



le Grenelle de la Mer



Avis de l'Académie d'Agriculture de France

24 juin 2009

Agriculture - Alimentation - Environnement

OBSERVATIONS DE L'ACADEMIE D'AGRICULTURE DE FRANCE SUR LES RAPPORTS DES GROUPES DE TRAVAIL DU GRENELLE DE LA MER

Pour en faciliter la lecture, cet avis a été bâti à partir des propositions des 4 rapports.

Groupe de travail n°1 - *Délicate rencontre entre terre et mer*

L'idée "balymer" d'intégration du bassin jusqu'à la haute mer est très intéressante. Elle pourrait se réaliser en fédérant, avec une liaison forte, les Agences de l'Eau et l'IFREMER. Les Agences ont l'avantage de bien fonctionner, d'avoir un financement autonome et d'être fortement rattachées aux collectivités locales. L'extension du principe "pollueur-payeur" au domaine maritime correspondant est une solution pour obtenir les financements nécessaires.

L'intégration des travaux des différents organismes de recherche qui existe déjà à l'échelle régionale est à étendre au niveau national accompagnée d'une centralisation des mesures. Les plus fondamentales concernent les niveaux, températures, pH, la composition chimique, la microbiologie et la biologie marine. Elles sont un préalable indispensable à toute prise de décisions. Les réseaux IFREMER en réalisent une partie. Les mesures doivent être de très bonne qualité et pourrait nécessiter la création d'un corps spécialisé.

La protection et la gestion des milieux bénéficieraient certainement du "tiers sauvage", bon symbole, toutefois difficile à appliquer sur le terrain. Il faut éviter le "mitage" progressif de la bande littorale, donc probablement renforcer la loi "littoral" sans la dénaturer par des assouplissements progressifs.

Le Conservatoire du Littoral qui a réalisé un travail remarquable doit être renforcé et ses moyens accrus. L'accès public au littoral, condition de la prise de conscience de son importance devra être amélioré et mieux garanti. L'accueil d'un tourisme équilibré et non destructeur doit continuer à maintenir l'activité économique et l'emploi. Il ne peut se développer que sur un territoire où l'environnement et les paysages sont préservés.

Le maintien d'un bon état ou potentiel écologique est évidemment un impératif absolu. Il ne pourra résulter que d'un contrôle des pollutions urbaines et agricoles, en particulier :

-des ruissellements urbains et des rejets des stations d'épurations (élimination obligatoire du phosphore de l'azote et des métaux lourds),

-des rejets des installations de traitement industrielles littorales (en particulier agroalimentaires),

-des pollutions agricoles relativement concentrées dues aux élevages hors sols ou intensifs et de celles plus diffuses de l'agriculture classique qui transitent essentiellement par les cours d'eau. Selon les Agences elles représentent dans de nombreuses zones le problème majeur. Les progrès ne peuvent s'envisager que dans une transformation progressive des techniques de production et d'une meilleure gestion des déchets et des intrants.

Grâce aux organisations agricoles et aux Agences de l'eau, des avancées très significatives ont déjà été obtenues. Ces efforts doivent être vigoureusement poursuivis.

- des rejets polluants des bateaux et en particulier, pour la zone proche du littoral, des milliers d'embarcations de plaisance avec interdiction des mouillages "sauvages" et de l'extension des distances autorisées au-delà des 300 m.

Les risques liés aux changements climatiques sont très variables suivant les zones. Le problème de la montée du niveau doit être examiné dans le cadre de mesures locales et non en fonction d'une élévation globale moyenne, simple indicateur général sans signification dans une zone limitée. La plupart des rivages continentaux sont, en effet, soumis, dans les 2 sens, à des mouvements verticaux lents dus à des phénomènes géologiques profonds. Il s'y ajoute les effets de la sédimentation ou de l'érosion.

Une montée du niveau marin peut avoir des conséquences graves sur les nappes phréatiques proches du littoral surtout quand elle s'accompagne d'une surexploitation de ces nappes.

Les effets locaux sont tout aussi prépondérants sur les variations de température et de pH (très sensible à la microbiologie locale). Cela exigera une extension des réseaux de mesure, en particulier dans les zones sensibles, et spécialement pour les coraux et les mangroves.

Le problème de la valeur économique des services rendus par les écosystèmes est ancien et complexe. Il est nécessaire de l'aborder de façon pragmatique, au cas par cas, pour bien mettre en évidence l'intérêt des aménagements destinés à les protéger.

La recherche d'un aménagement écologiquement rationnel de l'espace "charnière" est un impératif incontournable qui passe par un élargissement en dimension, la mise en cohérence des outils (législatifs, réglementaire, de suivi du milieu, ...), la maîtrise de l'urbanisation, enfin la révision du rôle des ports et de leur gestion. L'implantation des ports de plaisance doit être mieux contrôlée car ils influent fortement sur les courants côtiers, la sédimentation et l'érosion, la bactériologie marine, la chimie des eaux et les risques sanitaires.

La prudence reste nécessaire sur les installations de production d'énergies renouvelables. Les usines marémotrices ne sont plus envisagées pour l'instant. L'exploitation de l'énergie thermique ne serait praticable que dans certains DOM, mais les remontées d'eaux froides (et chimiquement différentes) représentent un risque pour la biologie marine. Les effets des éoliennes "off shore" sont connus. Les possibilités des "hydroliennes" utilisant les courants marins mériteraient d'être analysées. Les rapports coût/bénéfice devraient être mieux étudiés.

Groupe de travail n°2 -; *Entre menaces et potentiels – fragilité et promesses d'avenir*

La définition et les conditions de gestion du port du futur restent à préciser. Les boues des fonds y sont fortement polluées. Leur dragage impose leur dépôt. Les traitements étant coûteux, il faudra taxer les transits et élargir cette taxe à tous les ports voisins. Le travail de carénage est polluant. Les peintures "anti-fouling" sont toxiques. Beaucoup de recherches restent à faire. L'entretien des bateaux de plaisance est particulièrement à surveiller.

La proposition de navires plus économes et plus propres aurait du, à notre avis, être plus vigoureuse. Les navires « propres » ne le seront pas uniquement par la diminution de leurs rejets en hydrocarbures. Le traitement de leurs eaux vannes doit également rentrer en ligne de compte. La propulsion des navires du futur devrait faire l'objet de beaucoup plus de recherches. Bien sûr, il faut viser la réduction des consommations mais l'utilisation de GPL devrait être développée car il

dégage moins de CO₂, à énergie équivalente, que le fioul. A plus long terme, l'utilisation d'hydrogène liquide mériterait être étudiée.

Ce vecteur énergétique nécessite des réservoirs plus vastes et mieux isolés ce qui est aisé à réaliser sur un bateau.

Sa combustion, beaucoup plus énergétique que celle du fioul, est non polluante. A terme on pourrait utiliser de l'hydrogène provenant d'une source d'électricité renouvelable, ce qui permettrait le stockage de l'énergie dans les zones isolées.

La partie consacrée aux aspects halieutiques et aquacoles aborde un aspect fondamental.

En matière d'halieutique, tous les rapports scientifiques insistent sur l'impact massif de la pêche sur les écosystèmes marins. Il ne peut y avoir de redressement sans mesures fortes de restauration de leur bonne santé écologique et de "reconstruction des ressources". Bien que ces aspects relèvent de l'UE, il aurait été bon d'avoir des propositions sur l'adaptation des capacités de pêche, la limitation des captures, la question des quotas individuels et collectifs, l'évolution des engins de pêche.

La proposition de développer la Gestion Intégrée des Zones Côtières est évidemment à soutenir. Il faut également se donner les moyens de pousser les expérimentations d'Unités d'Exploitation et de Gestion Concertées en particulier en les inscrivant dans le cadre des Comités Consultatifs Régionaux (CCR). Les Aires Marines Protégées représentent une démarche utile pour la conservation de la biodiversité. Toutefois leur rôle ne devrait pas se limiter à la protection d'espèces ou de biotopes sensibles. Il faut aller au-delà des préoccupations écologiques classiques pour aborder les enjeux à une échelle plus vaste : développement de l'approche écosystémique, révision des règles de gestion, accompagnement social de l'évolution de la profession et finalement modification du mode de gouvernance.

L'aquaculture est la seule réponse technique aux besoins croissants de l'humanité en produits de la mer. Elle représente le passage du stade de la cueillette et de la chasse à celui de l'agriculture et de l'élevage. Sur ce thème, on peut regretter que le rapport ait ignoré le travail de prospective réalisé sous l'égide de l'INRA en 2006 et 2007 qui proposait divers scénarios avec des schémas très différenciés.

Il nous apparaît réducteur de se limiter à l'*off-shore* comme système d'élevage marin. D'autres systèmes sont déjà imaginés, et testés pour assurer la future production d'espèces, systèmes en eau recirculée, systèmes intégrés etc. Les scénarios pour la pisciculture française cités plus haut insistent sur la coexistence nécessaire de plusieurs systèmes de production viables.

La volonté de limiter l'utilisation des farines et huiles de poissons en aquaculture ne saurait constituer un simple souhait. Cette question cruciale doit être vue plus globalement en prenant en compte la diversification des espèces d'élevage avec notamment le recours à des espèces à chaîne alimentaire plus courte. L'utilisation d'aliments originaires de l'agriculture classique (ou du recyclage de sous-produits agricoles) est également à envisager.

On regrettera qu'aucune référence n'ait été faite aux problèmes bioécologiques que rencontre la conchyliculture depuis quelques années et qui bouleverse cette filière qui représente 80% de la production aquacole française. Cette activité est, rappelons le, étroitement dépendante, de la bonne qualité de l'environnement côtier

La production aquacole dans l'Outre Mer devrait être soutenue par une recherche efficace et se placer dans une perspective de marché, de rayonnement et même de formation vis-à-vis des pays en développement voisins

Groupe de travail n°3 - . *Partager la passion de la mer*

Une meilleure éducation des citoyens est nécessaire, la formation de base dans le second cycle, sur ce thème étant trop peu développée.

En matière de formation, l'expérience des lycées agricoles gérés par le ministère chargé de l'agriculture s'est révélée être, depuis plusieurs décennies, un succès reconnu tant en ce qui

concerne la culture générale que les thèmes spécifiques. L'expérience de lycées "de la mer", déjà amorcée devrait être étendue à partir des mêmes principes et avec des méthodes du même type. La nécessité d'une formation continue pour les métiers de la mer paraît assez évidente surtout en ce qui concerne les problématiques de l'environnement. Une refonte de la formation en matière de navigation de plaisance pourrait être envisagée avec obligation d'une formation continue en matière d'environnement.

Dans tous les cas, la formation devrait s'intéresser à l'environnement en général en évitant les approches trop sectorielles et porter aussi sur l'eau douce en continuité totale avec la mer.

La notion de gestion et de protection d'un patrimoine intégré fluvial, côtier et marin, doit être inculquée dans les esprits de tous les citoyens et, en particulier de ceux qui l'utilisent professionnellement ou par loisir. Tout projet amenant à consommer une partie de ce capital devrait être soumis à une règle de réversibilité ou de compensation.

La plupart des questions techniques correspondantes renvoient aux travaux du GT 1.

Le patrimoine a également un important volet culturel lié à l'histoire et aux traditions. Il apparaît dans l'architecture, les paysages, ainsi que toutes les connaissances et arts liés à la mer. Il est important de le préserver et de le mettre en valeur.

Groupe de travail n° 4 - Inventer de nouvelles régulations

Les connaissances actuelles sur le milieu marin sont certes vastes, mais en général extraites de zones limitées et souvent extrapolées hâtivement à l'ensemble des milieux océaniques. Pour en élargir les bases, il faut évidemment décloisonner la recherche et ses organismes (cf. GT1). Les bases de données devraient être plus ouvertes et accessibles. Le système de publication dans les revues à comité de lecture, qui a de nombreux avantages, peut freiner l'accès à l'information et renforcer, parfois un peu trop, les paradigmes dominants. Il est un des éléments du fonctionnement classique de la recherche mais mériterait des ajustements.

A l'instar de ce qui s'est passé pour le spatial (ESA), il devrait y avoir une agence européenne des océans. Cette question ne peut pas se jouer à la seule échelle française.

Les questions de sécurité publique ne sont pas de notre ressort. Mais il existe, parallèlement un fort déficit en matière de sécurité écologique et environnementale, ce qui a été vu en 1

La surveillance des dangers venant de la mer, marées noires, pertes de cargaisons dangereuses, bateaux exportant illégalement des déchets, traitement et démontage des épaves doit être considérablement renforcée tant au niveau des moyens techniques que des textes réglementaires forcément internationaux. En attendant, la législation sur le transit des bateaux dans l'espace maritime français et européen devrait être repensée et renforcée.

L'idée de planifier l'aménagement des espaces maritimes en fonction des réalités écologiques est extrêmement séduisante mais reste encore très difficile, en particulier du fait du manque de connaissance des milieux et du trop petit nombre de spécialistes de ces questions.

Le déficit en matière réglementaire, dans ce domaine, tant au niveau de la France, qu'à celui de l'Europe et du monde est gigantesque. Le chantier à lancer est vaste et difficile.