

L. Mignaux/MEEDDM

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



# Sommaire

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

## **Préambule**

La mer domine notre planète. Source de richesses connues ou encore méconnues, elle

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

Cette gouvernance à cinq ne se substitue pas aux structures de l'Etat et instances représentatives (Parlement ; collectivités ; organisations en charge de mener le dialogue social et la négociation...).

L'affirmation des interdépendances terre/mer - écologiques, économiques, sociales, culturelles - est au cœur d'une politique maritime intégrée. Les régions, et plus largement les collectivités, doivent trouver leur place et confirmer leur rôle dans cette perspective.

Sans occulter l'existence de points de désaccord ni le besoin d'approfondir certaines problématiques en lien avec les instances compétentes, le processus de concertation du Grenelle de la Mer a permis d'identifier un ensemble important de points de consensus forts, partagés par l'ensemble des parties prenantes.

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



## Table ronde n° 1

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

### ENERGIES MARINES

L'objectif pour la France est d'atteindre 23 % d'énergies renouvelables dans la

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

1.c. Favoriser les techniques les plus acceptables socialement et environnementalement. Ainsi, il est proposé de favoriser la maturation de la technique des éoliennes flottantes qui



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

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

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

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

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

## **A - Ports**

### **4. Développer une stratégie nationale portuaire**

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

Il est décidé de :

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

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

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

### **5. Les ports durables du futur**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **B - Transport maritime**

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

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

6.a. Etudier les possibilités d'un report fidélisé des autres modes de transport, en particulier routier, vers le transport maritime (développement des autoroutes de la mer et du cabotage maritime à courte et moyenne distance, mesures de régulation des réseaux de logistique), notamment sur l'Arc Atlantique. Viser le doublement de la part actuelle des modes

## **C - L'industrie navale**

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

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

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

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

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

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

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

## **D – Eco-conception et démantèlement des navires**

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

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

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

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

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

10.b. La France dans le cadre de la stratégie européenne sur le démantèlement des navires portera une initiative visant à renforcer la législation sur la déconstruction des navires civils et militaires et autres insta









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

## PECHES MARITIMES

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

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

Le défi environnemental de la durabilité et de la biodiversité.

Le défi de la sécurité alimentaire (quantitatif et qualitatif).

Le défi de la rentabilité économique.

Le défi de l'image dégradée des métiers et de la crise des vocations.

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

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

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

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

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

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

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

## **18. Encourager et favoriser les évolutions techniques et pratiques**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **20. Adapter les organisations professionnelles et la PCP**

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

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



## POLLUTIONS MARINES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **30. Lutter efficacement contre les pollutions**

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

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

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

### **31. Prévenir les accidents et les pollutions**

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

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

### **32. Identifier et sanctionner les auteurs des pollutions**

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

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

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

### **33. Mieux indemniser les victimes des pollutions**

Promouvoir de nouvelles règles pour le FIPOL pour une meilleure réparation des préjudices subis, l'encouragement des collectivités locales à se doter de plans Infra Polmar, le renforcement des plans Polmar face aux nouveaux risques du transport maritime et la







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

### **38. Achever la délimitation des zones maritimes**

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

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

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

39.b. Inscrire dans le mandat de la France pour la négociation des accords de

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

40.d. Participer activement au Forum global

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

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

### **43. En matière de prévention des pollutions marines**

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

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

## **E - Mettre en place une politique maritime européenne**

### **45. Une politique maritime intégrée**

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

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

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

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

45.e. Explorer la possibilité de créer à moyen terme une coopération renforcée, au sens du

#### **47. Présence de l'Europe dans les instances internationales**

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

#### **F - Mener une politique européenne exemplaire**

##### **48. Appliquer le droit communautaire de façon harmonisée**

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

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

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

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

50.b. Ne pas envisager le développement des projets de stockages géologiques de CO<sub>2</sub> en mer au niveau européen, sans mettre en place les dispositifs de recherche et d'expérimentation nécessaires pour évaluer les risques et les impacts environnementaux.

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

## **G - Plan d'actions pour la Méditerranée**

### **51. Mesures de protection de la biodiversité :**

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

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

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

52.b. Ouvrir la gouvernance en direction des pays riverains (Convention de Barcelone, 41844 18-19 2011 Ag. De. 2011 Sc. de p. 52 Tit. 24 (log. Le cad. de l'UPM) 11 é05.4 ( ) JTJ1 ta.eioerlu, (aT1D.0013u.0

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

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

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

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

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

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

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

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

55.f. Donner aux « conseils maritimes ultra marins » les moyens et les outils de concertation pour définir une stratégie régionale qui sera la contribution française à la stratégie à l'échelle du bassin maEtat.

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

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





## Table ronde n° 2

**Soumise à de rudes pressions anthropiques, la «délicate rencontre entre la terre et la mer » exige une gestion intégrée qui prenne en considération tant le bassin**

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

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

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

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

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

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

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

58.g. Encourager les « ports à sec » afinsecs, 06 Twm» (uitan les «

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

## **Des aquacultures intégrées et écologiquement soutenables**

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

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

61.b. Veiller à ce que le schéma national de développement aquacole en cours de préparation intègre l'ensemble des contraintes de gestion intégrée terre/mer, et s'effectue

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

### 64. Soutenir l'évolution des activités agricoles

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

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

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

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

- soutenir le développement de l'agriculture biologique sur les zones côtières remarquables ou fragiles et plus généralement promouvoir les alternatives à l'utilisation de pesticides ou engrais dommageables aux milieux aquatiques ;
- développer les marchés spécifiques à l'agriculture du littoral (circuits courts et

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







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

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

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

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

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

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

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

### **72. En matière de planification spatiale**

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

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

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

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

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

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

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

## 73. En matière économique

## **75. Améliorer l'urbanisme**

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

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

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

## **76. Maîtriser le foncier et rationaliser son utilisation**

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

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

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

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

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

## **Gouvernance nationale et infranationale des zones littorales**

collectivités d'outre-mer.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **79. Elargir la concertation et développer les consultations**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **81. Développer la planification, notamment pour les énergies renouvelables**

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

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

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

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

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

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

### **Une meilleure surveillance et un contrôle plus efficace**

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

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

## **86. Formation et organisation des contrôleurs et des magistrats**

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

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

## **87. Aux niveaux communautaire et international :**

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

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

## **B – Renforcer le contrôle et la surveillance**

### **88. Moyens de contrôle et de surveillance**

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

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

### **89. Sauver les vies**

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

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

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

89.c. Renforcer la mise en place des syst



## **C - Connaître et prévenir**

### **93. Impliquer les pêcheurs dans la surveillance environnementale**

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

### **94. Prévenir et sanctionner des pollutions**

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

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

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

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

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

## **Financement des actions maritimes : une fiscalité propre ?**

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

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

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

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

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

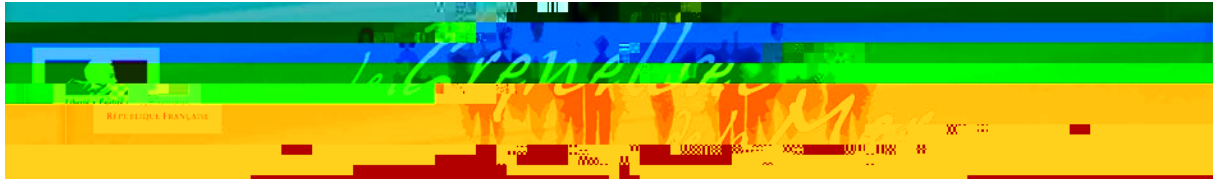
95.c. Lors de l'implantation de toute nouvelle installation assujettie à étude d'impact, provisionner des garanties financières destinées au coût de démantèlement en fin de vie, afin de respecter l'environnement marin et d'assurer la réversibilité des projets.

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

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

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

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



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

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

## **99. Garder la mémoire**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ionair srles

## **101. Conserver et valoriser le patrimoine maritime**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **103. Valoriser le patrimoine « phares »**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **106. Informer et sensibiliser les décideurs et futurs décideurs**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **C - Intégrer la mer dans les formations initiales**

**110.**



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

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

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

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

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

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

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

## **Valoriser et rendre attractifs les métiers de la mer**

Les entreprises de transport maritime évoluent dans un contexte mondialisé et sont soumises à une forte concurrence internationale qui favorise les armements les « moins

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

### **113. Inscrire la France dans une démarche d'exemplarité**

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

113.a. Procéder dans les meilleurs délais à la ratification des conventions internationales maritimes en attente, et notamment la convention sur le travail maritime (OIT 2006) et la convention sur le travail dans le secteur de la pêche (OIT 2007), puis à leur extension aux DOM/COM.

113.b. Étendre l'application de ces conventions au registre RIF.

113.c. Contribuer à rendre effective l'application des conventions de l'OIT relatives aux gens de mer et suivre l'évaluation de cette application par l'OIT.

### **114. Améliorer les compétences maritimes des administrations**

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

114.a. Inscrire dans les programmes dispensés par le CNFPT, une formation maritime spécifique.

114.b. Prévoir une mise à niveau des agents administratifs concernés par la mer au sein de l'Etat et des collectivités territoriales par mise en place de cursus de formation continue.

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

115.a. Créer une filière cohérente de formations qualifiantes (universitaire et professionnelle) des métiers liés à la mer ainsi que les équivalences et passerelles adaptées. Proposer des formations qualifiantes de niveau CAP, BTS.

115.b. Établir un état des lieux des différentes filières de formation maritimes et para-maritimes outre-mer pour l'enseignement à finalité professionnelle. Soutenir le développement des qualifications dans les différents territoires et inscrire les établissements maritimes dans une perspective régionale. Créer un lycée de la mer ou s'assurer de l'existence de sections maritimes au sein d'établissements existants. Favoriser l'accès à la profession de marin. Renforcer l'action du Service militaire adapté et professionnaliser ses formations à vocation maritime.

115.c. Développer des filières de formation qualifiantes adaptées aux activités de démantèlement.

115.d. Mieux sensibiliser les futurs navigants aux problématiques de respect de

l'environnement : développer un référentiel de formation à destination des écoles de





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **126. Renforcer les moyens d'observation outre-mer**

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

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

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

## **A.4 – Mieux évaluer les impacts et les coûts**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

129.a. Développer la connaissance nationale et locale de l'évolution des



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

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

## **B - Recherche – innovation**

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

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

Ceci suppose de promouvoir :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **B.2 - Coopérations internationales et européennes**

### **133. Développer les coopérations internationales et européennes**

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

133.b. Inscrire la communauté scientifique marine française dans les plateformes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

135.d. Renforcer la protection des récifs coralliens dans les territoires d'outre-mer:2( des récifs )

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

135.f. Faire des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) un espace de

s (a)5tim danurabcti..0011 .696TD( )Tj.2787c-.704 0 10T8 1 Tf-37.8 59.7603 Tm0 g18.615.022

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

### **137. Faciliter les expérimentations et la diffusion des technologies**

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

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

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

### **138. Biotechnologies marines et propriété industrielle**



## **ANNEXE : PROPOSITIONS RESTEES ENTRE CROCHETS OU REGIONALES** **NON VALIDEES**

### **Table ronde n°1**

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

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

[Généralisation des UEGC en 2015].

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

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

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

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

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

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

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

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

