



# le Grenelle de la Mer

## **BOULOGNE SUR MER** **Nord/Pas-de-Calais – Picardie** **18 juin 2009**

### **Grands Témoins :**

- Jérôme Bignon, Président du groupe de travail de concertation nationale 1

Nombre estimé de participants : 200

### **Les particularités géographiques de l'espace maritime Nord/Pas-de-Calais et Picardie**

#### **Un espace transfrontalier**

Si la dimension transfrontalière de la mer est évidente, elle doit d'autant plus être prise en compte s'agissant de la région maritime du Nord/Pas-de-Calais et de la Picardie, qui se caractérise par la proximité d'une part, avec le Royaume-Uni, en vis-à-vis direct, et d'autre part, avec la Belgique et les Pays-Bas.

#### **Un espace caractérisé par sa densité**

La région maritime Nord/Pas-de-Calais/Picardie est caractérisée par la densité de sa population et l'intensivité des usages de la mer. Or, le littoral de la région subit d'autant plus de pressions qu'il cumule :

- un trafic maritime dense (Rail Manche/Mer du Nord) ;
- une activité portuaire et industrielle dynamique ;
- une pêche artisanale très présente ;
- des activités de loisirs diversifiées (pêche sportive, tourisme basé sur la fréquentation de sites naturels remarquables comme la Baie de Somme et la Baie de Wissant, pratique de multiples sports nautiques, thalassothérapie, plage et baignade).

#### **Des équilibres d'autant plus menacés**

La région maritime du Nord/Pas-de-Calais/Picardie est proche du point de rupture de nombreux équilibres, notamment en matière de :

- sécurité maritime : le rail du Pas-de-Calais est la seconde voie de navigation au monde, sachant que 30 % des navires qui l'empruntent transportent des matières dangereuses ;
- protection des ressources halieutiques, essentielles pour l'économie de la région (d'où une procédure de désignation des sites Natura 2000 en mer) ;
- gestion des risques littoraux (400 000 personnes dans la région vivent en-dessous du niveau de la mer) ;
- préservation du littoral et de sa biodiversité (cette problématique a suscité un projet de parc naturel marin au droit des trois estuaires de la Somme, de l'Authie et de la Canche) ;
- cohabitation des usagers de l'espace marin.

### **Concilier activité économique et développement durable**

Au-delà de ces constats, partagés, chaque acteur de la mer tente d'argumenter en faveur de son propre camp. La diversité de ces points de vue laisse néanmoins transparaître une préoccupation commune : concilier activité économique et préservation du milieu maritime.

## **L'énergie éolienne**

---

Le projet de parc éolien sur le littoral de la région (141 éoliennes qui représentent 800 mégawatts, soit l'équivalent d'une petite tranche de nucléaire) a fait l'objet d'un débat entre d'une part, les représentants institutionnels et le syndicat des énergies renouvelables, porteurs du projet, et d'autre part, les représentants des pêcheurs et de la Fédération « Environnement durable » du Nord/Pas-de-Calais.

Ces derniers remettent en cause la pertinence de ce projet d'un point de vue environnemental et économique. Ils expriment de nombreuses interrogations sur les intérêts réellement en jeu (remise en cause d'EDF Energies nouvelles et de la Compagnie du Vent) s'agissant d'une énergie dont la production est à ce jour sensiblement plus coûteuse que l'électricité thermique, mais largement subventionnée.

Malgré l'annonce de la définition d'un schéma régional éolien et, à plus court terme, d'un processus de concertation débouchant sur un appel d'offres s'agissant du projet de parc éolien du Tréport, les participants dénoncent un manque de concertation et de transparence s'agissant de ce dossier. En témoignent l'absence des représentants de RTE et de la Fédération « Environnement Durable » lors des débats de la commission.

Il est à noter que les membres du groupe 1, s'ils ne remettent pas en cause la pertinence de recourir à l'énergie renouvelable, ne sont pas parvenus à un accord s'agissant de la mise en pratique de l'éolien *off shore*.

## **La préservation de la pêche artisanale, en tant que facteur de biodiversité**

---

Le débat a été marqué par l'intervention de Patrice Haezebrouck, délégué syndical CGT, et Jean-Pierre Teral, Secrétaire FO Manche/Mer du Nord, venus défendre la cause de la pêche artisanale face :

- à la réglementation : elle s'avère de plus en plus contraignante, alors qu'elle n'est pas toujours pertinente sur le plan géographique (le poisson se moque des frontières, tandis que l'instauration de quotas favorise parfois le poisson d'importation, avec les coûts de transports inhérents, au détriment des produits de la pêche locale, dont le rayon d'action est limité) ;
- au développement de l'aquaculture : les intervenants dénoncent cette activité, qui est très consommatrice en intrants et génère un produit de moindre qualité.

Leurs propos sont relayés par Jean-Marc Le Garrec, qui partage leur souci de pérenniser l'activité économique essentielle que représente la pêche en adoptant une démarche responsable. Dans cette optique, sa société, EuroNord, a engagé une démarche de certification visant à la préservation de la ressource et à la valorisation de ce qui était auparavant considéré comme un déchet, notamment grâce aux industries de la santé et de la cosmétique

## **L'encadrement de la pêche de loisirs**

---

Les représentants des pêcheurs plaisanciers (Fédération Nationale Pêche Plaisance Loisirs, Espadon Club, Association des Pêcheurs à Pied de la Côte d'Opale, Comité régional de la FNPPSF -Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France-) sont intervenus massivement lors de la rencontre, monopolisant une grande partie du débat.

Se faisant, ils ont souhaité manifester leur insatisfaction face à l'action législative des autorités locales (arrêt 60-209 du Préfet de Haute Normandie sur la pêche au bar) et nationales (projet de permis de pêche de loisirs, article 8 du rapport du Grenelle sur le renforcement de l'encadrement de la pêche de loisirs) s'agissant de leur activité. Cette action leur semble inadaptée faute d'une concertation suffisante.

Ces intervenants soulignent l'importance économique du secteur de la pêche de loisirs et de plaisance, ainsi que la volonté de la plupart des adhérents à leurs fédérations de préserver les ressources naturelles.

Jérôme Bignon, Président de l'Agence des Aires Maritimes Protégées, s'engage à :

- inviter Monsieur Jean-Louis Borloo à signer la charte sur la pêche récréative élaborée à l'occasion du comité opérationnel post Grenelle « Mer et Littoral » ;
- transmettre au Ministère la contribution de la Fédération Nationale Pêche Plaisance Loisirs à l'article 8 du rapport du Grenelle, texte remis en séance.

## Une forte demande locale en matière d'outils d'aménagement

La majeure partie des intervenants s'accorde sur l'interdépendance terre/mer et la nécessité de coordonner l'action des autorités maritimes et terrestres. Du point de vue environnemental, par exemple, Martial Grandmougin, Directeur général adjoint de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie, rappelle que 80 % de la pollution de la mer provient de la terre.

Si ces deux sujets sont étroitement interconnectés, les administrations locales s'interrogent sur les moyens dont elles disposent pour répondre aux besoins exprimés par leurs populations en termes d'activité économique (emploi), de loisirs et de préservation de l'environnement. Or, Hubert Hainaut, Conseiller général de la Somme, constate que les documents du Grenelle n'apportent pas de réponse à ces préoccupations régionales, d'où l'intérêt de la proposition visant à mettre un fonds à la disposition des régions, ce qui leur permettrait d'apporter des réponses spécifiques à leurs problématiques.

La question de la gouvernance des ports, articulations particulièrement sensibles entre terre et mer, est posée, notamment par :

- Martial Grandmougin, Directeur général adjoint de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie, du point de vue de la pollution des sites portuaires et du recyclage des sédiments portuaires (à cet effet, il suggère d'étendre la composition des organismes de bassins de l'Agence de l'Eau à des acteurs du littoral) ;
- Frédéric Cuvillier, Maire de Boulogne-sur-Mer, du point de vue de l'aménagement des zones portuaires insérées dans les tissus urbains.

L'exemple de Boulogne-sur-Mer est de ce point de vue particulièrement exemplaire. Alors que le port, enclavé dans le tissu urbain, représente un tiers de la surface de la ville, le Maire n'a aucune autorité sur ce territoire. Or, de nombreuses problématiques urbaines trouvent leur continuité sur le port : par exemple, si le Maire gère l'assainissement de la cité, son autorité en la matière s'arrête à la Liane, au-delà de laquelle se trouve la zone portuaire. Celle-ci recouvre des enjeux fondamentaux en matière d'aménagement, d'autant qu'elle est en mutation permanente : le seul bassin Napoléon accueille des activités de pêche, de plaisance, de chantier naval et de fret transmanche, des bâtiments universitaires, une structure culturelle d'envergure (Nausicaa), ainsi que des institutions (la Chambre de Commerce et la Communauté d'Agglomération).

Frédéric Cuvillier défend donc une notion de « port urbain », à distinguer des ports industriels situés en marge de la ville, et souhaite un renforcement des prérogatives des élus en matière de gestion portuaire. Le domaine maritime s'inscrit donc au cœur des préoccupations des édiles s'agissant de l'aménagement et du développement économique, ce qui repose la question de la loi littorale. Les intervenants s'inscrivent plutôt dans une ligne de défense des fondamentaux de cette loi, Jérôme Bignon précise que la loi littorale est considérée comme un acquis du Grenelle de la Mer. Pour autant, ce texte n'a pas approfondi certains sujets, comme la capacité d'accueil, qui méritent donc d'être retravaillés.

## IV . Réactions et avis aux propositions

*NDRL : Les propositions présentées comme novatrices ou spécifiquement régionales sont soulignées.*

### 1 - La délicate rencontre entre la terre et la mer

#### a) Propositions

*Rapporteur : Jérôme Bignon, Président de l'Agence des Aires Maritimes Protégées*

#### Principes de gouvernance

- Mettre en place une nouvelle gouvernance basée sur l'expertise scientifique et nourrie de l'expérience d'usage, qui s'appuie sur l'existant et ne crée pas de nouvelle instance
- prendre en compte la dimension terre/mer dans sa perspective éco systémique et non administrative ou frontalière ;

- conditionner les aménagements nouveaux à une prise en compte des risques, notamment ceux liés au réchauffement climatique ;
- valoriser le rôle des ports en tant qu'interfaces terre/mer et les synergies entre fret maritime, ferroviaire et routier.

#### **Outils**

- Etendre la composition des organismes de bassin de l'Agence de l'Eau à des acteurs du littoral pour assurer une protection à l'échelle de bassins versants incluant les problématiques sédimentaires, littorales et maritimes – Cf. le concept : BAY + S[édiments] + LIMER ;
- doter le littoral d'outils de planification et d'urbanisme (SCOT) ;
- créer un fonds spécifique permettant de répondre aux besoins financiers prégnants dans la région Nord/Pas-de-Calais/Picardie ;
- rassembler sur un site internet les études existantes pour mutualiser les connaissances, aider à la décision de manière opérationnelle, et ainsi décliner l'alliance pour les sciences de la mer portée par l'IFREMER dans les groupes 1 et 3.

#### **Préservation de l'environnement**

- mettre en œuvre la dimension sédimentaire du travail de protection du littoral, notamment en prenant en compte les services écologiques (dunes, galets, etc...) qui le protègent ;
- exploiter les énergies renouvelables (cette proposition ne fait pas l'unanimité).

#### **b) Principal point sujet à débat : l'énergie éolienne**

Le projet de parc éolien sur le littoral de la région a fait l'objet d'un débat entre d'une part, les représentants institutionnels et le syndicat des énergies renouvelables, porteurs du projet, et d'autre part, les représentants des pêcheurs et de la Fédération « Environnement durable » du Nord/Pas-de-Calais. Loin de susciter l'unanimité, ce projet a suscité les questions suivantes :

- Quel est le coût réel de cette énergie pour la société, sachant que le coût de production de l'électricité éolienne est supérieur à celui d'une centrale thermique ? Quels sont les intérêts en jeu (notamment s'agissant d'EDF Energies nouvelles et de la Compagnie du Vent) ?
- Quel est le taux de substitution réel entre les deux types d'énergies ?
- Quelles sont les conséquences pour la santé et l'environnement ?
- Pourquoi les représentants de RTE et de la Fédération « Environnement Durable » ne participaient-ils pas aux débats en commission ?

Malgré l'annonce de la définition d'un schéma régional éolien et, à plus court terme, d'un processus de concertation débouchant sur un appel d'offres s'agissant du projet de parc éolien, les participants dénoncent un manque de concertation et de transparence s'agissant de ce dossier.

## **2. Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir**

---

### **Propositions**

*Rapporteur : Jean-Marc Le Garrec, armateur hauturier*

### **Principes de gouvernance**

- prendre en compte la dimension internationale, d'autant plus importante que la région connaît une interaction très forte de part et d'autre du détroit du Pas-de-Calais ;
- la nécessité de mobiliser les acteurs économiques pour améliorer la connaissance des diverses activités ;
- éviter la concentration industrielle excessive et la rupture des zones industrielles avec les populations urbaines (désir de travailler en plus grande concertation avec les autorités portuaires).

## Axes de développement des activités

valoriser les produits de la pêche, y compris les déchets, afin d'aider les pêcheurs à faire face à la raréfaction de la ressource et aux contraintes grandissantes ;

- encourager le développement de l'aquaculture, grâce aux recherches de l'IFREMER ;
- éviter la multiplication des instances de concertation et de recherche ;
- développer les énergies renouvelables (éolienne et hydrolienne) de manière globale, dans un cadre de connaissance renforcé et de concertation entre les différents usagers.

## 3. - La mer, une passion à partager

---

### a) Propositions

*Rapporteur : Jean-Régis Borius, Sous-Préfet de Dunkerque*

#### **Propositions de modifications formelles du rapport**

ajouter La Manche et la Mer du Nord à la liste des façades maritimes françaises citées dans le rapport du Grenelle de la Mer ;

ajouter un 5<sup>ème</sup> axe : « tourisme et plaisirs de la mer ».

#### **Gouvernance**

- permettre aux maires de participer à la valorisation de l'espace urbain portuaire, étroitement imbriqué dans leurs villes ;
- renforcer le transfert des connaissances des scientifiques vers les décideurs.

#### **Formation**

- développer des passerelles plutôt que des équivalences entre les métiers de la mer et les métiers de la terre ;
- organiser des tronc communs avant la spécialisation mer/terre en post-bac ;
- coordonner l'organisation nationale de l'enseignement sur les questions maritimes, qui est répartie entre plusieurs ministères, source d'inefficacité ;
- sensibiliser les usagers professionnels et de loisirs (en vue d'améliorer la sécurité et de prévenir les pollutions).

#### **Promotion de l'image de la mer**

- *créer les Licornes de la Mer, fête mettant en exergue les propositions visant à mieux faire connaître la passion de la mer ;*
- *promouvoir les réalisations navales (à l'instar de ce qui est fait pour l'aéronautique) et les métiers de la mer ;*
- valoriser le lien entre mer et santé (produits de la mer, thalassothérapie, etc...) ;
- développer des structures d'accueil et des supports d'information ;
- faciliter l'organisation des sorties en mer pour les groupes, notamment scolaires.

### b) Principal point sujet à débat : l'encadrement de la pêche de loisirs

Les représentants des pêcheurs plaisanciers (Fédération Nationale Pêche Plaisance Loisirs, Espadon Club, Association des Pêcheurs à Pied de la Côte d'Opale, Comité régional de la FNPPSF -Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France-) sont intervenus massivement lors de la rencontre, monopolisant une grande partie du débat.

Se faisant, ils ont souhaité manifester leur insatisfaction face à l'action législative des autorités locales (arrêt 60-209 du Préfet de Haute Normandie sur la pêche au bar) et nationales (projet de permis de pêche de loisirs, article 8 du rapport du Grenelle sur le renforcement de l'encadrement de la pêche de loisirs) s'agissant de leur activité. Cette action leur semble inadaptée faute d'une concertation suffisante.

Ces intervenants soulignent l'importance économique du secteur de la pêche de loisirs et de plaisance, ainsi que la volonté de la plupart des adhérents à leurs fédérations de préserver les ressources naturelles.

Jérôme Bignon, Président de l'Agence des Aires Maritimes Protégées, s'engage à :

- inviter Monsieur Jean-Louis Borloo à signer la charte sur la pêche récréative élaborée à l'occasion du comité opérationnel post Grenelle « Mer et Littoral » ;

- transmettre au Ministère la contribution de la Fédération Nationale Pêche Plaisance Loisirs à l'article 8 du rapport du Grenelle, texte remis en séance.

## 4. Planète mer, inventer de nouvelles régulations

---

*Rapporteurs : Gérard Gavory, Sous-Préfet de Calais*

### a) Propositions

#### La connaissance de la mer

- partager la connaissance et mutualiser les moyens en les regroupant au sein d'un pôle de recherche de type « Campus de la Mer » ;
- mettre en place des outils pour faire prendre conscience aux citoyens des enjeux de la mer ;
- améliorer la connaissance des milieux marins (projet CHARM) ;
- développer les outils de travail communs aux pêcheurs et aux scientifiques (SELECMER) ;
- développer le transport à courte distance dans une optique de développement durable.

#### Gouvernance : principe généraux

- améliorer la coordination des politiques publiques par l'Etat ;
- valoriser la gestion intégrée entre les différents usages (pêche, parc éolien, extraction des granulats) et développer les outils de concertation pour associer l'ensemble des usagers sur les projets maritimes et littoraux (parc éolien, aires marines protégées, etc) ;
- éviter de dissocier les problématiques maritimes et littorales ;
- associer protection du milieu et exploitation durable.

#### Gouvernance : problématiques régionales

- adopter une approche particulière pour le détroit du Pas-de-Calais qui associe les voisins européens ;
- prendre en compte la dimension fondamentale de la sécurité maritime dans le détroit du Pas-de-Calais (s'agissant par exemple de la séparation du trafic).

#### Gouvernance : propositions

- renforcer la présence française au sein de l'Organisation Maritime Internationale ;
- intégrer une approche maritime dans les documents de planification existants (SCOT) ;
- développer la vocation maritime des instances existantes telles le Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles, l'ASTRAPIE).

### b) Principal point sujet à débat : traduire l'interdépendance terre/mer dans la gouvernance locale

La majeure partie des intervenants s'accorde sur l'interdépendance terre/mer et la nécessité de coordonner l'action des autorités maritimes et terrestres. Porté par les élus locaux, le débat sur cette question s'articule principalement autour de la nécessité pour les administrations locales de répondre, en disposant de moyens d'actions particulièrement limités, aux besoins exprimés par leurs populations en termes d'activité économique (emploi), de loisirs et de préservation de l'environnement.

La question de la gouvernance des ports, articulations particulièrement sensibles entre terre et mer, est posée, notamment par :

- Martial Grandmougin, Directeur général adjoint de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie, du point de vue de la pollution des sites portuaires et du recyclage des sédiments portuaires ;
- Frédéric Cuvillier, Maire de Boulogne-sur-Mer, du point de vue de l'aménagement des zones portuaires insérées dans les tissus urbains.



# le Grenelle de la Mer

## **PORNIC** **Pays de la Loire** **22 juin 2009**

### **Grands Témoins :**

- Gérard D'ABOVILLE, vice-président du groupe de travail de concertation nationale 3
- Patrice GUILLOTREAU, vice-président du groupe de travail de concertation nationale 2

Nombre estimé de participants : 500

*Les débats étaient animés par Monsieur CHENE, ancien journaliste.*

## **I. Ouverture**

Jacques GHEERBRANT, adjoint au maire de Pornic, rappelle que la ville de Pornic s'efforce depuis de longues années de mener une politique de développement durable en direction de la mer. Grâce à l'engouement créé par le Grenelle de l'Environnement, la France fait désormais figure d'exemple en Europe et dans le monde. Le Grenelle de la Mer devra permettre de mieux connaître la mer et son état, de conforter les activités maritimes essentielles à l'économie, d'assurer la place de la France dans le monde, ainsi que sa responsabilité à l'égard du vivant.

Thierry LATASTE, préfet de Vendée, souligne que le Grenelle de la Mer résulte de la volonté du Président de la République de doter à nouveau la France d'une grande politique maritime. Chaque citoyen a été invité à présenter ses suggestions et à aider à construire les bases communes de cette stratégie nationale de la mer et du littoral.

Cyril MAILLET, secrétaire général pour les affaires régionales, ajoute que ce Grenelle de la Mer doit être celui du développement durable de la mer, et non seulement de l'environnement de la mer. Les travaux des groupes nationaux ont ainsi mis en exergue un cruel défaut de connaissances sur la mer, un besoin de gouvernance, le souci d'une participation concertée des différents acteurs, un nécessaire renforcement des contrôles et une volonté d'investir une mer plus propre, jugée par tous fragile.

## **II. Restitution des 4 ateliers régionaux**

Patrice GUILLOTREAU indique que les ateliers régionaux ont permis de soulever des problématiques que sans doute par manque de temps, les groupes nationaux n'avaient pas évoquées.

Gérard D'ABOVILLE se déclare très satisfait de prendre ce jour la parole devant une salle comble : il est faux de dire que les Français tournent le dos à la mer. L'aventure du Grenelle de la Mer s'est révélée fort passionnante, notamment parce qu'elle a permis à des compromis tout à fait inattendus de surgir, au-delà de cloisonnements pourtant fort anciens.

## **1. La délicate rencontre entre la terre et la mer**

---

Patrice GUILLOTREAU rappelle qu'au niveau national, le groupe 1 a travaillé sur la base de quelque 800 propositions qu'il a ensuite structurées et hiérarchisées. Ses réflexions ont mis en exergue l'importance des pollutions d'origine tellurienne sur la qualité des eaux côtières. Il est en outre urgent de redonner au littoral sa perspective, en liaison avec les bassins versants et avec la haute mer, d'où l'idée de créer un conseil des bassins hydrographiques, du littoral et de la mer, appelé Baylimer. La place cruciale des régions ultramarines a également été soulignée par le groupe qui a ensuite classé ses propositions en cinq ambitions, elles-mêmes déclinées en caps à suivre :

- inventer une nouvelle gouvernance ;
- développer la connaissance ;
- protéger les milieux marins ;
- aménager au service de l'équilibre protection - développement ;
- assurer un développement durable des activités en mer et sur le littoral.

L'atelier régional a étudié ces cinq ambitions dans le détail et a sélectionné, parmi les actions proposées, celles qui lui semblaient les plus prioritaires.

Anne-Marie GRIMAUD, représentante de l'association COLID 85, déplore que les communes manquent d'outils pour mesurer correctement la capacité d'accueil de leurs littoraux, mais aussi de moyens pour mettre en application la loi littorale ou encore Natura 2000. Il lui semble indispensable de définir, au niveau des régions et des cantons, les espaces naturels à préserver. Enfin, sans nul doute faudrait-il parvenir à évaluer le bénéfice apporté par un milieu naturel (sa valeur ajoutée) avant chaque projet d'aménagement.

Noël FAUCHER, Président de la Communauté de communes de Noirmoutier, précise que l'atelier n'a pas été consensuel quant au rôle du conseil Baylimer. En effet, plusieurs outils existent d'ores et déjà, et il convient en premier lieu de leur donner du sens. Par ailleurs, la gestion douce du trait de côte peut certes représenter un objectif en l'absence d'intérêts suffisamment prégnants en aval, mais certains territoires nécessitent à l'inverse une gestion du trait de côte compatible avec leurs activités économiques. La notion de douceur doit donc être considérée avec beaucoup de parcimonie, au regard des enjeux qu'elle contient. Parfois, une gestion douce du trait de côte peut être assimilée à un repli stratégique.

Jacques HOUDIN, conseiller général de Vendée, estime nécessaire d'examiner de manière approfondie les raisons des échecs antérieurs et plus particulièrement de la loi littorale. Par ailleurs, afin de lutter contre le cloisonnement, la connaissance doit être regroupée et Jacques HOUDIN est partisan de la création d'observatoires locaux où tous les partenaires pourraient se retrouver pour observer l'eau, le milieu naturel, la biodiversité, etc. Enfin, le port représente, selon lui, un important élément de développement et non une nuisance. Une réflexion sur le devenir des ports s'avère en ce sens indispensable.

Marc JACQUET signale qu'un large travail sur la compatibilité des PLU avec la loi littorale a d'ores et déjà été mené. Tous les périmètres de type NATURA 2000 sont pris en compte dans les SCOT et les PLU. En ce qui concerne la notion de capacité d'accueil, un débat a eu lieu au sein de l'atelier à propos de l'articulation entre les aménagements nécessaires aux activités économiques et la gestion du trait de côte. A ainsi été évoquée la possibilité de développer une stratégie prenant en compte tous les aspects du développement des territoires.

## **2. Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir**

---

Patrice GUILLOTREAU annonce qu'au niveau national, le groupe 2 a énoncé 150 propositions, dont 20 non consensuelles. Il a ainsi émis l'idée d'une éco-conception de toutes les constructions en mer. Il a proposé une diversification des usages, ce qui a fait surgir un besoin impérieux de planification de ces usages et de simplification des procédures d'autorisation. Huit thématiques se sont dégagées au cours de ces discussions :

- la connaissance des éco-systèmes ;
- la maîtrise des impacts associés au développement et l'évaluation des risques ;
- la conception du port du futur d'ici 2015 ;
- la construction d'une nouvelle génération de navires ;
- le développement d'un transport maritime durable ;
- la définition d'une stratégie ambitieuse en matière d'énergies marines renouvelables ;
- la valorisation des autres potentialités de la mer : tourisme, extraction de granulats et biotechnologies ;

- l'amélioration de la gestion des ressources halieutiques et le développement des cultures marines.

Patrice GUILLOTREAU ajoute que si un consensus a souvent pu être trouvé à propos des objectifs, leur quantification a posé plus de problèmes, surtout sur les problématiques relatives à la pêche.

Michel QUIMBERT, président de l'atelier, assure que l'atelier régional partage largement la vision du groupe national. Les trois piliers du développement durable ont été à plusieurs reprises rappelés et un consensus total s'est également fait jour sur l'importance de l'évaluation et de la simulation de toute nouvelle solution.

A la lecture des propositions du groupe national, l'atelier a tout particulièrement insisté sur la nécessité d'établir un état de référence des estuaires, sur la mise en place d'un réseau de connaissances unique, pragmatique et polyvalent, ainsi que sur la non-sanctuarisation des aires marines protégées.

En matière de transports, l'atelier a énoncé plusieurs propositions nouvelles :

- développer le cabotage sur l'Arc Atlantique ;
- créer un conseil de coordination interportuaire ;
- mettre en place une bouée off-shore au large de l'estuaire, le concept de port off shore étant apparu comme très lointain ;
- préserver les complexes de pêche (pas uniquement pour le tourisme) et améliorer les chaînes de commercialisation.

Il a en outre particulièrement insisté sur les problématiques du démantèlement des navires de plaisance et de la dissémination de leurs rejets. Enfin l'atelier a souligné la nécessité d'une vision régionale de la pêche, les difficultés ne pouvant être identiques dans l'Atlantique et en Méditerranée par exemple.

Christophe VENDAIS, habitant de la terre et parfois de la mer, a la sensation que les interventions des représentants du terrain, pourtant pleines de bon sens, ne sont pas prises au sérieux, contrairement aux propos des experts. De même les erreurs du passé ne sont pas reconnues, et personne ne consacre au débat le temps nécessaire. Il propose quant à lui d'inclure la mer dans les Journées du patrimoine puisque celle-ci fait entièrement partie du patrimoine français. Enfin, il suggère la création d'un Ministère de la mer et de la terre.

Sébastien CHAUVET, habitant de l'île d'Yeu, déplore une certaine idéalisation de la mer. Selon lui, les pêcheurs sont victimes d'une forme d'anthropomorphisme qui consiste à magnifier certaines espèces. Certes la mer doit être protégée, mais les marins également, et tout particulièrement les insulaires.

Anne AMBARILLET, docteur en biologie marine, regrette que la France manque d'universitaires spécialisés sur les milieux marins. De plus, si des réseaux d'observation ont été mis en place suite à la catastrophe de l'Erika, les données concrètes et scientifiquement fiables font encore défaut. Enfin, certes des études d'impacts sont désormais systématiquement réalisées, mais elles appartiennent exclusivement aux financeurs des projets. Anne AMBARILLET souhaite à l'inverse que le droit autorise leur exploitation par des organismes publics comme la DREAL.

Gérard D'ABOVILLE précise que le groupe 2 a justement préconisé qu'en matière de pêche, les décisions soient prises par bassin.

Michel QUIMBERT confirme que les réglementations en matière de ressources halieutiques ne peuvent être appliquées qu'au niveau des bassins. Il signale par ailleurs que tous les groupes nationaux ont mis en avant la nécessité d'une connaissance permanente et précise des situations de chaque bassin.

Hugues AUTRET, Président du Comité régional des pêches maritimes, se déclare inquiet pour l'avenir de la pêche, au regard de la constante baisse des effectifs de pêcheurs. La pêche est, par ignorance, trop souvent attaquée et la Communauté européenne a coupé les ailes des marins en leur interdisant de reconstruire leurs navires il y a une quinzaine d'années.

### **3. La mer, une passion à partager**

---

Gérard D'ABOVILLE annonce qu'au niveau national, le groupe de travail a rapidement constaté que la mer était la grande absente des programmes éducatifs. La France est une nation maritime qui s'ignore, d'où l'idée d'introduire le concept d'Archipel France. Le besoin de sensibilisation du grand public, en s'appuyant notamment sur l'actuel conservatoire des espaces littoraux, a été souligné. En matière de formation, ont été

proposés un développement des équivalences et de la mobilité, ainsi qu'une harmonisation des titres et brevets de la Marine marchande et du Ministère de la Jeunesse et des sports.

Il faut en outre soutenir le pesca-tourisme et améliorer les conditions de sécurité des marins (en réponse aux effets pervers de certaines réglementations européennes qui pour protéger la ressource, ont bloqué les évolutions rendant ainsi les bateaux fort dangereux). Il a également été proposé de favoriser à l'échelle régionale des navires polyvalents, mutualisant diverses fonctions de recherche et d'enseignement. Enfin, il faut inciter les régions à inventorier leur patrimoine et à faire reconnaître leurs phares comme éléments du patrimoine européen.

Patrick CHAUMETTE, président de l'atelier, annonce que la notion d'Archipel France est apparue comme un concept tout à fait intéressant pour aborder les espaces marins sous juridiction française. En matière d'éducation, l'atelier propose de multiplier les échanges entre classes du bord de mer et des terres : à cette occasion, les enfants sensibiliseraient, avec leurs propres mots, leurs camarades aux questions maritimes. Enfin, l'atelier propose d'intégrer le développement durable dans l'enseignement professionnel maritime, comme cela se pratique déjà au niveau de l'Education nationale.

L'atelier a par ailleurs mis en avant la nécessité d'une réflexion relative aux nouveaux métiers et nouvelles compétences de la mer. De même, les savoir-faire en matière de nouvelles technologies appartiennent eux aussi au patrimoine de la mer et à ce titre, doivent donc être entretenus.

Claude MARTINUSI, professeur d'éducation physique, propose de prolonger, dans les villes du littoral, l'enseignement de la voile jusqu'au baccalauréat. Il souligne également que les bateaux attirent des projets pédagogiques extraordinaires, qui amènent de nouvelles générations à aimer la mer.

Bruno NOURY, maire de l'île d'Yeu, se déclare stupéfait de constater à quel point les îles sont les grandes absentes du Grenelle de la Mer. Pourtant ces territoires insulaires, comme par exemple les îles du Ponan, doivent faire face à des problématiques fort spécifiques (accès à la santé et à l'éducation, retraitement des déchets, surcoût d'investissements, etc.) En outre, ces îles pourraient être de formidables lieux d'expérimentation pour les politiques publiques.

Gérard D'ABOVILLE explique que ce Grenelle de la Mer avait pour objectif de décloisonner les territoires, plutôt que de distinguer d'un côté les îles et de l'autre les littoraux. Il retient néanmoins l'idée d'utiliser ces îles comme des laboratoires de la stratégie nationale.

Patrice GUILLOTREAU précise que les îles ont été évoquées au niveau national en tant que lieux d'expérimentation pour le développement des énergies marines durables. De plus, a été émise l'idée de créer des « tramways côtiers écologiques » et de favoriser le développement d'un réseau de transports intra insulaire.

Philippe AUPINEL indique que l'industrie de la plaisance représente un secteur économique important, rassemblant 5 000 entreprises, offrant 50 000 emplois directs et enregistrant 5 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel direct (dont 50 % à l'export). Il regrette donc l'absence de pôle de compétitivité de la plaisance en Pays de la Loire.

#### **4. Planète mer : inventer de nouvelles régulations**

---

Gérard D'ABOVILLE souligne le caractère transversal des réflexions de ce groupe de travail. Il devient désormais urgent d'assurer la bonne gouvernance des richesses, de rendre compatibles les usages, de les hiérarchiser et de développer une approche intégrée. Dans ce contexte, six ambitions ont été mises en avant :

- développer la connaissance fondamentale du milieu marin ;
- faire face aux enjeux de sûreté et de sécurité en mer ;
- planifier les espaces maritimes au plus près des réalités des écosystèmes ;
- dix propositions pour changer de perspective outre-mer ;
- renforcer le rôle de l'Etat ;
- peser sur la gouvernance mondiale des océans.

Ce groupe n'a pas plaidé en faveur de la création d'un Ministère de la mer qui ne serait pas en mesure de défendre correctement ses pêcheurs à Bruxelles. En revanche, il a demandé de manière unanime que soit créée une autorité politique à caractère interministériel ou pérenne, chargée de faire valoir et d'appliquer une politique de la mer cohérente. Sur le plan du symbole, l'immeuble de la place du Fontenoy à Paris pourrait être conservé à vocation maritime.

Jean-Pierre BEURIER, président de l'atelier, relève combien il s'avère délicat d'évoquer, au niveau régional, des problèmes de gouvernance qui désormais relèvent du niveau européen.

L'atelier soutient le 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. Pour accompagner les préfets dans leurs prises de décision, il propose la création d'un conseil de la mer et du littoral dimensionné à l'échelle de l'inter région (bassin), en adéquation avec la nouvelle organisation de la mer et du littoral mise en place par la circulaire du Premier Ministre du 15 juin 2009. De même, l'atelier propose la création d'un comité de bassin maritime, à l'instar des comités de bassins existants.

La nouvelle stratégie maritime devra en outre pouvoir s'appuyer sur un fonds national de la mer et du littoral financé par l'Etat, les collectivités territoriales, les établissements publics et par l'affectation des redevances perçues sur les activités et usages maritimes. L'atelier souhaite également l'inscription d'un volet Mer dans la loi de finances et une traduction des propositions du Grenelle sur le plan législatif et réglementaire, dans un délai raisonnable.

Enfin, l'atelier a travaillé sur les énergies nouvelles et les technologies marines, considérant que les aspects juridiques de ces innovations ne doivent pas être négligés.

Yves TERROTEAU, universitaire, signale que l'Université de Nantes compte quelque 500 chercheurs qui toutefois, ne doivent pas rester isolés, mais au contraire, s'associer avec les entrepreneurs sur le futur campus maritime.

Philippe GLEASE,, représentant du SICAM Pays de la Loire, s'étonne que les activités conchyliques, actuellement en grande difficulté, n'aient pas été plus évoquées au cours du Grenelle de la Mer.

Jacques SOURBIER, représentant du SRC, confirme l'importance de toutes ces questions, d'où l'intérêt de tout d'abord optimiser l'existant, avant de bâtir un outil performant à partir des différentes filières, de mettre en place les liens nécessaires entre les acteurs, et enfin, d'échafauder une structure représentative du monde maritime.

Paul BLUE, membre de l'association SPCM, dénonce un gaspillage d'énergie, une perturbation de la faune diurne, une gêne des plaisanciers et une menace sur les sites d'éclosion des tortues, du fait des éclairages par lampadaires implantés en bord de mer. Il demande donc que les études d'impacts deviennent obligatoires, ce qui permettrait aux associations environnementales d'intervenir aux côtés des élus.

Marc LEBOULOGNE, Président de la Commission Sport adapté, affirme que les nouvelles réglementations sont en train de tuer le bénévolat.

Jean-Pierre DENIS, gérant de la Société Atlantique de projet, rappelle que la cité située en bordure de Port-au-Prince ne bénéficie d'aucune gestion de ses déchets, qui sont tout simplement poussés dans la rivière. Cette pollution est une catastrophe pour le milieu marin. Or ce problème se pose dans les mêmes termes dans tous les pays côtiers en développement, qui pourtant n'ont absolument pas été évoqués au cours du Grenelle de la Mer.

### **III. Conclusions**

Anne-François de SAINT SALVY, préfet maritime de l'Atlantique, souligne sa joie de voir se dérouler en France une telle réflexion qui enfin, place la mer au premier plan. Il retient des débats de ce jour :

- la nécessité d'un large décloisonnement ;
- l'importance de l'évaluation et de l'inventaire préalable, en écho d'ailleurs à une proposition nationale de confier à un conseil de la mer la possibilité d'évaluer les actions, au niveau national comme régional ;
- l'importance d'une vision globale de l'inter-modalité, condition de la viabilité des autoroutes de la mer et du cabotage maritime ;
- la nécessité de renforcer et de développer la connaissance (la problématique de la perte des connaissances a d'ailleurs donné lieu à une proposition de bancarisation des données ainsi mises à la disposition de tous) ;
- la place essentielle des îles qui seront des moteurs dans le domaine maritime.

Thierry LATASTE, préfet de Vendée, constate pour sa part que dans le cadre certes d'une expression respectueuse des positions des uns et des autres, les débats n'ont pourtant pas été policés. Par ailleurs, les

propositions nationales ont été étudiées au regard de leur mise en application concrète en Pays de la Loire : il faut en effet revenir vers les territoires et sortir des logiques d'intérêts économiques, de corporations, comme d'ailleurs des logiques de ministères. La stratégie publique doit prendre tous les sujets en compte. A ce titre, les trois dimensions du développement durable s'avèrent essentielles (l'écologique, le social et l'économique). Il faut retrouver des points d'équilibre prenant en compte tous les enjeux, que l'on parle de l'aménagement du littoral, de la pêche ou du devenir des ports.

C'est par la mise en commun, par le fonctionnement des réseaux, par la capacité à travailler ensemble et à savoir arbitrer que la France se rapprochera d'une stratégie pertinente qui comme toute politique publique, devra être accompagnée de moyens. Or en la matière, plutôt qu'une augmentation des dépenses, mieux vaut viser une meilleure orientation des financements et autres ressources disponibles, en se fixant des objectifs puis en évaluant les réussites et les échecs.

## **IV. Réactions et avis aux propositions des groupes de travail**

### **1. La délicate rencontre entre la terre et la mer**

Luçay HAN-CHING, président de l'atelier, annonce qu'au titre de l'ambition « Gouvernance », l'atelier a mis en avant :

- l'intérêt du concept Baylimer au plan national en tant qu'outil de gouvernance à grande échelle ;
  - la mise en œuvre de Baylimer qui devra s'appuyer sur les outils déjà existants (à faire évoluer en fonction des besoins) ;
  - la création d'un fonds Baylimer permettant une mise en œuvre efficace et la nécessité de dresser le bilan des démarches existantes (GIZC) ;
  - l'obligation à tirer les enseignements des précédentes démarches avant d'en engager de nouvelles (type GIML).
- 
- Dans le cadre de l'ambition « Connaissance », l'atelier a retenu :
  - le décloisonnement de la connaissance ;
  - la mise en réseau des organismes de recherche, des écoles et des universités et le renforcement des moyens ;
  - la diffusion au grand public et la formation ;
  - la mobilisation de tous les acteurs (professionnels, associations).
- 
- Au titre de l'ambition « Protection », l'atelier a mis en avant :
  - un large intérêt pour les estuaires et les grandes baies ;
  - le lien entre protection et développement, afin notamment de retrouver rapidement un équilibre écologique sur les zones d'interface au bénéfice des activités traditionnelles ;
  - la mise en œuvre d'actions de protection dans la durée appuyées notamment sur la contractualisation ;
  - la promotion d'une gestion douce du trait de côte, la notion de douceur devant toutefois être gérée avec parcimonie.
- 
- Dans le cadre de l'ambition « Aménagement », l'atelier a retenu :
  - l'importance du projet de territoire et de son articulation avec les SCOT (en particulier le volet mer) et les PLU ;
  - l'obligation de généralisation des PLU ;
  - la poursuite des études opérationnelles de capacité d'accueil dans les SCOT et les PLU ;
  - le développement d'une stratégie et d'une approche globale pour les ports (à décliner ensuite suivant les différents types de ports).
- 
- Enfin, au titre de l'ambition « Développement durable », les propositions suivantes ont été mises en avant :
  - assurer le maintien durable des activités traditionnelles (pêche, conchyliculture...) ;
  - favoriser la mise en place d'une filière de démantèlement et de recyclage des navires ;
  - développer des activités de loisir respectueuses de l'environnement marin et littoral.

### **2. Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir**

Michel QUIMBERT, président de l'atelier, assure que l'atelier régional partage largement la vision du groupe national. Les trois piliers du développement durable ont été à plusieurs reprises rappelés et un consensus total s'est également fait jour sur l'importance de l'évaluation et de la simulation de toute nouvelle solution.

Dans un premier temps, il semble nécessaire d'établir un état de référence de écosystèmes marins, et plus particulièrement des estuaires. De même, l'atelier estime inefficace de doubler les GIE par les comités scientifiques : le maintien d'une unique structure lui paraît plus pertinent. Dans le domaine de la connaissance, plutôt qu'un morcellement, l'atelier soutient la mise en place d'un réseau pragmatique et polyvalent, ainsi que la prise en compte des différentes composantes de la connaissance. Enfin, les aires marines protégées ne doivent pas être sanctuarisées mais adaptées de manière proportionnelle aux nécessités de protection ou de restauration du milieu.

En matière de transports, l'atelier propose de :

- développer le ferroviaire, le transport fluvial, le cabotage sur l'Arc Atlantique ;
- créer un conseil de coordination interportuaire ;
- mettre en place une bouée off-shore au large de l'estuaire, le concept de port off shore étant apparu comme très lointain ;
- préserver les complexes de pêche (pas uniquement pour le tourisme) et améliorer les chaînes de commercialisation.

Les navires doivent être aussi économes en énergies et aussi sûrs que possible. La création du CORICAN doit donc être soutenue. L'atelier a insisté sur la nécessité de former des marins, des officiers et des cadres dans tous les secteurs de l'activité maritime. Il soutient les projets de création de navires marchands et de pêche économes et propres. Il a longuement débattu sur les industries de construction, de maintenance et de démantèlement des bateaux. Des réflexions devront porter plus particulièrement sur le démantèlement des navires de plaisance. De même, des solutions innovantes devront être trouvées pour éviter les disséminations de rejets issus des bateaux de plaisance, y compris au travers d'aménagements sanitaires.

Des infrastructures de raccordement en mer des énergies nouvelles s'avèrent nécessaires, mais fort complexes à mettre en place. Elles ne peuvent donc être le fait que de partenariats public/privé. L'innovation doit faire appel aux compétences des acteurs locaux, en s'efforçant de créer des synergies entre les différents établissements d'enseignement maritime.

Enfin s'agissant de la pêche, l'atelier a insisté sur la nécessité d'une vision régionale maritime : dans l'Atlantique, la profusion de thons rouges menacent le thon blanc, alors qu'en Méditerranée, ils disparaissent. Enfin l'atelier soutient la création d'une sorte de permis de pêche de loisir qui n'en aurait toutefois pas le formalisme (adhésion à la charte établie par le conseil supérieur de la navigation de plaisance, information obligatoire, contrôle de la connaissance acquise, marquage des espèces pêchées et contrôle des prises).

### **3. La mer, une passion à partager**

---

Patrick CHAUMETTE, président de l'atelier, insiste sur la complémentarité des approches des membres de l'atelier. La notion d'Archipel France est tout d'abord apparue comme un concept tout à fait intéressant pour aborder les espaces marins sous juridiction française. En revanche, l'atelier a considéré que la déclinaison de cet Archipel France en agence nationale relevait plutôt du groupe en charge de la gouvernance.

Sur le thème de la connaissance de la mer et de l'Outre-mer, l'atelier a retenu les éléments suivants :

- la mer et ses activités forment un tout indissociable, d'où la nécessité de développer une approche globale et non plus sectorielle ;
  - à ce jour, la méconnaissance est partagée ;
  - une méthodologie doit être trouvée pour faire émerger des priorités ;
  - des moyens doivent être mobilisés pour sa mise en œuvre.
- 
- En matière d'éducation, de recherche, de formation, de communication et de sensibilisation, certes le mouvement est en marche, mais l'atelier estime encore nécessaire :
  - d'intégrer la mer dans l'éducation au développement durable (proposition d'échanges entre classes du bord de mer et des terres) ;
  - de communiquer sur les métiers de la mer et leurs potentiels économiques (les événements ponctuels devront toutefois être organisés parallèlement à un travail de sensibilisation en profondeur) ;
  - de fédérer l'ensemble des filières de formation, et notamment l'enseignement maritime supérieur ;
  - d'intégrer le développement durable dans l'enseignement professionnel maritime.

L'atelier a insisté sur l'évaluation des besoins professionnels de la filière, notamment en termes de reconversions professionnelles (décloisonnement des filières et tutelles administratives). Une réflexion doit également porter sur les nouveaux métiers et nouvelles compétences.

En matière de patrimoine enfin, l'atelier a reconnu la nécessité de dresser un inventaire. En outre, ce patrimoine peut aider à sensibiliser les touristes ponctuellement présents sur le littoral. L'atelier a par ailleurs insisté sur l'importance de disposer d'un patrimoine vivant. Pour ce faire, des compétences sont nécessaires en termes d'animateurs par exemple, ce qui suppose des financements et amène à s'interroger sur les politiques des collectivités territoriales du littoral. Ce patrimoine permet enfin d'entretenir les savoir-faire sur les technologies les plus anciennes, mais aussi en matière de nouvelles technologies.

#### **4. Planète mer, inventer de nouvelles régulations**

---

Jean-Pierre BEURIER, président de l'atelier, observe que les problèmes de gouvernance relevant désormais du niveau européen, il s'avère dans ce cadre délicat d'en discuter au niveau régional. Quatre axes de travail ont néanmoins été listés par l'atelier :

- la connaissance ;
- l'encadrement de la réflexion et l'aide à la discussion ;
- la recherche de financements de la gouvernance ;
- la traduction législative et réglementaire.

Enfin, l'atelier a réfléchi sur les énergies nouvelles et les technologies marines, considérant que les aspects juridiques de ces innovations ne doivent pas être négligés : quels régimes sont applicables à ces nouvelles technologies ? Quelles études d'impacts sur l'environnement doivent être menées ?

Bruno ROUMEGOU, rapporteur de l'atelier, revient tout d'abord sur la nécessité d'établir un état des lieux des connaissances scientifiques et réglementaires, ainsi que des usages, afin d'approfondir la connaissance mais surtout de la partager dans le cadre d'une vision transversale et pluridisciplinaire. La demande d'un avis scientifique s'avère déterminante pour les affaires maritimes par exemple. L'atelier soutient donc le 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. Ce projet sera bien entendu complémentaire des autres centres de recherche actuels, comme le Technopole de Brest.

Par ailleurs, les préfets auront certainement besoin de conseils éclairés pour asseoir leurs décisions. De tels conseils pourraient être émis au sein d'une instance représentative d'acteurs économiques, scientifiques et des pouvoirs publics ; elle aiderait à la gestion des activités, serait force de propositions et assurerait les liaisons et la transversalité entre les politiques sectorielles. L'atelier propose donc la création d'un conseil de la mer et du littoral dimensionné à l'échelle de l'inter région (bassin) : ce conseil répondrait de fait à la nouvelle organisation de la mer et du littoral mise en place par la circulaire du Premier Ministre du 15 juin 2009, qui pose les fondations d'une nouvelle gouvernance.

Jacques LEBREVELEC, rapporteur de l'atelier, ajoute que pour se réaliser, ces propositions ont besoin d'outils financiers et réglementaires. C'est pourquoi l'atelier a estimé important d'asseoir financièrement la mise en œuvre de la nouvelle stratégie maritime nationale par la création d'un fonds national de la mer et du littoral financé par l'Etat, les collectivités territoriales, les établissements publics et par l'affectation des redevances perçues sur les activités et usages maritimes. L'atelier souhaite également l'inscription d'un volet Mer dans la loi de finances et une traduction des propositions du Grenelle sur le plan législatif et réglementaire, dans un délai raisonnable. Pour ce faire, il est nécessaire de :

- partir de l'existant adapté aux besoins ;
- traduire les propositions de gouvernance en lois et règlements dans un délai raisonnable ;
- déterminer les limites de compétences des autorités maritimes et terrestres ;
- créer un comité de bassin maritime à l'instar des comités de bassins existants, en prévoyant une interface terre - mer.



# LA ROCHELLE

## Poitou-Charentes

### 20 juin 2009

#### Grands Témoins :

- Eric GIUILY; président du groupe de travail de concertation nationale 2
- Jean-Michel VALANTIN, rapporteur du groupe de travail de concertation nationale 3

Nombre estimé de participants : 120

*Les débats étaient animés par Dominique BOURDOT, France Bleu La Rochelle.*

## I. Ouverture

Le vice-amiral d'escadre Anne-François de SAINT SALVY, préfet maritime de l'Atlantique, se félicite qu'enfin, la mer et le monde marin soient placés au premier plan. Le Grenelle de la Mer est une occasion unique pour tous les acteurs de la mer de hisser le grand pavois, de faire fructifier toutes les potentialités dans le domaine maritime et de forger, pour la France, une véritable et solide ambition sur le moyen et le long terme.

Henri MASSE, préfet de la Charente-Maritime, rappelle que cette rencontre s'inscrit dans la droite ligne de la Charte de l'Environnement selon laquelle « *toute personne a le devoir de prendre part à l'amélioration et à la préservation de l'environnement* ». La Charente-Maritime, parce qu'elle est régulièrement confrontée à de nouvelles orientations (éoliennes en mer) ou difficultés (mortalité des coquillages) s'avère particulièrement concernée par les débats du Grenelle de la Mer.

## II. Restitution des 4 ateliers régionaux et débat avec la salle

Eric GIUILY annonce que les ateliers régionaux ont donné lieu à de nombreux échanges à l'image des travaux des groupes nationaux : chaque thématique rassemble un grand nombre d'acteurs, spécialisés sur un sujet bien particulier et qui pour la plupart, ignorent les problématiques des autres. Ce Grenelle de la Mer permettra donc en premier lieu de faire comprendre à quel point tous les sujets sont interdépendants et s'interpénètrent.

Jean-Michel VALANTIN souligne que les travaux des ateliers régionaux ont permis de mettre en évidence que sur les questions d'éducation, d'attractivité des métiers et de développement durable, tous les acteurs maritimes se retrouvent face à des situations complexes. De nouvelles perspectives sont donc nécessaires pour aborder autrement les relations entre la France et la mer (concept d'Archipel France). Un décloisonnement des activités, des enjeux et des esprits s'avère désormais indispensable pour avancer.

Anne-François de SAINT SALVY précise que des décloisonnements existent en fait entre les politiques terrestres et maritimes, ou encore entre les administrations terrestres et maritimes, mais aussi à terre, entre des espaces fort divisés qui en mer, n'ont aucun sens, la mer n'ayant pas de frontière.

### 1. La délicate rencontre entre la terre et la mer

L'atelier 1 a hiérarchisé les mesures des groupes nationaux de la manière suivante : gouvernance, connaissance, protection, aménagement et développement. Cet atelier n'était pas favorable à la création d'un Ministère de la Mer.

#### Débat avec la salle

Michel BERTIN (Section régional conchylicole Poitou-Charentes) soulève le problème du traitement des eaux de ballast des navires étrangers.

Eric GIUILY indique que nul ne dispose à ce jour de réponses à ce sujet. Il s'agit donc d'un point important de la réflexion européenne ou même internationale.

Jean-Philippe CHATEIL (CGT) signale que certains pays obligent les bateaux à transférer leurs eaux de ballast avant toute entrée dans leurs ports. Il existe donc bien des réglementations nationales qui pourraient être reproduites par l'Union européenne.

Anne-François de SAINT SALVY reconnaît que la France a encore des progrès à faire en matière d'application de la Convention sur le traitement des eaux noires et des eaux grises. La problématique des eaux de ballast n'est, à ce jour, pas traitée par une réglementation nationale.

Jacques GERVAIS (association Une pointe pour tous) se bat contre l'implantation d'un terminal méthanier au Verdon. Il souligne à quel point les estuaires sont des sites très fragiles et très convoités, d'où l'intérêt d'un Plan Estuaire 2015. La richesse de l'estuaire de la Gironde, dernier grand estuaire européen, doit absolument être préservée.

Michel METAIS précise que le Plan Estuaire comprendrait évidemment des mesures de protection du littoral dans le cadre de l'aménagement des estuaires.

Henri MASSE ajoute que sur le dossier du terminal méthanier du Verdon, les procédures suivent leur cours. La position du Ministre a, sur le sujet, été très claire.

Audrey BACONNAIS (Commission OSPAR) précise que les lignes directrices de la convention élaborée par l'OMI (organisation maritime internationale) consistent en une première réponse au problème des eaux de ballast.

Un intervenant objecte que tant qu'il ne sera pas possible de vérifier le changement des eaux de ballast sur les navires eux-mêmes, aucune mesure ne sera véritablement efficace.

Gérard VIAUD (section régionale conchylicole du Poitou-Charentes) souhaite savoir sur quelle partie du territoire est envisagée la création du tiers sauvage.

Bruno TOISON (Conservatoire du littoral) répond que l'idée consiste à rassembler tous les espaces déjà protégés, sans pour autant les sanctuariser. Les activités humaines traditionnelles dont l'agriculture, l'ostréiculture s'avèrent en effet nécessaires à l'entretien du milieu. Elles ont leur place dans ce développement durable.

Gilles ODIOUR ajoute qu'il faudra veiller à éviter toute polémique en matière d'aménagement des marais salés.

Michel BRONCARD (vice-Président de la Fédération Environnement durable) souligne la colère de nombreux riverains de Charente-Maritime face au développement des éoliennes terrestres. Il se déclare inquiet de l'évolution de ce Grenelle de la Mer, comme à juste raison, déclare-t-il, il l'avait été au cours de la consultation relative à l'implantation des éoliennes terrestres.

Jean-Michel VALANTIN assure que la présente réunion publique témoigne de l'importance que le gouvernement accorde à l'expression de tous les citoyens.

Elisabeth DELORME-BLAISOT (conseillère régionale de Poitou-Charentes) souhaite savoir si a été abordée la problématique de l'extension du littoral.

Michel METAIS répond qu'au niveau national, le groupe de travail a travaillé sans esprit dogmatique sur le sujet : les modifications du littoral doivent aussi être envisagées en fonction des intérêts économiques en jeu.

## **2. Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir**

---

Cet atelier a retenu trois thèmes : la connaissance, la ressource et l'impulsion politique. Il a largement débattu du rôle du consommateur dans la protection des espèces.

### **Débat avec la salle**

Un représentant de la CGT dénonce une tendance un peu trop facile à la culpabilisation des consommateurs. Les poissons ne sont achetés hors saison que parce qu'ils se trouvent tout de même sur les étales. Leur pêche n'est donc pas véritablement interdite, ni même contrôlée par les pouvoirs publics.

Pour Eric GIUILY, seules deux voies existent, l'interdiction et l'évolution des comportements. Or l'évolution de la demande sociale ne fera qu'accélérer la décision politique.

Leslie WIDMANN précise qu'acheter des poissons de saison permet en outre de faire des économies. Les professionnels ont donc pour responsabilité d'en informer les consommateurs, tout comme le législateur a pour responsabilité de les accompagner dans ce sens.

Un représentant de l'association IODE (Ile d'Oléron Développement Durable Environnement) estime qu'il faut désormais passer à une phase plus offensive, au travers par exemple d'une taxation des produits hors saisons.

François PATSOURIS (SRC Poitou-Charentes) signale que les espèces les plus nobles du port de La Cotinière sont réservées à l'exportation. L'éducation des consommateurs s'avère donc indispensable.

Sylvain MASSET (Greenpeace, groupe local de Poitiers) précise que les éco-labels doivent avant tout informer et non culpabiliser, puis il signale que certaines espèces fort menacées sont encore vendues en France. Or seul l'Etat est à même de prendre les décisions adéquates, comme par exemple le lancement d'un moratoire temporaire assorti d'un accompagnement des pêcheurs.

Eric GIUILY assure que ces sujets seront à nouveau évoqués au cours de la table ronde finale du Grenelle de la Mer.

Allain BOUGRAIN-DUBOURG (président de la Ligue de protection des oiseaux – LPO) a participé aux groupes nationaux 3 et 4 et déplore que jamais la problématique du financement des mesures proposées n'ait été évoquée, contrairement à ce qui s'est fait au Grenelle de l'Environnement.

Anne-François de SAINT SALVY objecte que la création d'un fonds a été évoquée et que des débats ont porté sur ses modalités d'alimentation.

André GODEC (CGT) rappelle que d'importantes sommes sont consacrées aux amendes dont l'Etat doit s'acquitter, parce que pendant quinze ans, il n'a pas pris les mesures nécessaires en matière de contrôle des pêches. Or actuellement, les emplois continuent de disparaître dans les services chargés de ce contrôle.

Anne-François de SAINT SALVY précise que le Grenelle de la Mer n'a pas pour objet d'examiner tout ce qui par le passé n'a pas fonctionné, mais plutôt d'énoncer des propositions pour l'avenir. Dans un certain nombre de champs, les nouvelles régulations proposées nécessiteront sans nul doute des moyens supplémentaires. Les décisions restent donc à prendre.

Eric MEVELEC (Direction régionale des affaires maritimes) signale que dans 97 % des cas, les produits contrôlés sont conformes à la réglementation. Si la politique de contrôle doit sans doute être améliorée, les contrôles de navires ne donnent pas lieu à procès-verbal faute d'infraction ; les produits sont donc pêchés en conformité avec des règlements qui visent aussi à préserver le milieu et les espèces qui y vivent (exemple l'interdiction des filets maillants dérivants dans les années 1990 pour éviter les captures accidentelles de dauphins). Si la politique de contrôle doit sans doute être améliorée, les produits de la mer demeurent, en France, de bonne qualité et pêchés en conformité avec la réglementation. Il est important de le dire.

Christophe SALOMON (producteur de films documentaires) insiste sur la nécessité d'un décloisonnement des administrations en charge de la mer. Par ailleurs, il souhaite savoir si des réflexions ont porté sur la pollution terrestre qui se déplace vers la mer.

Anne-François de SAINT SALVY explique qu'une unique administration, à savoir les Affaires maritimes, est responsable du contrôle des pêches, même s'il est vrai qu'elle utilise des moyens issus des autres administrations. Par ailleurs 81 % de la pollution des mers vient des terres (sacs plastiques, lâchers de ballons, eaux de ruissellement, etc.) ; des propositions concrètes ont été énoncées au sein des groupes de travail.

Bernard TOMASINI ajoute qu'un certain nombre de mesures ont également été avancées lors du Grenelle de l'Environnement, puis récemment validées par l'Assemblée nationale. Le Grenelle de la Mer s'inscrit en continuité pour préciser les mesures du Grenelle de l'Environnement qui impactent directement la mer.

Henri MASSE précise que c'est la direction des affaires maritimes qui a pleine compétence en mer. Il annonce que depuis un an, un effort de simplification est mené : la Direction des Affaires maritimes a pleine autorité en mer, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DTM) sera en charge de la gestion de la terre et de la mer, et la Direction Départementale de la Protection des Populations visera au contrôle des produits consommés. A noter qu'en Charente-Maritime, c'est un administrateur des affaires maritimes qui est le préfet de la DDT.

Olivier DUPUY (Président de la Fédération des poissonniers de Poitou-Charentes) demande une clarification de l'étiquetage. Il estime que l'étiquetage « pêché en Atlantique du Nord-est est inefficace car très imprécis. La filière de la poissonnerie doit être soutenue et impliquée dans toutes ces réflexions.

Eric GIULY signale que le groupe n°2 a énoncé toute une série de recommandations en matière de labellisations, d'étiquetages et d'information des consommateurs.

Bernard LAROCHE (retraité) signale que le contact entre les eaux de mer et les eaux douces permet de produire de l'énergie grâce à un procédé développé aux Pays-Bas et encore inconnu en France.

Eric GIULY confirme qu'en matière d'énergies renouvelables issues de la mer, la diversité des moyens est très vaste. Outre le soutien aux expérimentations il s'avère donc indispensable de mettre en œuvre une évaluation globale de ces initiatives afin de les comparer et d'opérer un certain nombre de choix.

Allain BOUGRAIN-DUBOURG signale que le groupe national n°3 a beaucoup travaillé sur la question de la sécurité : il faut continuer à développer, sur les bateaux, les techniques qui limitent la consommation d'énergie et améliorent la sécurité des marins.

François PATSOURIS précise que la richesse des milieux estuariens provient du mélange entre l'eau douce et l'eau salée, d'où d'indispensables mesures de protection des zones humides.

Roselyne COUTANT confirme que sans zone humide, il est impossible de créer des zones marines protégées.

### **3. Partager la passion de la mer**

---

Cet atelier n'a pas unanimement soutenu la proposition nationale de création d'une agence de l'Archipel France, arguant de la connotation post-coloniale de ce concept, vecteur de cloisonnement physique. Il insiste par ailleurs sur l'importance d'une communication large et positive sur les métiers de la mer, dont l'image actuellement répandue par les médias ne s'avère pas suffisamment valorisante.

#### **Débat avec la salle**

François PATSOURIS souligne le manque de main d'œuvre dans la conchyliculture. Les forums de recrutement de saisonniers doivent être développés et soutenus.

Vincent HAMEL (Agence de l'Eau Adour-Garonne) indique qu'outre son intérêt économique, le maintien du métier de marin revêt un intérêt en matière de surveillance de la qualité des eaux (rôle de « sentinelles »).

Jean-Michel VALANTIN confirme qu'il faut améliorer l'interaction entre les politiques, les scientifiques, les experts et les professionnels. Il manque des médiations permettant de s'assurer que chacun se comprend bien. Les professionnels, comme le grand public pourraient par exemple être associés à la récupération de données dont les experts ont besoin.

Au-delà de la notion d'Archipel France, Louis MARROU (Université de la Rochelle) s'étonne de n'avoir trouvé que peu de mesures ou réflexions spécifiques aux pêcheurs et plaisanciers originaires des îles.

Jean-Michel VALANTIN explique que la question de l'Outre-mer est montée en puissance au cours des débats, au point que deux missions sont parties dans l'Océan indien pour l'une et dans la région des Caraïbes pour l'autre. Le groupe national a manqué de temps pour s'occuper des îles atlantiques.

Serge NOUCHI, professeur à la retraite et représentant de l'Union régionale des ingénieurs et scientifiques de Poitou-Charentes) souhaite savoir s'il a été envisagé de regrouper les différentes formations d'ingénieurs de la mer.

Jean-Michel VALANTIN répond que les propositions évoquent peut-être moins un rassemblement des différentes formations qu'un répertoire de ces formations et la mise au point de stratégies communes aux établissements supérieurs proposant ces formations.

Gilles SERVENTON, Directeur régional des affaires maritimes ajoute qu'une réforme de l'enseignement supérieur de la marine marchande est en cours et ne manquera pas de répondre aux attentes exprimées.

Selon Henri MASSE, il s'avère également nécessaire de s'intéresser aux enseignements dispensés dans les autres pays d'Europe.

Un représentant CGT souligne à quel point la notion d'Archipel France doit être manipulée avec précaution, et estime qu'un concept moins sujet à polémique devrait être trouvé. Par ailleurs, la problématique de l'éducation représente d'après lui un enjeu essentiel relevant de la responsabilité politique. Faute d'élèves, certaines professions seront prochainement privées de relève. Il faut donc engager une large campagne nationale de promotion des métiers de la mer, ce qui nécessite d'importants moyens. De la même façon, la recherche a trop longtemps été délaissée.

Jean-Michel VALANTIN souligne que l'éducation au développement durable entre désormais dans l'ensemble des programmes éducatifs. Au sein des groupes de travail, plusieurs propositions ont émergé en matière de formations aux métiers de la mer, et plus particulièrement aux métiers émergents. Certes des moyens sont nécessaires mais il faut aussi se demander comment attirer les jeunes vers ces métiers.

Patrice BLAISE (Comité régional olympique et sportif de Poitou-Charentes) signale que les différentes fédérations sportives ont les moyens de former les jeunes aux métiers de la mer.

Jean-Michel VALANTIN confirme que l'éducation ne s'arrête pas à la sortie de l'école.

Gérard VIAUD (SR C Poitou-Charentes et ostréiculteur depuis 44 ans) considère que l'avenir de son métier passe par la protection de l'environnement bien plus que par une formation de niveau bac + 5, et s'inquiète que la préservation de la nature soit si facilement laissée de côté.

Jean-Michel VALANTIN comprend cette inquiétude, tout en précisant que la prise de conscience du développement durable représente une nouvelle façon d'aborder les problèmes en essayant de sortir des contradictions.

Selon Patrick SCHNEPP, Directeur du Musée maritime de La Rochelle, il faut multiplier les rencontres entre les cultures pour faire avancer la prise de conscience des Français sur l'importance de la mer.

Patrice BERNIER souligne que l'atelier a insisté sur le partage de l'information et des compétences de chacun, ainsi que sur la mise en exergue de ce partage au travers d'actions d'importance, comme celles organisées par le Musée maritime.

Michel BERTIN (SRC Poitou-Charentes) se demande si l'océan peut encore continuer à absorber les pollutions qui lui arrivent.

Jean-Michel VALANTIN assure que cette question se situait au cœur des réflexions des quatre ateliers.

#### **4. Planète mer : inventer de nouvelles régulations**

---

Cet atelier a mis en exergue trois problématiques, à savoir le renforcement de la connaissance du milieu marin, la réglementation/régulation des usages et accès, et la question des contrôles, auxquelles il a ajouté la notion d'espaces et de périmètres géographiques cohérents. Le rôle de coordonnateur et de contrôleur de l'Etat a été souligné, ainsi que le rôle de « sentinelle de la mer » joué par tous les acteurs maritimes.

##### **Débat avec la salle**

Anne-François de SAINT SALVY assure que dans le domaine de la mer, l'Etat n'a pas uniquement un rôle de contrôle, mais également un rôle stratégique, ex. énergies renouvelables, aires marines protégées.

André GODEC (CGT) dénonce la disparition d'un grand nombre de postes de fonctionnaires : dans ce contexte, comment espérer développer les formations dans la filière maritime ? Comment l'Etat compte assumer ses obligations internationales notamment en terme de contrôles ?

Bernard TOMASINI rappelle que toutes les réflexions du Grenelle de la Mer seront soumises aux Ministres concernés.. Puis, probablement comme pour le Grenelle de l'Environnement, un texte législatif sera proposé au Parlement

Elisabeth DELORME-BLAIZOT (Conseillère régionale de Poitou-Charentes) relève que la haute mer a été peu évoquée, tout comme le rôle de la mer dans les changements climatiques ainsi que les conséquences du changement climatique sur nos côtes. Par ailleurs, elle déplore le manque de transversalité et de convenance entre les grandes expéditions en mer (exemple de Tara la Boudeuse) opérations en lien avec la mer.

Leslie WIDMANN indique qu'une proposition portait justement sur la création d'une instance unique de concertation. De même, une recherche de transversalité a été prônée, en s'appuyant sur les connaissances des scientifiques et professionnels.

Guy MALLET, Président de l'UPSM, estime que la réussite des mesures du Grenelle de la Mer passe nécessairement par le niveau local, et plus particulièrement par le local organisé, par les associations. Il cite l'expérience des associations d'usagers de port et nautiques de l'île de Ré qui se réunissent plusieurs fois par an pour faire remonter une position commune concernant le monde maritime et la relation terre-mer.

Leslie WIDMANN confirme que l'atelier a été attentif à ne pas oublier les usagers du littoral. Ces sentinelles doivent aider l'action de l'Etat en lui remontant des informations, afin que la France pèse dans les instances européennes et internationales.

Eric MEVELEC (Direction régionale des affaires maritimes) signale que, réciproquement, pouvoir échanger avec des associations représentatives d'autres associations, avec des usagers qui se coordonnent et sont assez cohérents dans leurs revendications, facilite grandement la tâche des services de l'Etat.

### III. Conclusion

Monsieur Bernard TOMASINI, préfet de la région Poitou-Charentes et préfet de la Vienne, rappelle que l'exercice de ce jour a déjà fait ses preuves au cours du Grenelle de l'Environnement. Il retient des débats les trois points suivants :

- l'impérieuse nécessité de prendre en compte le lien entre la terre et la mer (bassins hydrographiques, zones humides, respect des ressources naturelles de la terre comme de la mer, maîtrise des pollutions) ;
- l'impérative nécessité de l'excellence environnementale en matière de développement et d'aménagement (aires marines protégées, définition de périmètres géographiques cohérents y compris les estuaires) ;
- l'importance de recherche et de la formation (sites pilotes sur les énergies renouvelables, recherche sur les modes de production en concertation avec les professionnels, sensibilisation *via* l'Education nationale et tous les autres partenaires, (mouvement sportif en lien avec la formation professionnelle)..

Puis il propose que ce débat se poursuive annuellement au cours d'une conférence régionale de la mer. Il entend porter à connaissance les avancées de la Charente-Maritime sur les problèmes liés à la mer et au littoral, développer la culture de l'échange et de la concertation, notamment en favorisant, au niveau local, le faire savoir de la mer et de ses problématiques par les événements grand public.

Enfin, il estime que la position de l'Etat devra également faire l'objet de réflexions orientées non vers le « plus d'Etat », mais vers le « mieux d'Etat », grâce à une meilleure coordination et à de meilleurs contrôles, sous l'égide d'un Etat modernisé par la RGPP.

Il précise que le compte-rendu de cette journée qui sera transmis à Monsieur Borloo, ainsi que les contributions sur le site internet alimenteront la synthèse nationale. Cette table-ronde débouchera sur une série d'engagements précis, quantifiés, partagés et lisibles : les engagements du Grenelle de la Mer auxquels tous auront participé.

## IV. Réactions aux propositions des groupes de travail

### 1. La délicate rencontre entre la terre et la mer

Michel METAIS, Directeur de la LPO, annonce que l'atelier 1 a tenté de hiérarchiser les mesures des groupes nationaux.

- **Axe Gouvernance** : l'atelier acte la création d'un conseil national BAYLIMER, plaide pour la création d'un fonds national pour la gestion durable et la protection de la mer et du littoral, et enfin, défend la continuité et l'extension des compétences des agences de l'eau ; en revanche, il n'est **pas favorable à la création d'un Ministère de la mer**.

- **Axe Connaissance** : l'atelier propose de restituer, à l'occasion d'un rendez-vous régional annuel, les acquis et découvertes scientifiques obtenues sur le milieu marin ; l'atelier soutient la mesure relative à une meilleure gouvernance de la recherche avec mise en réseau et mise en cohérence.
- **Axe Protection** : l'atelier lie les préoccupations de protection du milieu marin aux effets du réchauffement climatique, ce qui implique de conjuguer la protection des milieux et des activités humaines avec les politiques de développement ; il considère comme prioritaires la mise en œuvre de la TRAME BLEU MARINE, le plan ESTUAIRE 2015 et la réalisation du tiers sauvage pour 2020 (au lieu de 2050).
- **Axe Aménagement** : estimant que la mer est une composante à part entière du territoire français, l'atelier propose la généralisation des planifications SCOT, SAGE, PLU de qualité ; il propose également une restitution annuelle de la consommation d'espace littoral.
- **Axe Développement** : l'atelier propose que l'extension des ports, et de toutes les activités maritimes, soit soumise à l'excellence environnementale, et tout d'abord en matière d'économies d'énergies et de développement des circuits courts ; l'atelier réaffirme la priorité locale : il faut préparer un avenir durable à la pêche, la conchyliculture, l'aquaculture et l'agriculture durable.

## 2. Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir

---

Roselyne COUTANT, Directrice de l'Aquarium de La Rochelle, souligne la grande créativité de cet atelier qui au cours de ses débats, a retenu trois thèmes :

### La connaissance :

- poursuivre les démarches en cours en les approfondissant et en mutualisant les travaux de chacun ;
- fédérer sur les thèmes de recherche ;
- créer un observatoire des espèces ;
- se donner les moyens financiers et humains en sollicitant l'ensemble des acteurs.

### La ressource :

- développer les aires marines protégées et en définir le périmètre et le contenu de façon concertée ;
- intégrer le lien terre mer en protégeant les eaux humides ;
- favoriser une consommation « éco-citoyenne » par la traçabilité et les écolabels (défense d'une consommation adaptée aux saisons) ;
- adapter la législation européenne à partir de la mise en place d'une co-expertise entre les pêcheurs et les scientifiques.

### L'impulsion politique :

- développer les sites pilotes sur les énergies renouvelables (notamment bio-carburants) ;
- lancer les réflexions sur les navires de demain ;
- promouvoir le pavillon européen ;
- modifier les comportements de consommation ;
- renforcer les moyens de contrôle et de police ;
- favoriser le renouvellement des générations.

## 3. La mer, une passion à partager

---

Patrice BERNIER, Maître de port principal de La Rochelle, annonce que certaines des propositions nationales n'ont pas fait l'unanimité au sein de l'atelier, et plus particulièrement la création d'une agence nationale de l'Archipel France, en raison de la connotation post-coloniale de ce concept, vecteur de cloisonnement physique.

Néanmoins les habitudes de cloisonnement peuvent être dépassées par la culture de la concertation, au travers d'événements grand public (comme la Grande Traversée Atlantique), ou encore par une approche multi-sectorielle dans l'Education nationale. En revanche, la nécessité d'une ambition maritime à long terme comportant une déclinaison territoriale s'avère parfaitement pertinente.

L'attractivité des métiers de la mer a évolué entraînant un manque de main d'œuvre et des difficultés de recrutement des enseignants, y compris dans le nautisme et à l'exception des équipages de commerce. En

outre, l'image médiatique des métiers de la mer n'est pas toujours positive, ce qui affecte également leur attractivité. Sans cacher la réalité, il faut donc valoriser leurs aspects positifs (temps de récupération important, rémunérations intéressantes dans certains métiers, etc.), favoriser le rapprochement des formations professionnelles maritimes entre elles, mettre en place des équivalences entre certains titres et brevets, réfléchir à la multi-activité des professions saisonnières, et surtout, sensibiliser le grand public.

#### **4. Planète mer, inventer de nouvelles régulations**

Leslie WIMANN, Fondatrice d'Odyssée Développement, indique que l'atelier a identifié trois problématiques principales dans les propositions nationales : le renforcement de la connaissance du milieu marin, la réglementation et de la régulation des usages et accès, la question des contrôles. Une donnée supplémentaire a été ajoutée par l'atelier, à savoir la notion d'espaces et de périmètres géographiques cohérents.

Du débat fort riche, se sont dégagées plusieurs propositions unanimes :

- Il ne faut pas augmenter le nombre de réglementations (notion de millefeuille législatif), mais créer un espace de concertation unique qui rappelle le rôle de coordonnateur et de contrôleur de l'Etat en mer et sur l'espace côtier.
- Il faut utiliser les outils de planification spatiale stratégique (à récupérer auprès de l'UNESCO), en vue du traitement de sujets économiques, environnementaux et sociétaux.
- Il faut une vraie déclinaison de la politique maritime nationale au niveau régional (avec de vrais moyens).
- Il faut renforcer l'approche éco-systémique et l'inscription forte de la politique française dans les instances de décisions européennes et internationales.

En matière de connaissance, ont été mis en exergue :

- la confrontation positive des savoirs empiriques et scientifiques et leur nécessaire mise en commun ;
- le rôle de « sentinelle de la mer » des professionnels de la mer ;
- le renforcement de la communication et de l'éducation pour répandre, auprès du grand public, les efforts des filières professionnelles.



# le Grenelle de la Mer

## MARSEILLE

### Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

16 juin 2009

#### Grands Témoins :

- Monsieur Eric GIUILY, Président du Groupe de travail de concertation nationale 2
- Michel BABKINE, rapporteur du groupe de travail de concertation nationale 4

Nombre estimé de participants : 320

*Les nouvelles idées apportées sont mises en valeur par un soulignement.*

## I. Idées force des discours d'ouverture

Monsieur Didier REAULT, Adjoint au Sénateur-Maire de Marseille, annonce la création d'un Pôle développement durable au sein de la Mairie de Marseille. Il évoque la construction du récif artificiel du Prado, la constitution du Parc national terrestre et marin des Calanques et le projet de création d'un plan de gestion de la rade de Marseille, qui sont d'autres actions municipales.

Monsieur REAULT considère que l'échelon local a, en vertu du principe de subsidiarité, un véritable rôle à jouer dans la gestion maritime au plus près des réalités locales.

Le Vice-amiral Yann TAINGUY, Préfet maritime de la Méditerranée, explique les particularités du zonage maritime en Méditerranée (absence de zone économique exclusive, définition par la France d'une zone de protection écologique).

Le Vice-amiral TAINGUY salue le développement d'une approche intégrée des sujets maritimes et terrestres, qui méritera d'être appliquée à l'outil juridique. Dans ce contexte, les acteurs de la Méditerranée doivent apporter une véritable contribution au débat national en cours.

Monsieur Michel SAPPIN, Préfet de la région Provence-Alpes Côte d'Azur, précise que l'Etat n'est qu'un des multiples partenaires du mode de concertation particulier que représente le Grenelle de la Mer.

Monsieur SAPPIN présente ensuite les particularités de la région PACA : 70 % de la population et de l'emploi régional sont regroupés sur le littoral. La mer y est une source d'emploi, d'activités très diverses et d'innovation. Le Grenelle de la Mer en PACA doit donc permettre aux acteurs d'affirmer encore la vocation maritime de la région PACA.

## II. Restitution des 4 ateliers

### 1. La délicate rencontre entre la terre et la mer

Christine SANDEL, Conseillère régionale et membre du groupe n°1 de concertation nationale, présente les propositions issues de l'atelier régional, dont toutes semblent consensuelles au sein de l'atelier. Au titre des **constats**, les participants ont insisté sur les spécificités du milieu méditerranéen (le groupe de concertation nationale avait évoqué un « plan Méditerranée »).

Les participants ont appelé de leurs vœux une simplification et une mutualisation des dispositifs, tout comme les membres du groupe national.

## **Propositions de l'atelier**

### **Gouvernance**

- Approbation de l'idée « *d'extension de la charnière terre-mer* », qui peut être développée grâce aux BAYLIMER ou au renforcement de la solidarité amont-aval et aval-amont.
- Idées nouvelles : donner aux acteurs locaux (professionnels) toute leur place dans les structures décisionnelles.
- Améliorer l'application de la réglementation existante, mais aussi ouvrir la gouvernance en direction des pays riverains (Convention de Barcelone, contrats de baie, zones de protection écologique en dehors des 12 milles).

### **Recherche et connaissance des milieux**

Développer et renforcer la recherche fondamentale et pluridisciplinaire, par :

- (Approbation de l'idée « créons de nouvelles synergies ») un travail en réseau avec le Pôle Mer, les associations, les professionnels etc.,
- l'affectation de financements et d'une fiscalité incitative.
- Approbation, quant à la nécessité de renforcer l'articulation Outre-mer/Méditerranée.
- Idée nouvelle : valoriser les connaissances disponibles en les faisant connaître des décideurs (CRIGE PACA).

### **Protection**

- Approbation de l'idée de « trame bleu marine », et commentaire : plus que de le protéger, il faut aussi réhabiliter le littoral marin.
- Approbation de l'idée visant à mesurer la valeur des services écologiques.
- Approbation sur l'accroissement des moyens dédiés au contrôle, mais le groupe souhaite aussi améliorer la coordination des moyens existants (exemple du parc national de Port-Cros).

### **Aménagement et développement durable**

- Approbation des idées visant à préserver les zones agricoles littorales et à tenir compte de la capacité d'accueil des milieux (loi littoral).
- Approbation de la valorisation des modes de production primaires (pêche « petit métier », aquaculture labellisée bio, pescatourisme).
- Approbation de l'idée de constituer des chaînes de transport plus respectueuses : l'atelier propose d'éloigner du littoral les plateformes logistiques et de développer les modes de transport non routiers (plutôt que de fermer l'autoroute de la mer Toulon-Rome).
- Approbation du développement des filières de démantèlement : l'atelier propose d'inclure dans le prix de vente des navires le coût de leur déconstruction.
- Idée nouvelle : généraliser les dispositifs de type « port propre » et renforcer le rôle des prud'homies.

## **Propositions de la salle**

Le premier prud'homme de la Ciotat demande quelques détails sur l'idée consistant à « renforcer le rôle des prud'homies ».

Guillaume SELLIER indique qu'il s'agit d'insister sur le rôle des prud'homies dans l'équilibre à trouver entre les prélèvements et la préservation de la ressource. Il s'agit aussi de resserrer leur lien avec les scientifiques et les autorités de contrôle.

Une représentante de Région verte confirme qu'il est nécessaire de maîtriser l'urbanisation du littoral.

Christine SANDEL estime que les élus doivent prendre conscience de l'importance que revêtent les terres agricoles pour leur commune.

Le coordinateur du projet pescatourisme 83 regrette que la contrainte réglementaire bride le développement des projets innovants : par exemple, seuls cinq navires sont autorisés à participer à l'expérimentation du pescatourisme dans le Var.

## 2. Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir

---

Olivier VARIN, Directeur général adjoint de la Compagnie méridionale de Navigation, présente les orientations retenues par l'atelier régional 2.

### **Propositions de l'atelier**

#### **Renforcer la connaissance, l'observation, la recherche et l'innovation**

- Approbation de deux idées : le lancement d'un programme de connaissance et de recherche pour la Méditerranée, et le renforcement de la visibilité du thème « mer » en recherche.
- Approbation de la construction d'un observatoire en réseau pour synthétiser les données à l'attention des professionnels, des décideurs et du grand public ; l'atelier propose de s'appuyer sur le pôle de compétitivité Mer PACA pour le développement de systèmes de mesure.

#### **Développer les activités maritimes tout en maîtrisant les impacts**

- Approbation de l'idée consistant à faire appliquer la réglementation en maintenant et développant les capacités d'intervention de l'Etat en mer.
- Approbation quant à la nécessité de concevoir un réseau d'aires marines protégées en Méditerranée.
- Nouvelle idée : tenir compte des pollutions marines naturelles d'origine tellurique.

#### **Concevoir le port du futur**

- Il existe un potentiel de développement du trafic maritime intra-méditerranéen que les ports de la façade sont aptes à capter et qui permettent de maintenir le lien traditionnel ville-port même si les équipements portuaires sont à améliorer.
- **Désapprobation** quant à la création d'un Conseil national des Ports dont l'échelle n'est pas pertinente.
- Approbation de l'objectif de valorisation des sédiments de dragage portuaire : l'atelier met l'accent sur le projet pilote SEDIMAR.
- Nouvelles idées : construire le port du futur en modifiant les comportements des usagers, et prendre en compte le transport côtier de passagers.
- Développer les démarches de certification ISO 14001, les démarches ports propres et Ecogestes.

#### **Concevoir de nouveaux navires, favoriser les transports du futur**

- Approbation de la proposition visant à organiser une filière de démantèlement des navires, avec une précision : les navires de plaisance devraient eux aussi être concernés.
- Approbation quant au développement du transport maritime intra-urbain (transrade).
- [Absence de consensus quant à l'aspect social du développement des autoroutes de la mer, ou à la sortie du RIF de la liste des pavillons de complaisance].
- Nouvelles idées : tenir compte des infrastructures hinterland fluviales et ferroviaires à Marseille pour développer les autoroutes de la mer, en veillant à ce que l'extension des zones SECA (zones où la teneur des rejets des fumées en soufre doit être minorée) ne les pénalise pas.

L'atelier convient d'envisager le navire de demain comme un navire environnemental. Il formule de nouvelles idées :

- tenir compte de la présence en PACA d'armateurs prescripteurs en matière de commande de navires neufs,
- améliorer la flotte existante via les entreprises de réparation navale.

Il commente une mesure : il convient de développer la recherche sur les équipements plutôt que sur les navires.

#### **Tirer parti des potentialités de la mer**

- L'atelier propose de tenir compte des atouts de la région PACA en matière de production d'énergie marine (participation du Conseil régional PACA à l'initiative IPANEMA, implication du Pôle Mer PACA en matière de recherche sur les énergies marines renouvelables, connaissance de la technologie offshore en PACA, potentiel régional dans le domaine éolien off-shore flottant, projet de remédiation de CO<sub>2</sub> de Fos/Mer).
- L'atelier précise que l'exploitation des ressources minérales ne concerne pas la région PACA.
- L'atelier **désapprouve** l'idée de capter l'eau douce en mer. Cela nuirait à la biodiversité sans être forcément rentable.
- Approbation des orientations portant sur la stratégie pour un tourisme durable, l'urbanisme durable du littoral (chantiers-école), et l'exploitation des biomolécules marines. L'atelier propose aussi de faire se

croiser les cultures des « gens de mer » et celles des « gens de terre » (voilier école, site internet sur les métiers de la mer.

### **Améliorer la gestion des ressources halieutiques et développer les cultures marines**

- L'atelier propose de faire respecter la réglementation existante plutôt que d'ajouter des règles supplémentaires.
- Approbation quant au développement des activités d'intérêt général des pêcheurs (recueil de données scientifiques, collecte de déchets en mer) ; l'atelier ajoute qu'il convient de rémunérer ces activités.
- Approbation de l'idée consistant à mettre l'accent sur la traçabilité des produits de la pêche ; l'atelier préfère ce procédé à une labellisation.
- Nouvelles idées : passer d'une recherche par espèces à une recherche sur les écosystèmes.
- Outre la charte, créer un permis de pêche de loisirs, en tenant compte des spécificités locales. [Un représentant de la fédération française des pêcheurs en mer préférerait s'en tenir à un permis de pêche sous-marine] [nota : en fait, le groupe a mal interprété les conclusions des travaux du groupe de travail national : le permis s'appliquerait à la pêche sous-marine ou à pied et il s'agirait de prendre en compte les caractéristiques locales].

### **Propositions de la salle**

Un intervenant déplore qu'Alcan-Péchiney continue à déverser des boues rouges à Cassis.

L'animateur s'enquiert des réponses apportées à ces problématiques.

Louis BALMOND indique que la loi permet d'intervenir au-delà des 12 milles marins sur des questions de protection de l'environnement.

Jean-Claude DAUVIN, président du conseil scientifique Rio Tinto, précise que selon certaines études, les boues rouges n'entraînent aucun impact particulier sur la faune ou sur la santé.

Eric GIUILY souhaite qu'une vision à long terme du programme de production d'énergie marine soit construite, comme cela a été le cas pour la production d'énergie nucléaire.

Un patron-pêcheur déplore les pétardements effectués par la Marine nationale.

Le Vice-amiral Yann TAINGUY précise qu'il ne s'agit pas d'une solution de facilité, mais d'un moyen de sécuriser la destruction des munitions qu'il serait dangereux de déplacer.

Un membre de Greenpeace Marseille demande la constitution d'un vaste réseau de réserves marines, et souhaite que le débat soit centré sur les ressources et la vie marines, qui sont trop peu évoquées à son goût.

Didier REAULT remarque que les groupes de travail revendiquent la création de 20 % d'aires marines protégées sur le territoire français d'ici 2020.

Le premier prud'homme du Lavandou fait observer que les règlements prud'homaux de Port Cros suffisent à préserver le milieu, sans qu'il soit nécessaire de créer une aire marine protégée.

## **3. La mer, une passion à partager**

---

Thierry BUZULIER, Capitaine de 1<sup>ère</sup> classe, Consultant RH pour Bourbon ET DIRECTEUR DU Maritime MBA d'Euromed Management, considère que la Méditerranée peut s'approprier l'image de Corto Maltese,. Il s'agit là de nourrir l'imaginaire collectif, les grandes aventures maritimes, le professionnalisme et la passion.

La Méditerranée, par sa situation si particulière, sa faune et sa flore, doit mettre en avant ses spécificités.

A noter que la communication sur la mer est bien plus importante en Bretagne qu'elle ne l'est en Méditerranée.

Thierry BUZULIER énonce les propositions de l'atelier n°3.

### **Propositions de l'atelier**

#### **Communication positive, vulgarisation, sensibilisation**

- Approbation de l'idée consistant à communiquer sur la mer ; l'atelier précise qu'il convient de véhiculer des informations positives (par opposition aux informations sur les catastrophes ou piratages).
- Approbation de la nécessité d'accroître la connaissance de la mer au sein du grand public. L'atelier propose de financer les actions de communication en sollicitant les fondations ou le mécénat d'entreprise.

- Approbation de l'idée visant à soutenir les initiatives de sensibilisation des plus jeunes (classes de mer), de développement du pécaturisme.
- Approbation quant à l'idée d'introduire dans le cursus scolaire le thème « la mer et ses métiers ».
- Nouvelle idée : rapprocher les décideurs et les politiques en général des experts de la mer dans l'étude des dossiers maritimes, qui sont parfois complexes.
- Mettre en valeur et partager l'héritage patrimonial marin (Port de Marseille).

#### **Orientation professionnelle, formation**

- Approbation sur la nécessité de développer l'information sur les métiers de la mer et de faire partager l'héritage patrimonial marin (port de Marseille).
- Idee nouvelle : développer la formation professionnelle / information dans une logique de sécurité en mer (à l'adresse de **tous** les « usagers » de la mer).

#### **Rayonnement international**

- L'atelier propose de faire de la France un Etat exemplaire à l'échelle internationale en ce qui concerne la lutte contre les pollutions marines sous toutes ses formes et de la protection de l'environnement : exemple « Politique des Ports Propres » que cela devienne un label de référence en méditerranée.
- L'atelier souhaite que soit assurée une cohérence et une complémentarité dans les actions menées.
- **Mettre la mer à l'honneur de Marseille « Capitale Européenne de la Culture » en 2013.**

#### **Propositions de la salle**

L'animateur suggère l'implantation de panneaux didactiques sur le milieu à Marseille.

Didier REAULT explique que l'outil de gestion que représente le parc national des Calanques permettra de construire des campagnes de communication de cet ordre.

Pour un océanographe, la communication est le maître-mot du dispositif : c'est en suscitant l'adhésion que les mesures envisagées seront couronnées de succès.

Un intervenant appelle de ses vœux la création d'émissions télévisées attrayantes pour les jeunes sur le littoral et la mer. Le premier prud'homme du Lavandou, quant à lui, évoque la médiatisation des dérives de la pêche industrielle, qui fait passer les pêcheurs artisanaux pour des tueurs de dauphins.

Un conseiller général du Var présente l'initiative prise par le Conseil général pour rapprocher les jeunes Varois des plaisanciers et leur faire découvrir la mer ; un océanographe évoque les ateliers d'océanographie organisés avec le soutien de la SNCM, qui ont accueilli 82 000 élèves en 16 ans.

Le Directeur de l'IBFM de la Seyne-sur-Mer s'étonne que la formation et la transmission de compétences n'aient pas été davantage évoquées.

Thierry BUZULIER convient de l'importance de cette thématique. Les centres de formation doivent rester à l'écoute des professionnels afin de répondre aux attentes des filières.

Plusieurs intervenants, dont le Président du CRRM, considèrent que la France doit développer ses bonnes pratiques (ports propres) et les mettre en valeur pour jouer son rôle d'exemplarité vis-à-vis des autres pays.

## **4. Planète mer, inventer de nouvelles régulations**

---

Louis BALMOND, Professeur de droit à l'Université de Nice Sophia-Antipolis. indique que l'atelier régional soutient les propositions du groupe national, notamment en ce qui concerne les moyens à accorder à la recherche. Il propose de médiatiser les exemples de bonne gouvernance en Méditerranée pour enrichir la réflexion nationale. Louis BALMOND décline ensuite les propositions de l'atelier régional.

#### **Propositions de l'atelier**

##### **Propositions pour les niveaux international et européen**

- Approbation quant à la nécessité de favoriser le développement de ZEE et d'une zone maritime particulièrement vulnérable en Méditerranée, et de faire de la Méditerranée une zone spéciale pour toutes les annexes de la Convention MARPOL.
- Approbation de l'idée consistant à développer les échanges avec les Etats du Sud de la Méditerranée.
- Idées nouvelles : impliquer les collectivités territoriales dans les travaux de rédaction des accords internationaux.
- Délimiter des frontières maritimes avec l'Italie et l'Espagne.

## Propositions pour les niveaux national et local

Commentaires sur la gouvernance infranationale :

- Il convient d'améliorer la gouvernance en conciliant les approches verticale (bassin versant) et horizontale (tenant compte des usages) ; développer une approche globale du littoral, coordonnée par l'Etat, et articulée avec les spécificités locales (particularités économiques, écosystèmes).
- Il sera utile de rationaliser les outils de gouvernance existants, pour éviter d'empiler les dispositifs et de plaquer des outils terrestres sur l'espace marin, et rechercher l'équilibre entre la réglementation et la contractualisation.
- La puissance publique doit s'engager fortement afin de consacrer les moyens nécessaires à la gouvernance et à la gestion des AMP.
- L'atelier souhaite que les initiatives locales soient valorisées et encouragées.
- Nouvelles idées : constituer une gouvernance adaptée aux milieux de transition, cruciaux pour la qualité du milieu marin.
- Encadrer certaines pratiques impactantes pour le milieu (chasse sous-marine, courses), et élargir à de nouveaux acteurs les prérogatives de police en mer (collectivités territoriales, AMP).

## Propositions de la salle

Un intervenant propose de construire des schémas de mise en valeur de la mer.

Michel BABKINE remarque qu'il s'agit d'une orientation développée par le groupe n°4 de concertation nationale.

Eric GIULY appelle de ses vœux la construction d'une stratégie de la mer qui concernerait aussi l'Outre-mer.

Christine SANDEL explique que les SCOT « terrestres » peuvent contenir un volet littoral. Le groupe de concertation nationale n°1 souhaite d'ailleurs mettre en œuvre une astreinte financière pour convaincre les municipalités de rédiger ce volet.

Louis BALMOND souligne l'importance du zonage pour pouvoir mettre en œuvre des mécanismes intégrés, interétatiques, de protection des milieux maritimes.

Un membre du centre d'océanologie de Marseille souhaite que chaque ministère soit chargé d'une partie de la thématique marine.

Michel BABKINE remarque que les membres du groupe n°4 de concertation nationale s'accordent sur ce point : la mer, au confluent de plusieurs politiques sectorielles, ne doit pas être la prérogative d'un Ministère dédié.

[Pour le Président du CCRM, l'élaboration d'une véritable politique française de la mer passe par la constitution d'un Ministère de la Mer.]

Une architecte urbaniste évoque la relation particulière des rives Nord et Sud de la Méditerranée (colonisation). Celle-ci peut se transformer en une relation de coopération et de réciprocité.

Un intervenant ajoute que la Kabylie semble intéressée par l'expérience française en matière d'aires marines protégées.

Thierry BUZULIER convient que la France peut servir de modèle, mais aussi s'inspirer des expériences menées dans d'autres pays.

Un membre de l'Union maritime et fluviale souhaite que les professionnels soient associés aux Comités de façade à mettre en place. Ensuite, il propose la mise en œuvre d'un service civique maritime.

Un membre du GIP des Calanques s'interroge sur l'articulation des travaux du Grenelle de la Mer avec d'autres dispositifs (mise en application de la DCE).

Michel BABKINE explique que les conclusions du Grenelle de la Mer seront mises à l'étude ; certaines pourront être retenues dans le cadre de l'évolution réglementaire, mais il est impossible de préjuger lesquelles.

## **III. Réactions et avis aux propositions**

### **1. La délicate rencontre entre la terre et la mer**

Christine SANDEL, Conseillère régionale et membre du groupe n°1 de concertation nationale, présente les propositions issues de l'atelier régional, dont toutes semblent consensuelles au sein de l'atelier. Au titre des **constats**, les participants ont insisté sur les spécificités du milieu méditerranéen (le groupe de concertation nationale avait évoqué un « plan Méditerranée »).

Les participants ont appelé de leurs vœux une simplification et une mutualisation des dispositifs, tout comme les membres du groupe national. D'autres **propositions** ont été formulées et organisées selon les axes adoptés par le groupe de travail national.

### **Gouvernance**

- Approbation de l'idée « *d'extension de la charnière terre-mer* », qui peut être développée grâce aux BAYLIMER ou au renforcement de la solidarité amont-aval et aval-amont.
- Idées nouvelles : donner aux acteurs locaux (professionnels) toute leur place dans les structures décisionnelles.
- Améliorer l'application de la réglementation existante, mais aussi ouvrir la gouvernance en direction des pays riverains (Convention de Barcelone, contrats de baie, zones de protection écologique en dehors des 12 milles).

### **Recherche et connaissance des milieux**

Développer et renforcer la recherche fondamentale et pluridisciplinaire, par :

- (Approbation de l'idée « créons de nouvelles synergies ») un travail en réseau avec le Pôle Mer, les associations, les professionnels etc.,
- l'affectation de financements et d'une fiscalité incitative.
- Approbation, quant à la nécessité de renforcer l'articulation Outre-mer/Méditerranée.
- Idée nouvelle : valoriser les connaissances disponibles en les faisant connaître des décideurs (CRIGE PACA).

### **Protection**

- Approbation de l'idée de « trame bleu marine », et commentaire : plus que de le protéger, il faut aussi réhabiliter le littoral marin.
- Approbation de l'idée visant à mesurer la valeur des services écologiques.
- Approbation sur l'accroissement des moyens dédiés au contrôle, mais le groupe souhaite aussi améliorer la coordination des moyens existants (exemple du parc national de Port-Cros).

### **Aménagement et développement durable**

- Approbation des idées visant à préserver les zones agricoles littorales et à tenir compte de la capacité d'accueil des milieux (loi littoral).
- Approbation de la valorisation des modes de production primaires (pêche « petit métier », aquaculture labellisée bio, pescatourisme).
- Approbation de l'idée de constituer des chaînes de transport plus respectueuses : l'atelier propose d'éloigner du littoral les plateformes logistiques et de développer les modes de transport non routiers (plutôt que de fermer l'autoroute de la mer Toulon-Rome).
- Approbation du développement des filières de démantèlement : l'atelier propose d'inclure dans le prix de vente des navires le coût de leur déconstruction.
- Idée nouvelle : généraliser les dispositifs de type « port propre » et renforcer le rôle des prud'homies.

## **2. Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir**

Olivier VARIN, Directeur général adjoint de la Compagnie méridionale de Navigation, présente les orientations retenues par l'atelier régional 2.

### **Renforcer la connaissance, l'observation, la recherche et l'innovation**

- Approbation de deux idées : le lancement d'un programme de connaissance et de recherche pour la Méditerranée, et le renforcement de la visibilité du thème « mer » en recherche.
- Approbation de la construction d'un observatoire en réseau pour synthétiser les données à l'attention des professionnels, des décideurs et du grand public ; l'atelier propose de s'appuyer sur le pôle de compétitivité Mer PACA pour le développement de systèmes de mesure.

### **Développer les activités maritimes tout en maîtrisant les impacts**

- Approbation de l'idée consistant à faire appliquer la réglementation en développant une capacité d'intervention.
- Approbation quant à la nécessité de concevoir un réseau d'aires marines protégées en Méditerranée.
- Nouvelle idée : tenir compte des pollutions marines naturelles d'origine tellurique.

### **Concevoir le port du futur**

- Approbation du concept de port urbain, qui permettrait en PACA de capter le trafic infra-méditerranéen.
- **Désapprobation** quant à la création d'un Conseil national des Ports dont l'échelle n'est pas pertinente.
- Approbation de l'objectif de valorisation des sédiments de dragage portuaire : l'atelier met l'accent sur le projet pilote SEDIMAR.
- Nouvelles idées : construire le port du futur en modifiant les comportements des usagers, et prendre en compte le transport côtier de passagers.
- Développer les démarches de certification ISO 14001, les démarches ports propres et Ecogestes.

### **Concevoir de nouveaux navires, favoriser les transports du futur**

- Approbation de la proposition visant à organiser une filière de démantèlement des navires, avec une précision : les navires de plaisance devraient eux aussi être concernés.
- Approbation quant au développement du transport maritime intra-urbain (transrade).
- [Absence de consensus quant à l'aspect social du développement des autoroutes de la mer, ou à la sortie du RIF de la liste des pavillons de complaisance].
- Nouvelles idées : tenir compte des infrastructures hinterland fluviales et ferroviaires à Marseille pour développer les autoroutes de la mer, en veillant à ce que l'extension des zones SECA ne les pénalise pas.

L'atelier convient d'envisager le navire de demain comme un navire environnemental. Il formule de nouvelles idées :

- tenir compte de la présence en PACA d'armateurs prescripteurs en matière de navires.
- améliorer la flotte existante via les entreprises de réparation navale.
- Il commente une mesure : il convient de développer la recherche sur les équipements plutôt que sur les navires.

### **Tirer parti des potentialités de la mer**

- L'atelier propose de tenir compte des atouts de la région PACA en matière de production d'énergie marine (participation du Conseil régional PACA à l'initiative IPANEMA, implication du pôle Mer PACA en matière de recherche sur les énergies marines renouvelables, connaissance de la technologie offshore en PACA, potentiel régional dans le domaine éolien off-shore flottant, projet de remédiation de CO<sub>2</sub> de Fos/Mer).
- L'atelier précise que l'exploitation des ressources minérales ne concerne pas la région PACA.
- L'atelier **désapprouve** l'idée de capter l'eau douce en mer. Cela nuirait à la biodiversité sans être forcément rentable.
- Approbation des orientations portant sur la stratégie pour un tourisme durable, l'urbanisme durable du littoral (chantiers-école), et l'exploitation des biomolécules marines. L'atelier propose aussi de faire se croiser les cultures des « gens de mer » et celles des « gens de terre ».

### **Améliorer la gestion des ressources halieutiques et développer les cultures marines**

- L'atelier propose de faire respecter la réglementation existante.
- Approbation quant au développement des activités des pêcheurs (recueil de données scientifiques, collecte de déchets en mer) ; l'atelier ajoute qu'il convient de rémunérer ces activités.
- Approbation de l'idée consistant à mettre l'accent sur la traçabilité des produits de la pêche ; l'atelier préfère ce procédé à une labellisation.
- Nouvelles idées : passer d'une recherche par espèces à une recherche sur les écosystèmes.
- Outre la charte, créer un permis de pêche de loisirs, en tenant compte des spécificités locales. [Un représentant des fédérations de pêche de loisirs préférerait s'en tenir à un permis de pêche sous-marine].

## **3. La mer, une passion à partager**

---

Thierry BUZULIER, Capitaine de 1<sup>ère</sup> classe, Consultant pour le groupe maritime Bourbon, considère que la Méditerranée peut s'approprier l'image de Corto Maltese, et mettre en avant ses spécificités. D'ailleurs, la communication sur la mer est bien plus importante en Bretagne qu'elle ne l'est en Méditerranée. Thierry BUZULIER énonce les propositions de l'atelier n°3.

### **Communication positive, vulgarisation, sensibilisation**

- Approbation de l'idée consistant à communiquer sur la mer ; l'atelier précise qu'il convient de véhiculer des informations positives (par opposition aux informations sur les catastrophes ou piratages).
- Approbation de la nécessité d'accroître la connaissance de la mer au sein du grand public. L'atelier propose de financer les actions de communication en sollicitant les fondations ou le mécénat d'entreprise.

- Approbation de l'idée visant à soutenir les initiatives de sensibilisation des plus jeunes (classes de mer), de développement du pescatourisme.
- Approbation quant à l'idée d'introduire dans le cursus scolaire le thème « la mer et ses métiers ».
- Nouvelle idée : rapprocher les décideurs des experts de la mer dans l'étude des dossiers maritimes, qui sont parfois complexes.

#### **Orientation professionnelle, formation**

- Approbation sur la nécessité de développer l'information sur les métiers de la mer et de faire partager l'héritage patrimonial marin (port de Marseille).
- Idee nouvelle : développer la formation professionnelle dans une logique de sécurité en mer.

#### **Rayonnement international**

- L'atelier propose de faire de la France un Etat exemplaire à l'échelle internationale en ce qui concerne la pollution.
- L'atelier souhaite que soit assurée une cohérence et une complémentarité dans les actions menées.

## **4. Planète mer, inventer de nouvelles régulations**

---

Louis BALMOND, Professeur de droit à l'Université de Nice Sophia-Antipolis. indique que l'atelier régional soutient les propositions du groupe national, notamment en ce qui concerne les moyens à accorder à la recherche. Il propose de médiatiser les exemples de bonne gouvernance en Méditerranée pour enrichir la réflexion nationale.

Louis BALMOND décline ensuite les propositions de l'atelier régional.

#### **Propositions pour les niveaux international et européen**

- Approbation quant à la nécessité de favoriser le développement de ZEE et d'une zone maritime particulièrement vulnérable en Méditerranée, et de faire de la Méditerranée une zone spéciale pour toutes les annexes de la Convention MARPOL.
- Approbation de l'idée consistant à développer les échanges avec les Etats du Sud de la Méditerranée.
- Idées nouvelles : impliquer les collectivités territoriales dans les travaux de rédaction des accords internationaux.
- Délimiter des frontières maritimes avec l'Italie et l'Espagne.

#### **Propositions pour les niveaux national et local**

Commentaires sur la gouvernance infranationale :

- Il convient d'améliorer la gouvernance en conciliant les approches verticale (bassin versant) et horizontale (tenant compte des usages) ; développer une approche globale du littoral, coordonnée par l'Etat, et articulée avec les spécificités locales (particularités économiques, écosystèmes).
- Il sera utile de rationaliser les outils de gouvernance existants, pour éviter d'empiler les dispositifs et de plaquer des outils terrestres sur l'espace marin, et rechercher l'équilibre entre la réglementation et la contractualisation.
- La puissance publique doit s'engager fortement afin de consacrer les moyens nécessaires à la gouvernance et à la gestion des AMP.
- L'atelier souhaite que les initiatives locales soient valorisées et encouragées.
- Nouvelles idées : constituer une gouvernance adaptée aux milieux de transition, cruciaux pour la qualité du milieu marin.
- Encadrer certaines pratiques impactantes pour le milieu (chasse sous-marine, courses), et élargir à de nouveaux acteurs les prérogatives de police en mer (collectivités territoriales, AMP).