



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.