire, et les moyens de suivi et de lutte des pollutions en mer. Concevoir des méthodes et moyens qui permettent de lier de manière fiable une pollution observée à une source.

125.b. Consolider dans la durée les programmes spatiaux européens d'observation des espaces maritimes.

125.c. Soutenir notamment un projet de Station Océanique Internationale (ex : projet Sea Orbiter), plate-forme d'observation in situ et en continu de l'écosystème marin et sous-marin ; monitoring des paramètres physico-chimiques de l'interface océan/atmosphère, recherche sur le comportement humain en milieu extrême, laboratoire scientifique pluridisciplinaire, expérimentation et démonstration pour des projets technologiques innovants issu de PME, valorisation des connaissances et sensibilisation ; optimiser et conforter l'utilisation des moyens existants.

126. Renforcer les moyens d'observation outre-mer

126.a. Créer, dans le respect des compétences des collectivités d'outre-mer, un observatoire des milieux marins dans celles qui n'en disposent pas.

126.b. En Guyane, mettre fin au saupoudrage des moyens. Doter la région d'un navire côtier mutualisé entre la recherche, la formation, le contrôle des pêches, d'un houlographe en permanence, et d'une station météo proche de la côte guyanaise.

126.c. A La Réunion et à Mayotte, développer la recherche, les données, l'observation, la détermination d'indicateurs et suivi sur le lagon. La mise en place d'un Groupement d'intérêt public est souhaitée pour assurer la diffusion de l'information. Créer un institut de la mangrove. Mettre en place une action permanente de l'IFREMER.

A.4 – Mieux évaluer les impacts et les coûts

127. Consolider et compléter les méthodologies d'évaluation, en prenant en compte la valeur des services écologiques et le coût de maintenance des écosystèmes

127.a. Progresser dans l'évaluation de la valeur économique de la diversité biologique, des services rendus par les écosystèmes marins et du coût de maintenance des écosystèmes, sur la base des conclusions du rapport Chevassus-au-Louis et des travaux antérieurs. Mener une étude sur les modalités potentielles de leur monétarisation.

127.b. Lancer rapidement l'élaboration de cinq plans d'action sur des zones littorales ciblées concernant la valorisation des services écologiques (illustration concrète à court terme).

127.c. Mettre au point un modèle économique pour l'évaluation de l'indemnisation des victimes au titre des pollutions (pollutions accidentelles ou atteintes fortes sur les milieux) et envisager une nouvelle approche de la compensation.

127.d. Prendre en compte les impacts liés à la pollution sonore littorale et sous-marine.

128. Développer les études d'impact environnementales, sociales - y compris sur la santé/sécurité du travailleur - et économiques, au titre du développement durable.

128.a. Mettre en place un groupe ad hoc associant l'ensemble des parties prenantes pour élaborer d'ici 2010 un guide méthodologique pour la réalisation, sur des bases scientifiques partagées, des études d'impacts des activités soumises à autorisation :

- principes généraux assurant l'indépendance, la transparence, l'impartialité ;
- déclinaisons sectorielles ;
- principes de concertation, favorisant le dialogue de l'ensemble des parties prenantes de l'exploitation des ressources marines au sens large (éoliennes, énergies marines, granulats, autres...) dans le cadre d'une politique intégrée ;
- intégration d'une analyse environnementale coûts-bénéfices et d'un état de référence ;

128.b. Engager des études d'impact rapidement sur les projets d'extraction de matériaux et d'installations énergétiques (éoliennes...) en mer.

128.c. Mener des études avant l'implantation sur le littoral d'installations productrices d'énergie, notamment pour prendre en compte l'impact paysager et environnemental.

129. Développer la connaissance des impacts et des risques dans certains domaines sensibles

129.a. Développer la connaissance nationale et locale de l'évolution des phénomènes climatiques et la mesure et la compréhension du trait de côte afin d'améliorer la prise de décision et l'élaboration de stratégies de gestion, en particulier outre-mer.

129.b. Lancer une réflexion à l'échelle nationale sur la prévention des risques afin de

construire des outils communs d'appui pour les territoires d'outre-mer et développer la mutualisation et l'échange d'expériences par bassin maritime et entre bassins.

129.c. Mettre en œuvre un bilan complet et contradictoire des pêcheries côtières et hauturières (avantages et inconvénients écologiques, économiques et sociaux comme le maintien d'un tissu de population active).

B - Recherche – innovation

B.1 - Gouvernance de la recherche maritime au niveau national

130. Promouvoir et piloter une politique nationale ambitieuse en faveur des sciences de la mer afin que la France puisse faire face à ses responsabilités au niveau européen et international

Ceci suppose de promouvoir :

- la recherche fondamentale et appliquée, les approches scientifiques intégrées interdisciplinaires, la « recherche et développement », la formation et l'appui aux politiques publiques prioritaires en matière de formation, recherche, innovation et développement des technologies ;

- une gouvernance partagée de la connaissance et du savoir entre scientifiques et professionnels de la mer pour construire en commun les scénarios d'évolution des écosystèmes marins dans un contexte de changement global

Une mise à jour de la Stratégie nationale de recherche et d'innovation (SNRI) pour disposer de moyens d'acquisition de données sociales et économiques, en complément des travaux de recherche biologiques, techniques et géophysiques, pourra être prévue.

130.a. Donner mandat au futur Conseil National de l'Archipel France d'organiser en son sein un débat sur les orientations de la recherche en matière littorale et marine et de rendre un avis sur ce sujet tous les deux ans.

130.b. Organiser un Conseil national de la recherche marine et littorale, chargé d'établir un agenda stratégique de l'évolution des recherches et des formations dans les domaines marins, maritimes, portuaires et littoraux et qui assurerait la coordination des initiatives actuelles (sciences marines, Réseau français de recherche côtière, plates-formes technologiques...).

130.c. Instituer dans ce cadre un Conseil d'Orientation de la Recherche & de l'Innovation pour la Construction et les Activités Navales – CORICAN - comme porteur institutionnel de la R & D française concernant les 5 types de marines et comme garant de la mise en œuvre des projets stratégiques fondée sur une double volonté de compétitivité mais aussi de sécurité et d'amélioration des conditions de travail à bord.

131. Etablir un état des lieux et un dispositif de suivi en matière de recherche/innovation/formation

131.a. Établir un état des lieux des capacités existantes en recherche / formation, des besoins et des carences.

131.b. Disposer d'indicateurs nationaux sur les efforts de recherche et d'innovation dans le domaine marin par rapport au terrestre.

132. Améliorer la connaissance : renforcer les moyens de la recherche

132.a. Créer l'« Alliance nationale pour les Sciences de la Mer ».

132.b. Bâtir un programme de renforcement des budgets de recherche fondamentale et finalisée pour les sciences de la mer et du littoral, mobilisant l'ensemble des outils et acteurs y compris l'Agence nationale de la recherche (ANR).

B.2 - Coopérations internationales et européennes

133. Développer les coopérations internationales et européennes

133.a. Accroître l'action internationale en liaison avec les autorités onusiennes concernées en consolidant les réseaux des organisations de recherche.

133.b. Inscrire la communauté scientifique marine française dans les plateformes d'expertise internationale (e.g. biodiversité, Agence internationale de l'énergie IEA-OES, comité technique 114 ; conventions des mers régionales).

133.c. Organiser la recherche européenne en appui de la politique maritime intégrée :

- renforcer la coopération entre les organismes de recherche européens, en liaison avec la DG Recherche, améliorer la coordination et la synergie entre les programmes communautaires d'une part et entre les programmes communautaires et nationaux d'autre part ;
- inviter la DG recherche à travailler avec les organismes de recherche internationaux ;
- s'appuyer sur les programmes et budgets existants en mobilisant les instruments appropriés du 7e programme cadre de recherche et développement technologique (PCRDT).

133.d. Promouvoir un programme et un budget européen de la recherche maritime et marine sous l'égide du prochain PCRDT.

133.e. Définir les priorités au niveau européen pour orienter les efforts de la recherche, en particulier de la recherche fondamentale. Ces priorités devraient être axées notamment sur :

- le changement climatique ;
- la connaissance et les critères de gestion des écosystèmes ;
- l'évaluation des ressources biologiques et minérales ;
- la réduction du coût énergétique du transport maritime et amélioration de l'efficacité de la conduite nautique des navires en fonction des paramètres environnementaux ;
- l'évaluation du stock en matière de biens culturels maritimes, afin de déterminer un premier état des lieux de cette ressource non renouvelable.

133.f. Identifier des sujets prioritaires de recherche à l'échelle régionale éligible au soutien de l'Europe.

B.3 - Pôles de compétitivité et réseaux de pôles d'excellence

134. Pour permettre un développement durable de l'économie sur le littoral et la mer, s'appuyer sur les pôles de compétitivité existants

134.a. Appuyer les programmes nationaux sur les pôles de compétitivité mer organisés en régions PACA et Bretagne ainsi que les autres pôles, en s'appuyant sur un fonctionnement en réseau et en développant leurs relations avec les acteurs concernés de l'ensemble du littoral métropolitain, des DOM-COM et de l'intérieur des terres.

134.b. Déclinaison au niveau régional du projet national pour les sciences de la mer. A l'outre mer, favoriser l'adossement des pôles locaux (e.g., Pôle Mer, GIP) avec les pôles de compétitivité mer de métropole afin de renforcer les liens.

134.c. Renforcer la place, dans les pôles « mer », des nouvelles techniques en matière de protection du littoral, de traitement des déchets et de réhabilitation des littoraux, les techniques de démolition navale...

134.d. Lancer un appel à un projet « Pôle d'excellence, littoral et maritime » pour apporter un nouvel élan aux projets territoriaux encourageant initiatives et innovation.

135. En Outre-mer, adapter les moyens de recherche et d'études à la taille et à la diversité des milieux concernés, dans le respect des compétences des collectivités

135.a. Faire des départements et des collectivités d'outre-mer, des centres de référence pour le développement durable de la mer, en créant des pôles expérimentaux de recherche, d'évaluation et d'exploitation des ressources, à même d'accompagner, de contrôler (au plan sanitaire) et de soutenir les initiatives locales en matière de pêche, d'aquaculture, de pisciculture... Articuler les moyens des centres scientifiques et techniques Outre-Mer au sein de « pôles », afin qu'ils soient en mesure de participer à l'exploration, au développement et à la valorisation des ressources génétiques locales, en tenant compte de la présence variable dans les TFOM d'établissements scientifiques et techniques et de la nécessité d'articuler entre elles ces plates-formes.

135.b. Renforcer dans tout l'outre-mer, les actions de l'IFREMER et des autres organismes de recherche.

135.c. Lancer un « Kourou de la mer » : permettre à la Guyane d'être le moteur d'un développement durable pour l'ensemble du plateau continental amazonien, à condition d'inscrire ce développement dans les contextes démographique et climatique qui lui sont propres ; prolongation de l'étude prospective de la production de biodiesel à partir des micro-algues.; étude et développement, dans les branches cosmétique et pharmaceutique, des molécules fabriquées par les espèces afin de s'adapter.

135.d. Renforcer la protection des récifs coralliens dans les territoires d'outre-mer: allouer davantage de moyens humains et financiers à l'initiative Française pour les REcifs CORalliens (IFRECOR) en Guadeloupe pour développer ses actions locales et transversales ; poursuivre l'initiative pour la gestion et la protection des récifs coralliens du Pacifique (CRISP) par un projet de programme régional d'aires marines protégées dans le Pacifique, avec le Fonds mondial pour l'environnement ; impliquer l'Union européenne dans l'ICRI.

135.e. Accroître l'importance des problématiques ultramarines dans la programmation des pôles de compétitivité Mer existants. Promouvoir ces activités à l'exemple de l'Initiative française pour les coraux (IFRECOR) comme « vitrine » de nouveaux types de savoir-faire dans les régions Asie-Pacifique, Amérique et Indo-Pacifique.

135.f. Faire des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) un espace de recherche et d'excellence en matière de pratiques maritimes durables.

B.4 – Thèmes de recherche

136. Développer des programmes et thèmes de recherche

136.a. Développer des programmes nationaux de recherche, portant notamment sur des sujets émergents :

- les biotechnologies bleues, dans le cadre des organes encadrant ces activités ;
- les énergies renouvelables ;
- les constructions navales ;
- les effets des pollutions sur les organismes marins, directs sur les capacités physiologiques des poissons et indirects sur les chaînes trophiques ; la taxinomie ;
- l'acidification de l'océan liée au gaz carbonique de l'atmosphère ;
- la manutention, l'organisation des terminaux pour ouvrir des perspectives d'amélioration de la sécurité, des conditions de travail, de la maîtrise des risques industriels et de la pollution des sols côtiers ;
- les technologies d'activités respectueuses de l'environnement, pour répondre à la mise en place prochaine d'une gestion intégrée des usages en mer et sur le littoral visant la préservation des milieux ;
- et, dans les domaines socio-économiques selon une approche écosystémique.

136.b. Lancer un programme de recherche pour concevoir le futur navire « économique, opérationnel, sûr, propre et intelligent » avec pour objectifs des gains de 50% de la consommation d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le développement des énergies renouvelables et une réduction de 50 % de l'impact environnemental concernant tout type de navire. Réduire de 25 % les émissions de gaz à effet de serre par tonne débarquée à horizon 2015 est un objectif de ce programme de recherche pour les bateaux de pêche.

136.c. Donner davantage de moyens aux scientifiques, au plan communautaire, pour renforcer leur contribution au processus de définition des TAC. En particulier, la déshérence de la connaissance des espèces vivantes (taxinomie, écotoxicologie...) doit être rapidement corrigée pour que les expertises indispensables soient réalisées.

136.d. Organiser un plan de lutte contre les pollutions en développant la recherche pluridisciplinaire. Cerner les substances chimiques en contact avec la mer, y compris depuis la terre, les référencer et réglementer strictement leur usage.

136.e. Lancer un programme international d'aide à l'amélioration des processus de production et de traitement des effluents.

B.5 – Diffusion des innovations et partage de la connaissance

137. Faciliter les expérimentations et la diffusion des technologies

137.a. Définir les modalités de la participation de l'Etat et des entreprises à la Recherche & Développement & Innovation maritime, en se référant à ce qui existe pour les transports aériens et terrestres, dans l'objectif de favoriser les mécanismes de diffusion des technologies et des pratiques permettant de réduire la consommation d'énergie en mer.

137.b. Créer un régime particulier simplifié pour permettre les expérimentations pour des durées limitées de systèmes dont l'installation devra être entièrement réversible et l'impact environnemental évalué au préalable.

137.c. Au niveau national, disposer d'un navire démonstrateur des technologies innovantes, qui pourrait être un navire multifonctions. Favoriser aussi à l'échelle régionale (façades Méditerranée, Atlantique, Outre mer) les navires polyvalents mutualisant les fonctions et les technologies.

138. Biotechnologies marines et propriété industrielle

138.a. Combattre la brevetabilité du « vivant » mais permettre aux autorités locales de bénéficier financièrement de l'exploitation de leurs ressources.

138.b. Etudier les dispositions juridiques à mettre en place pour que les régions dépositaires d'une ressource génétique utilisée à des fins commerciales puissent en tirer un avantage en termes d'activités et de développement économique.

138.c. Mettre en place des dispositions en faveur des PME afin d'éviter une appropriation par les grands groupes, pour favoriser l'ancrage local des retombées des biotechnologies.



ANNEXE : PROPOSITIONS RESTEES ENTRE CROCHETS OU REGIONALES NON VALIDEES

Table ronde n°1

[Inclure dans le prix de vente des navires ou dans les calculs d'amortissement le coût de leur déconstruction].

Les propositions sur la pêche ne faisant pas l'objet d'un consensus seront ré-étudiées dans le cadre des Assises de la Pêche.

[Généralisation des UEGC en 2015].

Accompagner des pêcheries françaises vers une écolabellisation sur la base des critères FAO et de critères sociaux et environnementaux ; soutenir la mise en place d'une démarche de qualité destinée à promouvoir les produits des pêches françaises vis-à-vis des distributeurs [avec un objectif de 20% à échéance 2015]

Mieux valoriser les produits de la pêche en [mettant fin au système des prix de retrait communautaires] ; [en encadrant les prix pour compenser la baisse des captures] ; en exigeant la traçabilité par un étiquetage obligatoire sur les produits indiquant [la technique de pêche]. Remarque du rapporteur ; l'étiquetage sur la provenance par grande zones de pêche est déjà obligatoire.

Le débat sur la création d'une interprofession aura lieu dans le cadre des Assises de la pêche.

[Etiquetage requins : indiquer le mot "requin" sur les produits commercialisés sous divers noms étant donné que ceux-ci peuvent prêter à confusion et orienter les consommateurs sur une fausse piste (comme "saumonette" ou "veau de mer")].

[Adopter un moratoire sur l'exploitation des ressources halieutiques des monts sous-marins tant que ne sont pas établis d'éventuels modes d'exploitation durable de ces zones remarquables].

[Identifier les secteurs et périodes de frai d'espèces commerciales sensibles, élaborer des mesures appropriées à la préservation de ces frayères en concertation avec les professionnels]

[interdire la pêche des civelles en bord de mer, afin d'éviter la disparition des anguilles dans les fleuves et rivières]

[requin-taube : La France doit appliquer de toute urgence le "TAC zéro" recommandé par le CIEM pour la pêcherie ciblant le requin-taube (interdiction de pêcherie ciblée déjà en vigueur en Norvège et Suède). Le moratoire sur cette pêcherie réclamé par les scientifiques ne fait que refléter la gravité de la situation : le requin taube est classé par l'UICN "en danger critique d'extinction" en Méditerranée et en Atlantique Nord-Ouest (déclin des populations de 96 à 99,99% en Méditerranée) et "vulnérable" dans le reste du monde]

[Promouvoir l'interdiction d'accès de l'Arctique à tous les navires battant pavillon d'Etats non signataires de la Convention Bunker Oil et organiser un système de surveillance approprié ; (sauf à demander aux Etats riverains de l'Arctique de refuser l'entrée de ces navires dans leurs ports, il paraît malaisé d'interdire le passage de ces navires dans des eaux ouvertes à la circulation internationale (principe de liberté de navigation)]. [Participer à la définition des règles concernant l'exploitation par les transports ou l'industrie dans les zones polaires libérées des glaces]. Promouvoir un moratoire sur les zones découvertes de glace ou aire marine protégée].

Renforcer le rôle des prud'homies de pêche en Méditerranée.

Table ronde n°2

[Mettre en place des incitations fiscales pour promouvoir une aquaculture « propre », la plus intégrée possible (augmentation des avantages fiscaux en fonction du nombre d'espèces extractives insérées dans le schéma de fermage, reprise des normes établies dans le protocole, cumul des avantages en fonction du nombre de « bonnes » mesures...)] [Instaurer une fiscalité pénalisante et une législation responsabilisante sur les rejets d'eaux polluées] [Favoriser la création d'un conservatoire du littoral en Polynésie Française]

[Faire aboutir le projet du Centre caribéen de la mer]

[Développer la vocation maritime des instances existantes telles le Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles, l'ASTRAPIE]

[Créer une Délégation interministérielle pour la culture maritime (relations mer-culture-éducation)]

Table ronde n°3

[Créer une Maison régionale de la Mer avec mission d'animer un portail d'informations partagées].

Développer le projet "apprends-moi ta mer" : échange de connaissances sur leurs espaces marins respectifs entre classes outre-mer et classes métropolitaines ; mise en place de classes de découverte/classes de mer pour les élèves d'outre mer.

[Intégrer des formations environnementales – dont la dimension marine - obligatoires dans les grandes écoles, les formations supérieures publiques et privées].

[Projet de création d'un campus maritime sur Nantes Saint-Nazaire entre l'Ecole centrale, l'Ecole de la Marine marchande, l'Ecole vétérinaire, l'IFREMER, etc...]

[Domicilier les formations supérieures en sciences de l'Environnement (Université des Antilles et de la Guyane (UAG) (Martinique)].

[A la Réunion, renforcer les moyens de l'Ecole Maritime et de la formation professionnelle dédié aux métiers de la mer].