



le Grenelle  
de la Mer

« Planète mer :  
inventer de nouvelles régulations »

SYNTHÈSE  
4  
GROUPE  
RAPPORT





# le Grenelle de la Mer

## Président :

**Laurent LUCCHINI**, Professeur émérite à l'Université de Paris I et à l'Institut océanographique, Président du Conseil scientifique de l'Institut du droit économique de la mer (INDEMER – Monaco)

## Vice-présidents :

- **Erik ORSENNA**, Conseiller d'Etat, Président du Centre international de la mer
- **Jean DAUBIGNY**, Préfet de région, Préfet de la Région Bretagne

## Rapporteurs :

- **Geneviève BESSE**, Chargée de mission stratégie – Ministère du développement durable / Commissariat général au développement durable / Délégation développement durable
- **Michel BABKINE**, Chargé de mission au Secrétariat Général de la Mer



## Sommaire

<b>SYNTHESE ET PRINCIPALES MESURES</b>	p. 5
<b>RAPPORT</b>	
Introduction	p. 7
<b><u>Première partie: assurer une bonne gouvernance</u></b>	
1. Développer la connaissance fondamentale du milieu marin aux plan national, européen et mondial: renforcer et organiser la recherche en appui de la politique maritime intégrée	p. 10
2. Anticiper les conflits d'usage. Renforcer la surveillance pour aboutir à une vision commune de la situation des activités maritimes	p.14
3. Planifier les espaces maritimes au plus près des réalités éco-systémiques	p.16
4. Combler les déficits de gouvernance	p. 22
<b><u>Deuxième partie: La France face à sa responsabilité particulière</u></b>	
1. Changer de perspective outremer	p. 26
2. Renforcer le rôle de l'Etat	p. 32
3. Renforcer les moyens d'une politique maritime intégrée	p. 33
4. Soutenir activement la définition d'une politique maritime européenne	p. 37
5. Peser sur la gouvernance mondiale des océans	p. 41
<b><u>Troisième partie: faire du secteur maritime un secteur exemplaire dans l'économie mondialisée</u></b>	

1. Soutenir de nouvelles filières qui favorisent un développement durable p. 44
2. Promouvoir des emplois durables et un travail décent dans le secteur maritime p. 45
3. Lutter contre les pavillons de complaisance p. 47
4. Promouvoir une politique de gestion intégrée et planifiée des pêches associant les finalités écologiques, sociales et économiques p. 47
5. Adapter la législation pour intégrer les objectifs de la nouvelle stratégie littorale et marine de la France p. 49

## Annexes

- I Liste des membres titulaires et suppléants du groupe de travail p. 51
- II Calendrier des réunions plénières,  
des sous-groupes et des réunions de coordination p. 52
- III Liste des contributions écrites et reçues  
dans les travaux du groupe II p. 53
- IV Liste des personnes auditionnées p. 54
- V Etat des conventions liées à la mer signées / ratifiées par la France p. 55
- VI Etat des coopérations régionales impliquant la France sur le milieu marin dans la Caraïbe, l'océan Indien et le Pacifique p. 68
- VII Propositions du collège ONG sur la pêche p. 71



## Synthèse et principales mesures

Les travaux du groupe ont été riches, les débats animés, les champs couverts très vastes.

Rechercher une bonne gouvernance des océans, c'est chercher à organiser au mieux les interactions entre les acteurs, c'est chercher à concilier globalité et cohérence. Le groupe a dégagé une vision d'ensemble de la mer.

Si la mer contient toutes les solutions pour notre avenir, face aux défis démographiques, alimentaires ou climatiques à venir, il est urgent d'assurer une bonne gouvernance de ses richesses, à toutes les échelles. Il faut rendre compatibles ses différents usages et les hiérarchiser. Il faut développer une approche intégrée, ce qui ne veut pas dire que gouvernance et sectorisation ne peuvent cohabiter : la bonne gouvernance de la pêche est par exemple à rechercher.

Quelles sont dès lors les clés d'une bonne gouvernance des océans ? Comment la France peut elle mieux assurer sa responsabilité particulière ?

D'abord un constat : on ne peut bien gouverner que ce qu'on connaît ; le rapport démarre donc avec

**A) - Cette première ambition, ce préalable nécessaire: développer la connaissance fondamentale du milieu marin**, aux plan national, européen et international. Prioritairement, il s'agit de mieux connaître ce qui permet de mieux anticiper l'avenir : les liens entre océans et changement climatique ; le fonctionnement des écosystèmes et les critères nécessaires à leur gestion; la réduction du coût énergétique du transport maritime.

Pour cela, il faut **décloisonner la recherche**, renforcer la coopération entre chercheurs et la synergie des programmes et budgets, intégrer pleinement la recherche marine et maritime dans les négociations en cours du programme cadre de recherche européen. Améliorer la gouvernance de la recherche implique aussi avec un meilleur partage de la connaissance avec les professionnels et la société civile.

Lancer un « **Kourou** » de la recherche pour connaître le fond des océans. L'Outre mer a un rôle majeur à jouer. Assurer une bonne gouvernance de la recherche sur les océans, c'est aussi **combler les lacunes de la connaissance** : avoir par exemple la même ambition en matière de recherche pour la **biodiversité** marine qu'en matière de changement climatique.

**B) - Deuxième ambition: faire face aux enjeux de sûreté et de sécurité en mer.** L'actualité nous le rappelle trop souvent : piraterie, accidents, voire migrations internationales par mer, migrations qui sont appelées à se développer selon les projections des spécialistes. Certaines zones méritent une surveillance particulière comme les détroits et aussi les ports. Développer un transport maritime écologique, c'est avoir les moyens de vérifier l'état des bateaux et de leurs équipages. Il faut donc renforcer la capacité de l'Etat en mer, développer par bassin maritime un système européen de surveillance et de gestion intégrée, aller vers une mutualisation des moyens.

Le groupe s'est penché sur les **déficits de gouvernance**, ce qui a fait ressortir le besoin de mettre en synergie les ports européens, ou encore le besoin de mieux assurer la protection du plus grand musée du monde que sont les épaves.

**C) -Troisième ambition : planifier les espaces maritimes au plus près des réalités des écosystèmes.** Le rapport plaide pour **une approche par bassin maritime** : cela suppose le renforcement des six conventions régionales avec des transferts d'expérience entre grands bassins maritimes gouvernés par ces conventions; la création d'aires marines protégées sur le modèle de ce existe en Méditerranée; de construire les outils pour préserver l'arctique.... Au plan national, des organes nouveaux sont proposés, qui fonctionneraient selon une gouvernance à 5 : conseil national de la mer et du littoral, comités de bassin transfrontaliers dans chacun des bassins maritimes outre mer.

**D) - Quatrième ambition : 10 propositions pour changer de perspective outre mer:** donner à notre outre mer les moyens d'être au centre de la gestion de son espace maritime.

Le groupe propose d'instituer une double subsidiarité et d'assurer une gestion par bassin maritime transfrontalier. Quatre bassins expérimentaux pour l'outre mer seraient créés: caraïbes, pacifique, océan indien, atlantique nord (Saint Pierre et Miquelon) ainsi que des pôles d'expertise dans chaque océan. Le rapport propose de désenclaver les régions ultramarines en développant le transport par mer et la coopération régionale. Renforcer les moyens de la recherche sur place, le rôle de l'outre mer à l'international, la prévention des risques sont des priorités.

**E) - Cinquième ambition: renforcer le rôle de l'Etat,** avec la création du Conseil national et conseils de façade et la mise à niveau des capacités de contrôle.

**F) - Sixième ambition : peser sur la gouvernance mondiale des océans:** évaluer la convention de Montego Bay sur le droit de la mer, combler ses lacunes par des conventions de mise en oeuvre. Construire les outils de demain. Promouvoir l'idée de faire de la haute mer un bien public mondial.



## Rapport

*Le présent rapport constitue le compte-rendu des débats du groupe IV du Grenelle de la mer composé de représentants des syndicats de salariés, des employeurs, des collectivités territoriales, des associations, des services de l'Etat et de personnes qualifiées et morales associées.*

### Introduction

Par Laurent Lucchini, Président du Groupe de Travail

Le mandat confié au Groupe de Travail 4, intitulé « *Inventer de nouvelles régulations* », a pour objectif de faire traiter par celui-ci des questions de gouvernance de la mer et de l'inviter à présenter des propositions aussi ambitieuses que possible sur ce sujet.

Cette gouvernance a pour vocation de développer ses effets dans une triple sphère :

- 1 internationale;
- 2 européenne: l'Union européenne s'est d'ailleurs résolument engagée depuis peu dans la construction d'une politique maritime intégrée et dans la détermination d'une base plus opérationnelle par le biais d'une Directive-cadre dénommée « *Stratégie pour le milieu marin* » ;
- 3 nationale et infranationale : des efforts sont entrepris dans le cadre du Grenelle de la mer, mais aussi l'ont été parfois dans d'autres enceintes (Ex. Rapport Poséidon) afin de déterminer - là encore - une politique maritime intégrée à tous ses niveaux (national, régional, local, Territoires français d'outre-mer...). La France se doit d'autant plus d'emprunter cette démarche que les espaces maritimes sur lesquels elle exerce souveraineté ou juridiction (2<sup>ème</sup> place dans le monde) sont dispersés à travers mers et océans (Atlantique, Pacifique, Indien) et qu'il importe de mieux ordonner les activités qui s'y déroulent

Avant d'entrer dans le vif du sujet, deux questions préalables méritent d'être posées, appelant des réponses de volume différent :

- Comment définir la gouvernance ?
- Pourquoi une gouvernance ?

## 1 - Essai de définition de la gouvernance

Il convient de serrer de plus près un concept qui est récent (sans référence dans les dictionnaires d'il y a seulement quelques années). L'exercice de définition est donc périlleux et rares sont ceux qui s'y appliquent.

Il semble que le terme s'appuie sur deux notions complémentaires: celle de globalité, celle de cohérence:

- Globalité: il s'agit, en effet, de concevoir dans une vision d'ensemble les problèmes de la mer, en essayant de rendre compatibles les différents usages qui sont faits des eaux et des fonds marins, de les hiérarchiser selon la juste place à conférer à chacun d'eux, mais aussi de les confronter aux préoccupations de développement durable et de protection du milieu et de ses ressources
- Cohérence, parce que toutes les stratégies définies, toutes les décisions prises sont appelées à s'emboîter les unes dans les autres dans un ensemble qui se veut organisé

En d'autres termes, la gouvernance, c'est gérer mieux par l'ordonnement de toutes les composantes (dans le double sens du haut vers le bas et du bas vers le haut). Elle remplit une fonction d'ordre.

Cette gouvernance peut déboucher sur deux sortes de solutions :

- soit l'élaboration d'une **politique maritime intégrée** : solution la plus satisfaisante qui correspond au modèle ci-dessus décrit ;

Dans cette version, la gouvernance prend appui sur un certain nombre d'éléments constitutifs :

- une meilleure connaissance du milieu marin
  - la détermination d'une stratégie
  - des instances mises en place
  - des principes et des normes
  - des mécanismes de contrôle
  - une évaluation périodique des résultats
- soit assurer une **coordination renforcée** entre les différents acteurs: solution plus simple dans son principe visant à mettre en relation diverses instances et à agencer leur travail dans une perspective déterminée. C'est notamment ce qui se passe au niveau international, lequel relève de la coordination. Il est difficile de construire une politique à laquelle quelque 200 Etats donnent leur accord et en l'absence d'un décideur unique (Assemblée générale des Nations Unies, Conférence des Parties, Processus consultatif officieux, DOALOS ?)

## 2 - Pourquoi la gouvernance ?

Cette seconde question découle naturellement de la précédente, en répondant à des impératifs de logique.

Il importe, en effet, de dépasser les différentes visions sectorielles pour embrasser les actions à entreprendre et les combiner de façon équilibrée dans un tout unitaire.

Cette conception était d'ailleurs exprimée - comme ambition de départ non atteinte - par la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 dans le point 3 de son Préambule:

*« Conscients (les Etats Parties à la Convention) que les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble »*



Ses mérites sont évidents:

- éviter les doubles emplois, voire les contradictions, entraînés par différentes actions de nature purement sectorielle
- rendre possible des économies de moyens
- permettre de fixer des étapes à court, moyen, long terme, dans la réalisation des divers éléments d'une politique

Mais, gouvernance et sectorisation peuvent cependant cohabiter : si la première se conçoit surtout comme agrégeant toutes les composantes d'un ensemble, elle peut également s'appliquer à un ou plusieurs secteurs particuliers (gouvernance de la pêche, par exemple).

## **PREMIERE PARTIE : ASSURER UNE BONNE GOUVERNANCE**

### **1. Développer la connaissance fondamentale du milieu marin aux plans national, européen et mondial : renforcer et organiser la recherche en appui de la politique maritime intégrée**

La connaissance du milieu et des fonds marins souffre d'insuffisances. La situation est d'autant plus dommageable que la gestion intégrée des mers et des océans repose sur une connaissance partagée, qu'il s'agisse de diagnostic, d'inventaire, de stratégie, de suivi, de surveillance ou d'évaluation. La coordination des actions s'appuie donc, d'abord, sur une information commune et partagée.

Les objectifs sont nombreux : préserver le milieu, ses ressources, le développement en mer et sur le littoral, contrer les activités illicites, évaluer l'impact des politiques maritimes et le champ de la connaissance à détenir touchent à un très large spectre, qu'aucun organisme ne peut espérer couvrir seul.

L'ampleur des besoins appelle un engagement comparable aux programmes développés dans le domaine de la recherche spatiale.

La coopération devrait être la norme en la matière à l'échelon national, communautaire et international. Le coût de l'observation ou de la surveillance en mer est tel que la mutualisation est souhaitable pour chacun.

#### **1.1 Objectifs et méthodes**

##### *a) - Définir les principes directeurs, déterminer les priorités.*

Les principes directeurs pour l'organisation de la recherche doivent établir un cadre de coordination pour que les organismes de recherche intervenant dans le domaine maritime, comme les autres institutions dont l'activité contribue à l'amélioration des connaissances, (Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM), observatoires,...), travaillent à tous les niveaux de façon simultanée et selon le même protocole, pour parvenir en fin d'exercice à une intégration des résultats obtenus.

L'objectif est de disposer d'avis scientifiques utilisables par les autorités politiques pour mettre effectivement en œuvre les engagements pris au Sommet mondial sur le développement durable de Johannesburg en 2002 visant une gestion des mers et des océans selon une approche écosystémique et permettant un développement durable de l'ensemble des activités humaines.

#### **Proposition :**

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

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

*b) - S'appuyer sur les réseaux et les programmes européens et internationaux pour développer une recherche intégrée*

Les programmes de recherche engagés dans le domaine maritime manquent de cohésion d'ensemble et de coordination dans leur activité de collecte.

**Propositions :**

- Accroître l'action internationale en liaison avec les autorités onusiennes concernées en consolidant les réseaux des organisations de recherche et d'une façon générale, renforcer la coopération internationale en cette matière ;
- Développer les bases de données ouvertes en intégrant notamment la prise en compte des océans par le mécanisme GEO (Global Earth Observation) d'élaboration d'un système mondial d'observation de la terre ;
- Organiser la recherche européenne en appui de la politique maritime intégrée :
  - renforcer la coopération entre les organismes de recherche européens, en liaison avec la DG Recherche, améliorer la coordination et la synergie entre les programmes communautaires d'une part et entre les programmes communautaires et nationaux d'autre part.
  - inviter la DG recherche à travailler avec les organismes de recherche internationaux,
  - s'appuyer sur les programmes et budgets existants en mobilisant les instruments appropriés du 7<sup>ème</sup> programme cadre de recherche et développement technologique (PCRDT),
- Promouvoir un programme et un budget européen de la recherche maritime et marine sous l'égide du prochain PCRDT.
- Soutenir les initiatives à but non lucratif, dont le mécénat.
- Promouvoir une politique française ambitieuse en faveur des sciences de la mer afin que la France puisse faire face à ses responsabilités au niveau européen et international.

Les programmes devraient être définis de façon à répondre notamment aux obligations et aux besoins : de la recherche marine, dans et hors des zones sous juridiction française et en particulier pour l'Outre-mer, de la connaissance et du suivi de l'environnement marin des zones littorales et maritimes sous juridiction nationale, de la gestion de la mer.

- Appuyer les programmes nationaux sur les pôles d'excellence mer organisés en régions PACA et Bretagne.
- Lancer un appel à un projet « *Pôle d'excellence, littoral et maritime* » pour apporter un nouvel élan aux projets territoriaux encourageant initiatives et innovation.
- Associer tous les types de navires à l'observation des océans.
- [Suspendre les projets de stockages géologiques en mer de CO2 au niveau européen jusqu'à ce que les risques et les impacts environnementaux soient mieux connus]

*c) - Promouvoir une gouvernance partagée de la connaissance entre scientifiques et autres acteurs.*

**Propositions :**

Promouvoir 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 :

- analyse des données et de l'expérience des pêcheurs professionnels et des aquaculteurs,

- mise à disposition auprès des pêcheurs d'outils de recueil et de maîtrise des données environnementales,
- constitution d'une véritable « *maison commune* » aux pêcheurs et scientifiques pour faciliter la coproduction d'informations sur la ressource et initier d'une façon générale, une nouvelle gouvernance scientifiques/pêcheurs ;
- Poursuivre les efforts de la France en vue de la création d'un " GIEC de la biodiversité"assurant la prise en compte de la biodiversité marine, dans le cadre du mandat en cours de négociation de l'Intergovernmental science-policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES) (cf. IV.2) .
- Faire intervenir la recherche dans les domaines de la manutention, de l'organisation des terminaux pour ouvrir des perspectives d'amélioration de la sécurité, des conditions de travail, de la maîtrise des risques industriels et de la pollution des sols côtiers.

#### *d) - Développer les moyens et les services d'observation des espaces maritimes*

La surveillance de la mer et du littoral est indispensable à la décision, qu'il s'agisse de décisions stratégiques ou de décisions de gestion. Les objectifs de la surveillance du milieu marin sont nombreux. L'ensemble des moyens doit donc être sollicité et fédéré.

Les propositions suivantes touchent à l'observation spatiale de la terre et des océans.

#### **Propositions**

- Consolider dans la durée les programmes spatiaux européens d'observation des espaces maritimes ;
- Faire jouer à la France un rôle moteur au plan européen dans le développement des services liés à l'observation spatiale océanique (« *océanographie opérationnelle* ») et garantir les financements, dans le cadre du programme Global Monitoring and Evaluation System (GMES).

#### *e) - Renforcer les outils nationaux*

#### **Propositions**

- Mettre en place un pôle de développement et de recherche énergétique public.
- Donner mandat au futur Conseil national de la mer et du littoral 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.
- (voir infra Outre-mer).

## 1.2 Les apports de la recherche à la politique maritime intégrée : améliorer la prévention des risques et la planification des politiques

#### *a) - Préserver le littoral des menaces naturelles.*

Le réchauffement climatique entraîne l'élévation du niveau de la mer et des événements climatiques extrêmes de plus en plus fréquents, notamment outre-mer.

Ces phénomènes accroissent les risques pour les populations et les biens dont la sécurité dépend d'une protection naturelle ou artificielle.

L'actualité mondiale des dernières années foisonne de catastrophes liées à des ruptures de digues et à l'invasion de territoires par la mer. Elle a mis en évidence le déficit de connaissance des points faibles du littoral et la limite aux actions de prévention.

### **Propositions :**

- promouvoir un programme national d'information et de protection des populations littorales contre les phénomènes exceptionnels ;
- prendre en compte systématiquement la hausse générale des mers et les autres effets du changement climatique dans les politiques d'aménagement du territoire et adapter les schémas de planification en conséquence ;
- intégrer pleinement à court terme ces questions dans les documents et autorisations d'urbanisme et d'aménagement et faire évoluer la partie correspondante du projet de loi dite « Grenelle 2 » (Loi engagement national pour l'environnement)
- recenser et mettre en place un suivi des points critiques vis-à-vis des menaces (altimétrie, érosion, état des ouvrages, populations concernées...) à court terme ;
- fixer à court terme (d'ici 2010) un programme d'actions prioritaires et de planification entre l'Etat et les collectivités et le chiffrer en distinguant la prévention des menaces à long terme liées aux évolutions du milieu et la planification d'urgence en réponse à des phénomènes violents et immédiats du type tempête ou cyclone ;
- donner une place essentielle au développement de la culture du risque majeur auprès des populations côtières ;
- améliorer la planification des actions curatives pour faciliter le retour à la normale à l'issue d'un évènement de grande ampleur d'origine climatique ;
- élaborer sur des sites pilotes, notamment outre-mer, des plans de retrait face à la montée des eaux ;
- de façon générale, réduire la vulnérabilité des populations et des territoires.

### *b) - Favoriser l'exploitation équilibrée des ressources halieutiques sur la base d'une démarche scientifique.*

L'approche écosystémique nécessite que des progrès soient accomplis dans la connaissance du fonctionnement des écosystèmes. Elle appelle aussi un renforcement des mécanismes d'élaboration des expertises scientifiques en matière d'exploitation des ressources.

### **Propositions :**

- Donner davantage de moyens aux scientifiques, au plan communautaire, pour renforcer leur contribution au processus de définition des TAC.
- [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].
- Améliorer la connaissance des impacts du changement climatique sur la ressource et sur les communautés de pêcheurs ultra marins.

- Mettre en oeuvre un bilan complet et contradictoire des pêcheries artisanales et industrielles (avantages et inconvénients écologiques, économiques et sociaux comme le maintien d'un tissu de population sur l'ensemble du territoire français).
- Contribuer activement au bilan dans un cadre d'expertise mondiale des pêcheries profondes à partir des données mondiales existantes pour déterminer s'il est possible ou non de considérer les populations de poissons profonds comme une ressource exploitable durablement.

## **2. Anticiper les conflits d'usage. Renforcer la surveillance pour aboutir à une vision commune de la situation des activités maritimes.**

### **2.1 Anticiper les conflits d'usage en régulant les activités**

La mer est régie par la liberté de navigation. Toutefois, si l'usage de la mer reste libre, il se fait désormais dans un contexte profondément renouvelé. En effet, l'accroissement, la complexité et la diversité des activités maritimes ainsi que la prise de conscience du fait que la mer est un patrimoine collectif à protéger implique un encadrement et une régulation des activités maritimes avec pour objectif de préserver un équilibre entre la liberté et le besoin de régulation.

#### **Propositions :**

- Développer des actions stratégiques pour améliorer la sécurité de la navigation notamment dans les détroits internationaux
- [Porter à l'OMI la question de la fermeture du détroit de Bonifacio aux navires transportant des matières dangereuses.]

### **2.2 Accroître la surveillance des activités maritimes et les contrôles.**

Anticiper et prévenir un accident, un acte illicite, des comportements préjudiciables aux milieux, le pillage de biens culturels maritimes supposent d'identifier très tôt et de suivre de façon précise les navires en organisant la traçabilité des transits, en coopération entre les dispositifs nationaux de surveillance.

La régulation des espaces maritimes ne peut s'envisager sans moyens de surveillance et de contrôle adaptés, assortis de [sanctions significatives].

Des améliorations dans le déploiement de capacités de surveillance nationales semblent possibles en recherchant l'établissement d'une coopération intra communautaire élargie aux Etats tiers limitrophes.

#### **Propositions :**

- Accélérer le déploiement des systèmes de surveillance dans les CROSS en poursuivant leur plan de modernisation,
- Renforcer les dispositifs de surveillance des navires au niveau national et européen, notamment dans les zones critiques tels que les détroits, et les développer dans les espaces du large : golfe de Gascogne, atterrages atlantiques de la Manche ;
- Promouvoir la coordination avec mise en réseau des systèmes de surveillance maritime pour mettre en cohérence les contrôles sur la sûreté, la sécurité, la protection de l'environnement et les conditions sociales :
  - au niveau national en poursuivant les programmes de surveillance intégrant les capacités

existantes des différentes administrations et en recherchant la définition d'un réseau de surveillance intégrant les systèmes développés par les administrations (SPATIONAV, Trafic 2000, ...);

- au niveau européen, en développant - 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.
- Amplifier et croiser les contrôles sur les navires dans le cadre d'une coordination européenne renforcée des moyens de surveillance côtière, du type garde côte afin de détenir une vision en profondeur des activités maritimes.
- [Créer un service de surveillance de la navigation maritime à vocation mondiale, assortie d'un corps international de gardes-océans chargés des contrôles et des interventions (police internationale des mers).]

### 2.3 Renforcer les capacités et l'organisation de l'action de l'Etat en mer dans le domaine de la surveillance et de la coordination opérationnelle des interventions.

Il existe plusieurs types de moyens de surveillance et de contrôle de l'espace maritime : satellitaires (systèmes d'observation spatiale, collecte d'AIS par satellite), navals, aéroportés, côtiers (radars, systèmes d'identification des navires, etc.).

La dimension aérienne est un maillon essentiel. Il importe donc de lui donner toute sa place dans les améliorations et le renforcement des capacités de surveillance et d'intervention.

#### **Proposition :**

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

- L'organisation de la surveillance maritime et de l'intervention est basée sur le dispositif opérationnel de l'action de l'Etat en mer qu'il convient de renforcer :
- sans modifier le principe de la coordination des moyens sous l'autorité du préfet maritime. Ce dispositif répond aux exigences opérationnelles de la protection de nos intérêts côtiers et à la multiplicité des intervenants. Il serait d'ailleurs souhaitable, selon certains membres du GT4, de mettre en place un préfet maritime dans la zone Antilles Guyane.
- en développant un renforcement capacitaire opérationnel en fonction des besoins notamment au regard de l'évolution du trafic et de la taille des navires,
- en faisant évoluer la fonction de garde côte à travers la mise en place à terme d'un armement unique mise à la disposition des administrations pour l'exécution de leur mission de surveillance, de protection et d'intervention selon un schéma organisationnel donnant une meilleure efficacité et visibilité de la fonction garde côtes, préfiguratrice d'une organisation européenne,
- en soutenant les actions de la Société Nationale de Sauvage en Mer (SNSM).

#### **Propositions :**

- 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,
- Etudier l'opportunité de mettre en place dans les différents bassins maritimes outre-mer notamment dans la zone Antilles Guyane
- Confier à une entité unique le rôle d'armateur pour l'ensemble des moyens navals pour assurer l'action de l'Etat en mer.

### **3. Planifier les espaces maritimes au plus près des réalités éco systémiques.**

Le premier objectif d'une planification stratégique spatiale est de définir les espaces pertinents pour permettre le développement d'approches intégrées offrant une vision d'ensemble des différents enjeux d'un même espace : activités pratiquées (pêche, aquaculture, exploitation des ressources énergétiques et minérales, navigation maritime, tourisme), aménagement du littoral, protection de l'environnement et de la biodiversité. La détermination de cet espace maritime homogène doit procéder d'une triple analyse : une approche écosystémique fondée sur des données scientifiques, une approche économique et sociale appuyée sur une analyse des activités humaines et une approche politique permettant de définir cet espace comme une entité dont la gestion est viable.

Dans ces espaces, la planification stratégique constitue l'instrument de « contractualisation » à court, moyen et long terme par les acteurs des objectifs communs, et de l'approche choisie pour les atteindre. Elle permet la prise en compte des conflits d'usage et des conséquences environnementales économiques et sociales des activités envisagées en partageant notamment l'information entre les différents gestionnaires des politiques mises en œuvre.

La prise en compte de l'imbrication des échelles d'espace et de temps est ensuite assurée par une déclinaison progressive de cette planification stratégique : la prise en compte des thèmes globaux et du long terme étant assurée au niveau national, voire européen ou international, celle des enjeux locaux et de plus court terme au niveau local. La cohérence de l'ensemble repose d'une part sur l'articulation de la planification stratégique nationale avec celles, éventuelles des niveaux supérieurs (international, européen), et d'autre part sur des instances de concertation ou de gouvernance selon les cas qui permettent de prendre en compte les acteurs du niveau inférieur dans l'élaboration et la mise en œuvre des stratégies.

#### **3.1 Les échelles de la planification stratégique spatiale**

La variété des appellations, nouvelles, courantes ou juridiques, qui caractérise les espaces maritimes (bassin maritime, bassin maritime régional, façade maritime, région et sous-région marine, bassin maritime transfrontalier) sont autant de dénominations qui traduisent une réflexion inachevée sur l'espace pertinent dans lequel doit se décliner une politique maritime intégrée. Ces différentes appellations ne sont en réalité que les avatars de rédactions successives ou de cadres réglementaires élaborés dans le temps mais recouvrant souvent en fait une même réalité : celle d'un espace voulu cohérent pour la mise en œuvre d'une stratégie. Parmi ces termes, il faut cependant relever une exception qui est le terme de façade maritime. Ce vocable représente en réalité une vision terrestre des espaces maritimes et ne permet pas d'envisager réellement une politique intégrée.

Une définition cohérente des espaces où s'appliqueraient les stratégies maritimes pourrait s'appuyer sur quelques principes simples :

- la gestion des espaces maritimes ne peut se concevoir pour elle-même et doit intégrer la gestion du littoral qui borde ces espaces ;
- le littoral, interface entre les espaces terrestres et maritimes, ne peut être considéré comme un espace stratégique indépendant sur lequel pourrait se développer une stratégie propre. Il est, et doit demeurer,



partie intégrante des stratégies maritimes comme des stratégies terrestres. Le littoral ne peut se concevoir sans la région terrestre qu'il borde, pas plus que sans le bassin maritime qu'il entoure ;

- quelle que soit l'appellation que l'on retienne, un « **bassin maritime** » doit être un espace cohérent comprenant des espaces maritimes et un littoral et au sein duquel peut se réaliser la mise en cohérence des enjeux écosystémiques, économiques et sociaux, politiques.

Ces principes, destinés à guider la réflexion, permettront d'élaborer les cadres juridiques nécessaires à la mise en œuvre de politiques prenant en compte tous les aspects, qu'ils soient maritimes au sens propre, littoraux ou qu'ils soient la conséquence plus ou moins directe des impacts sur la mer des activités terrestres.

Cohérents avec les orientations du Livre bleu européen et de la directive cadre européenne sur la stratégie marine, cohérents avec le constat que 80% de la pollution des espaces maritimes procède de la terre, cohérentes enfin avec l'impérieuse nécessité de mettre en place une gouvernance des espaces maritimes efficace qui ne peut qu'associer étroitement aspects terrestres et maritimes, ces principes fournissent un cadre global dans lequel s'inscrivent les propositions qui suivent. Ne remettant pas en cause les fondements de notre organisation administrative, ils peuvent conduire à une rapide amélioration de l'efficacité de nos politiques.

Cadre de gouvernance pertinent sur lequel il est possible de définir et de décliner une politique maritime, le **bassin maritime** est un espace de cohérence des différents enjeux écosystémiques, économiques et sociaux, politiques, un espace de coopération entre des politiques maritimes au sens strict et des politiques terrestres, un espace de coopération internationale entre les pays riverains du bassin maritime. Il se définit alors comme un espace maritime associé au littoral qui le borde.

Dans un tel espace, les stratégies doivent être élaborées à deux/trois niveaux :

- un niveau national qui met en cohérence les enjeux maritimes et littoraux ;
- un échelon européen mettant en cohérence les enjeux maritimes et littoraux des pays riverains ;
- un échelon international mettant en cohérence les enjeux maritimes et littoraux des pays riverains lorsque certains de ceux-ci ne sont pas membres de l'Union européenne.

Les instances de concertation et de gouvernance nécessaires procèdent également de ces trois niveaux et doivent associer tous les acteurs.

Procédant d'une vision en réalité terrienne, la notion de façade maritime n'est pas réellement pertinente pour la définition des politiques et la prise en compte de la mer dans toutes ses dimensions implique plutôt de concevoir la façade maritime comme le lieu de convergence de deux politiques :

- une politique maritime intégrée sur les espaces maritimes et le littoral en ce que ce dernier influe sur les espaces maritimes ;
- une politique terrestre, qui mérite aussi un certain degré, quoique moindre, d'intégration, sur les espaces terrestres et le littoral en ce que ce dernier fait d'abord partie des espaces terrestres.

La définition de la façade procède alors clairement d'une réflexion sur le lieu de convergence de ces politiques terrestres et maritimes, lieu où s'associent et se concertent deux responsabilités, celle des enjeux terrestres et celle des enjeux maritimes. Elle constitue le niveau le plus local de la mise en œuvre cohérente des politiques maritimes et terrestres.

### 3.2 Au niveau international :

Le bassin maritime régional est l'échelle à laquelle les conventions régionales ont vocation à s'appliquer.

#### **Propositions d'ordre général**

- Renforcer les coordinations institutionnelles au sein des bassins maritimes régionaux :
  - en favorisant un rapprochement entre les secrétariats des conventions de mers régionales, de l'OMI, de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) et de l'Organisations régionale de

pêche (ORP) correspondante pour assurer une gestion durable des ressources y compris en haute mer<sup>1</sup>.

- en améliorant la coordination entre les (ORP), opérant au moins en partie en haute mer et en assurant la participation de la France à une évaluation des ORP sur la mise en œuvre des résolutions des Nations Unies,
- en renforçant et en unifiant au niveau international la lutte contre la pêche illicite non régulée et non réglementée (INN) : accroître les moyens de contrôle, publier des listes noires de navires INN communes à toutes les ORP, interdire tout transbordement en mer, généraliser le système de contrôle et de suivi de type VMS, y compris aux navires de soutien. Encadrer l'attribution des licences de pêche, pour éviter le re-pavillonnage de navires INN.
- Favoriser les transferts d'expérience entre bassins :
  - Soutenir la Convention de Barcelone et le Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM), seule convention de mer régionale à avoir tenu compte des objectifs de développement durable (amendements 1995) au-delà d'une compétence environnementale
  - Prendre pour référence les ASPIM pour la coopération entre régions.
  - Evaluer 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, AIFM, NEAFC) compétents chacun dans un domaine propre (transport, haute mer, pêcheries). A plus long terme, valoriser cette expérience dans d'autres cadres régionaux.
- Développer des aires marines protégées (AMP)
  - Les développer en haute mer à travers les six conventions régionales auxquelles la France est partie en s'appuyant tout particulièrement sur le projet pilote d'AMP (zone CHARLIE GIBBS) d'OSPAR ;
  - Contribuer activement aux recommandations du groupe d'experts travaillant auprès de la Convention sur la Diversité Biologique (CDB) recommandant la désignation d'aires marines significatives sur le plan écologique et biologique (EBSA) en haute mer et étendre les réseaux d'aires marines et de réserves marines en haute mer.
  - Etablir un réseau cohérent, représentatif et bien géré d'aires marines protégées pour 10% des océans d'ici 2012 (objectifs internationaux de la CBD) [et 20% d'ici 2020, dont la moitié en réserve de pêche].
  - Soutenir l'organisation du 3e Congrès international sur les aires marines protégées ou international marine protected areas congress 3 (IMPAC 3) qui aura lieu en 2013 à Marseille .
  - Promouvoir l'organisation de conférences régionales sur les aires marines.
  - Veiller à la manière dont seront assurées la surveillance et la protection de ces zones.
  - Défendre la création d'un réseau d'aires marines protégées et de réserves marines au sud du 60° dans l'océan austral sur la base de la Convention sur la faune et la flore marine antarctique.
  - Développer les sanctuaires de mammifères marins

---

<sup>1</sup> Le Mémoire d'entente entre OSPAR et la NEAFC/CPANE constitue un exemple de la coordination institutionnelle proposée.

**a) - Favoriser la protection de la Méditerranée.**

L'Union pour la Méditerranée (UpM) doit représenter pour la mer Méditerranée un modèle avancé de gouvernance dont d'autres bassins régionaux pourraient s'inspirer. Elle pourrait notamment constituer le moteur indispensable pour l'établissement de relations nouvelles et originales entre Etats du Nord et du Sud, riverains du bassin.

A cette fin, il est nécessaire qu'elle prenne appui sur les outils existants que sont le Système de Barcelone (le plus accompli à ce jour des accords régionaux) et la Commission des Pêches pour la Méditerranée. Il convient donc d'utiliser pleinement ces outils et d'en développer les potentialités.

**Propositions :**

- Lancer une expérimentation de gestion intégrée en Méditerranée ouvert à la coopération avec les pays tiers dans le cadre de l'UpM
- Inviter les Etats méditerranéens à ratifier le protocole GIZC et faciliter sa mise en œuvre.
- Ratifier le protocole GIZC par la France avant 2010
- 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).

En application, les propositions suivantes sont émises :

mettre en place dans le cadre de l'UpM un projet régional sur la biodiversité marine assorti d'une protection commune des zones les plus sensibles avec un volet de lutte contre la pollution au niveau de la Convention de Barcelone et de la Commission générale de la pêche en Méditerranée ;

mettre en place une protection commune des zones les plus sensibles à identifier d'ici 2012 ;

renforcer les moyens du sanctuaire des cétacés (PELAGOS) ;

protéger l'ensemble de la Méditerranée au-delà de 1000 mètres de profondeur et tendre à créer, par ce biais, la plus grande réserve du monde en eau profonde ;

oeuvrer auprès des instances internationales pertinentes afin que la Méditerranée soit rapidement inscrite en tant que zone de contrôle des émissions de SOx (zone SECA : Sulphur Emission Control Areas) [en tenant compte de la réalité du cabotage maritime] ;

- proposer des zones de non pêche (ex. : zone du golfe du Lion) ;

- [tendre à créer 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.

## **b) - Préserver le bassin arctique**

La France peut mettre à profit son statut d'observateur au sein du Conseil de l'Arctique pour exprimer activement certaines de ses positions notamment en matière environnementale, en sachant, au demeurant, qu'un des cinq groupes de travail du Conseil s'occupe de la « Protection de l'environnement marin arctique ».

De même que pour relever les défis culturels, l'action de la France est légitime.

Elle a aussi la possibilité d'œuvrer en liaison avec ses partenaires européens auprès du Conseil en attirant l'attention de celui-ci sur les conséquences planétaires qui s'attachent à la fonte des glaces. Ces conséquences planétaires font du statut de l'Arctique une préoccupation de caractère mondial.

L'Arctique et l'Antarctique ne peuvent sans doute pas se voir appliquer les mêmes règles. Il n'empêche que quelques leçons et principes peuvent être tirés de l'expérience du traité de Washington sur l'Antarctique de 1959.

### **Propositions :**

- Participer activement aux groupes de travail du conseil de l'Arctique dans lequel la France a un statut d'observateur ;
- Lancer avec nos partenaires européens une initiative visant à organiser une gestion durable de l'Arctique à un niveau élevé de protection et en s'inspirant dans une certaine mesure de la gestion applicable au continent Antarctique [et dans ce cadre, porter l'idée de transformer le conseil de l'Arctique en une organisation et adopter un traité avec un volet international à l'instar du Conseil de l'Antarctique] ;
- Dans ce cadre, lancer une initiative avec nos partenaires européens visant à créer un réseau d'aires marines protégées et de réserves marines ;
- Mettre au point une stratégie européenne pour préserver le bassin arctique des risques liés à la pollution et à l'aggravation du changement climatique.
- [Promouvoir l'interdiction d'accès de l'Arctique à tous les navires battant pavillon d'Etats non signataires de la Convention Bunker et organiser un système de surveillance approprié ; (sauf à demander aux Etats riverains de l'Arctique de refuser l'entrée de ces navires dans leurs ports, il paraît malaisé d'interdire le passage de ces navires dans des eaux ouvertes à la circulation internationale (principe de liberté de navigation)) ;
- [Participer à la définition des règles concernant l'exploitation par les transports ou l'industrie dans les zones polaires libérées des glaces] ;
- [Promouvoir un moratoire sur les zones découvertes de glace] ;
- [Faire de l'arctique une zone spéciale au sens la Convention MARPOL chapitre V dans une perspective de développement durable].

### **3.3 Au niveau européen :**

Il convient

de mettre au point une planification stratégique européenne en développant des approches par bassin maritime européen correspondant à l'échelle régionale de la politique maritime européenne intégrée.

La directive cadre européenne « *Stratégie pour le milieu marin* » définit des régions marines. Il conviendrait donc de définir des zones maritimes sur la base de la gouvernance maritime régionale européenne.

Le Livre Bleu et les conclusions du Conseil des 8 et 9 décembre " un système européen de gestion intégrée de l'espace maritime" posent le principe d'une approche intégrée et prônent une gouvernance européenne à l'échelle des bassins économiques, éco systémiques sociaux et culturels.

L'objectif de cette approche est d'améliorer la gestion de l'espace maritime en prévoyant les conflits d'usage et les conséquences environnementales économiques et sociales des activités envisagées, au moyen du partage de l'information par bassin entre les différents gestionnaires des politiques conduites à l'échelle du bassin.

### **Propositions :**

- Soutenir au sein de l'Union Européenne une vision spatiale cohérente des espaces maritimes prenant en compte la notion de bassins maritimes.
- 1. Envisager l'opportunité de créer des comités consultatifs maritimes pour favoriser la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée par bassin.
- 2. Institutionnaliser des conférences maritimes régionales périodiques à l'initiative d'un Etat côtier.
- 3. Tirer les leçons de l'approche intégrée en mer Baltique susceptibles d'être appliqués à d'autres mers régionales développées.

### **3.4 Au niveau infra national:**

**Le bassin maritime transfrontalier outre-mer et les stratégies de développement et de coopération à déployer à l'échelle de ces bassins** (voir infra).

#### **La façade et l'échelle locale.**

L'échelle infra nationale devra être précisée en croisant les deux échelles de *l'écosystème* et de la *gouvernance* (comme celle de la « façade maritime », en métropole notamment),

L'échelle de la façade est l'outil spatial à partir duquel s'établit et se renforce la dimension régionale de la politique maritime à l'échelon infranational. Ses délimitations devront s'effectuer selon les critères de la directive cadre stratégique sur le milieu maritime.

La planification à cette échelle intermédiaire constitue notamment une *réponse aux obligations communautaires* en application, notamment, de la directive cadre stratégique pour le milieu marin (2008/56/CE), qui impose le développement de stratégies à l'échelle des éco-régions.

A cette échelle, la planification stratégique de la mer et du littoral correspond notamment pour le volet terrestre aux plans stratégiques de type « SDAGE », ou aux schémas d'aménagement du territoire à grande échelle comme les SAR, avec lesquels la cohérence devra être assurée.

Enfin, l'échelle locale correspond à celle de la planification territoriale (littorale) ou celle des projets sectoriels (parcs éoliens...) ; il existe déjà des instruments de planification territoriale littorale à cette échelle (SMVM ou volet maritime de SCoT en métropole, PGEM en Polynésie française, parcs naturels marins ...), auxquels il conviendra de donner une dimension véritablement intégrée et une dimension de gestion (planification évolutive, suivi, évaluation).

### **Propositions :**

- Elaborer au niveau national une stratégie nationale de la mer et du littoral en intégrant les dimensions européennes et régionales,
- Décliner au niveau de la région maritime ou insulaire les éléments de la stratégie nationale,

- Traduire ces orientations dans les documents de planification stratégique et spatiale (SMVM, SCOT, SDAGE),
- Couvrir l'ensemble du littoral d'un réseau cohérent d'outils du type SCOT. Assortir ces outils d'un volet maritime par l'adjonction systématique d'un schéma de mise en valeur de la mer. Porter cette dernière proposition dans le projet de loi Grenelle II.
- Créer un véritable volet mer dans les SCOT littoraux (à proposer dans le projet de loi Grenelle 2),
- Réduire la vulnérabilité des territoires et des populations par une prise en compte systématique d'une hausse générale des mers et des autres effets de changement climatique, dans les politiques d'aménagement du territoire et d'adapter les schémas de planification en conséquence,
- Prévoir la consultation des CESER
- Mettre en cohérence avec la planification stratégique en mer les plans stratégiques de type SDAGE ou les schémas d'aménagement du territoire à grande échelle comme les SAR ;
- Donner une dimension véritablement intégrée et une dimension de gestion (planification évolutive, suivi, évaluation) aux instruments de planification territoriale littorale existants (SMVM ou volet maritime de SCOT en métropole, de PGEM en Polynésie française, parc naturels marins...)
- Donner plus d'importance aux contrats de baie.

## **4. Comblent les déficits de gouvernance**

### **4.1 Développer la synergie des ports**

La concurrence entre les ports est créatrice de dumping social, environnemental, fiscal et tarifaire et joue à l'encontre d'un développement équilibré des transports maritimes et des filières portuaires. Elle engendre un surcroît de transports terrestres qui ne permettra pas d'atteindre les objectifs nationaux de réduction d'émission de gaz à effet de serre. Dans le Grenelle de l'environnement, une réorientation de la politique de transport terrestre a été retenue.

Pour sortir de ce processus, une rationalisation des politiques portuaires s'impose afin d'organiser durablement les dessertes pratiquées et traiter les questions de sécurité, de transports et de pollution. Il convient de développer une stratégie à l'échelle européenne pour une mise en synergie des ports.

#### **Propositions :**

- Poser les bases d'une stratégie intégrée d'un transport maritime soutenable et des ports respectant les principes du développement durable, pour sortir de la concurrence entre les ports d'Europe. Cette approche doit favoriser la multimodalité intégrée des transports et permettre la cohérence des politiques maritimes, fluviales et terrestres.
- Engager, au niveau européen, une réflexion stratégique sur les flux maritimes intégrant les ports avec l'objectif de réduire les concentrations de trafic et d'accroître la sécurité de la circulation maritime, notamment dans le pas de Calais, en tirant le meilleur parti des ports européens, des façades, Manche-Atlantique et Méditerranée.
- Intégrer cette réflexion dans le débat en cours sur le livre blanc du RTET.

- Structurer durablement les réseaux de transports terrestres de manière à limiter les acheminements « inutiles » (par exemple d'Anvers au sud de la France) et à fidéliser un report modal de la route vers le rail ou le transport fluvial ou maritime, ces trois derniers modes de transports étant peu flexibles comparés à la souplesse du routier. La tendance actuelle à la spécialisation des ports produit des effets contraires à ceux recherchés dans le cadre d'un développement durable.
- Aider les ports à respecter les obligations contenues dans la directive 2000/59 en matière d'installations de réception portuaire 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.
- Harmoniser au plan européen les niveaux d'exigence des différents Memorandum of Understanding (MOU) et leurs critères de rétention des navires dans les ports.

## 4.2. Développer des outils pour une gouvernance de la biodiversité marine au plan mondial et européen

Il est urgent d'enrayer la perte de biodiversité marine et la dégradation des mers dans les politiques maritimes au niveau international pour préserver le développement des activités humaines en mer et le potentiel de régulation climatique des mers et des océans.

Le strict respect d'une approche écosystémique et l'application du principe de précaution<sup>2</sup>, au-delà de la simple prévention sont nécessaires pour stopper cette perte de biodiversité.

### **Propositions :**

1. Examiner l'effectivité des conventions au regard de leur capacité à préserver efficacement la biodiversité (exemple des thonidés). Examiner la pertinence des données, de leur gestion, des systèmes d'informations et des indicateurs utilisés.
2. Soutenir fortement l'intégration des questions marines dans le cadre du mandat en cours de négociation de l'Intergovernmental science-policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES), panel international d'experts sur la biodiversité, comparable au groupe d'experts internationaux existant (GIEC) dans le cadre de la convention des Nations unies pour la lutte contre le changement climatique. Favoriser l'établissement d'indicateurs de suivi de la biodiversité marine.
3. 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 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.
4. S'engager en faveur de la désignation de zones marines de protection dans le cadre de l'Autorité Internationale des Fonds Marins lors de la session qui aura lieu en 2010, en se fondant sur des informations scientifiques et des critères propres à garantir la protection des écosystèmes marins. Réfléchir plus largement au renforcement du mode de gouvernance de l'Autorité.
5. Soutenir une politique cohérente au sein des instruments internationaux contribuant à la protection de la biodiversité maritime en veillant en particulier à assurer la complémentarité entre ces différents instruments, la CITES et les ORP pour les espèces halieutiques. Transformer la Commission baleinière internationale (CBI) pour l'intégrer dans une convention chargée de protéger les cétacés.
6. [Promouvoir et soutenir auprès des autres parties l'inscription d'espèces commerciales « menacées » notamment du thon rouge et des requins sur les listes des espèces de la CITES]

---

<sup>2</sup> tel qu'il est défini dans la constitution française, dans le traité de l'Union européenne et dans les grands textes internationaux, de Rio à Johannesburg

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

8. [Chercher à promouvoir une place prioritaire du domaine ultramarin au sein de l'objectif de protection de 20% du domaine marin d'ici 2020.]

### 4.3 Développer des mesures de lutte contre le changement climatique pour le secteur des transports maritimes

Il est essentiel qu'un tel objectif soit défini au niveau international afin de ne pas pénaliser les armateurs français ou européens. Par ailleurs, un tel objectif doit s'analyser en comparaison avec les autres modes de transport au regard de la tonne transportée sur une distance donnée.

Cet objectif devrait être défini dans le cadre de la Convention-Cadre des Nations Unies contre le Changement Climatique, puis dans un accord visant à la mise en oeuvre de cet objectif, accord qui devrait être trouvé en 2011 à travers l'Organisation Maritime Internationale.

#### **Propositions :**

- Inscrire dans le mandat de la France pour la négociation des accords de Copenhague la proposition de la définition d'un objectif chiffré mondial de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime.
- Favoriser les mécanismes de diffusion des technologies et des pratiques permettant de réduire la consommation d'énergie en mer. Définir en conséquence 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.
- En l'absence d'accord mondial post Kyoto, soutenir les initiatives en faveur du mécanisme d'inclusion carbone, soit par son insertion sur le marché européen des échanges de permis d'émission, soit par une taxe carbone<sup>3</sup>.

### 4.4 Protéger et gérer les épaves

Les épaves historiques constituent un bien culturel maritime à préserver. Leur présence ainsi que certaines cargaisons confinées dans ces épaves peuvent dégrader le milieu marin, dégradation qu'il faut prévenir par des mesures de gestion appropriée dont certaines incluent des travaux de relevage.

#### **Propositions :**

- Recenser à l'échelle intracommunautaire les biens culturels maritimes.
- 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).
- Promouvoir l'expertise et les systèmes d'enregistrement français en matière de protection, d'étude et de valorisation du patrimoine immergé.

---

<sup>3</sup> cf engagements de diminution de 20% des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne contenus dans le paquet énergie-climat adopté sous Présidence française en 2008



- Promouvoir la protection des épaves historiques à l'échelle régionale et mondiale :
  - promouvoir une large ratification de la convention 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.
  - étendre 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.
  - étendre la notion d'imprescriptibilité au pillage des biens culturels maritimes
- Renforcer les procédures de gestion et de protection.
  - étendre les attributions du préfet maritime sur l'estran pour combler un vide juridique existant
  - améliorer la consultation du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM) lors des instructions publiques
- Faire de la France le fer de lance d'un système international de gestion des épaves
  - favoriser à ce titre les transferts de compétences et de savoir-faire au profit des pays émergents ou soucieux de mettre en œuvre l'étude, la protection et la mise en valeur des biens culturels maritimes
  - renforcer les moyens financiers (navire) et humains (postes d'archéologues) de l'Etat (Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines) afin de faire face à l'extension de la protection des biens culturels maritimes au plateau continental, à l'accroissement exponentiel des sollicitations du service de l'Etat dans les territoires ultramarins et à l'échelle internationale.
- Etudier et engager les opérations nécessaires à la dépollution et à la sécurisation des épaves potentiellement polluantes et dangereuses.
- Ratifier la convention de l'OMI sur le renflouement des épaves.

## **DEUXIEME PARTIE : LA FRANCE FACE A SA RESPONSABILITE PARTICULIERE**

Deuxième nation maritime par l'étendue de ses espaces marins, la France a vocation à peser dans la gouvernance internationale et européenne des mers et des océans et à se doter d'une politique maritime définissant des objectifs nationaux et une stratégie visant à les atteindre. Cette politique doit traduire la dimension géopolitique et stratégique de l'outre-mer.

### **Proposition :**

- Elaborer au niveau national une stratégie de la mer et du littoral intégrant les dimensions européenne et régionale et décliner au niveau de la région maritime ou insulaire les éléments de cette stratégie.

### **1. Changer de perspective outre-mer en donnant les moyens aux territoires français d'outre mer d'être au centre de la gestion de leur espace maritime**

Grâce à ses territoires ultra marins, la France est le seul Etat riverain des trois océans. Notre pays peut exercer des droits souverains et des droits de juridiction sur un domaine maritime dont 97% des 11 millions de kilomètres carrés sont liés à l'outre-mer. La réflexion sur la gouvernance de ces espaces a pour ambition de transformer ce fait maritime en une réalité porteuse d'activités et d'emplois, de coopération régionale et de partage de richesses et de savoirs pour chacun de ces territoires et de ses habitants.

Le développement durable des territoires d'outre mer passe par un accroissement de leur rôle en matière de gouvernance des espaces marins et de coopération au sein des espaces régionaux. En effet, il ressort des échanges au sein du groupe que les pays d'outre mer sont aujourd'hui en partie privés de la gestion de ces espaces. La réappropriation passe par l'insertion de ces pays dans leur espace régional.

Il s'agit de désenclaver l'outre-mer pour mieux faire le bénéficier ces territoires des espaces maritimes qui les entourent. La capacité de recherche, d'innovation et de valorisation des territoires français d'outre mer doit être accrue.

#### **1.1 Instaurer et respecter une « double subsidiarité »**

Dans la mesure où il n'existe pas de législation européenne spécifique aux régions ultra périphériques (RUP), la subsidiarité devrait être double : du niveau européen à l'échelle nationale métropolitaine et de cette dernière aux territoires d'outre mer.

L'application de la planification stratégique spatiale à l'échelle des pays de l'outre-mer aboutit à des bassins maritimes homogènes assortis d'une dimension transfrontalière. Ces bassins appellent par nature à la coopération.

### **Propositions :**

- 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 écosystémique.

- Créer **quatre bassins expérimentaux** pour l'outre mer : Caraïbes, Atlantique Nord, Pacifique, Océan Indien.

## 1.2 Définir la politique au niveau du bassin maritime transfrontalier

Les collectivités territoriales ultra marines devraient être dotées d'une capacité juridique et d'un degré d'autonomie suffisants en matière de gouvernance et de coopération pour agir à l'échelle des bassins maritimes transfrontaliers, en cohérence avec la stratégie nationale.

L'institution d'un Conseil maritime ultramarin par bassin maritime transfrontalier répond à cet objectif. Ce Conseil serait compétent sur les questions de pêche, de tourisme, de transport maritime, d'exploitation des ressources marines, d'énergies renouvelables marines, de recherche, de formation, de protection des ressources et de la biodiversité marine.

### **Propositions :**

- Instaurer pour la partie française de chacun des bassins maritimes transfrontaliers<sup>4</sup> 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 toute question relatives à la mise en œuvre de la politique maritime dans la zone concernée. Il serait coprésidé par les élus et l'Etat.
- 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.
- Donner aux conseils maritimes ultramarins les moyens et les outils de concertation pour définir une stratégie régionale, qui sera la contribution française à la stratégie à l'échelle du bassin maritime transfrontalier concerné, en cohérence avec la stratégie maritime nationale et les orientations internationales dans la zone.
- Créer un pôle d'initiative de la mer par bassin transfrontalier, garant de la mise en œuvre de la stratégie régionale et présentant un pôle d'expertise fort pour la France. Rattachés aux conseils maritimes ultramarins, ces pôles auraient pour mission de mettre en œuvre la stratégie déclinée par le conseil à l'échelle du bassin maritime transfrontalier.

Ces pôles auraient notamment vocation à assurer :

- l'amélioration de la connaissance et le suivi des milieux marins ;
- la protection et la valorisation des ressources marines ;
- l'éducation, la formation et l'information sur les ressources marines avec la création d'un institut de la mer ;
- la recherche et le développement en matière d'exploitation, de protection et de valorisation des milieux et ressources ;
- la cohérence des usages terre-mer, dans la perspective d'une gestion intégrée des zones côtières et de réduction des impacts des activités telluriques.

- Faire de chacun de ces pôles d'expertise un pôle de référence et d'excellence dans un domaine. A titre d'exemple, peuvent être cités:

- le pôle océan Indien pourrait être le pôle de référence en matière d'énergies renouvelables marine, pôle d'excellence en matière d'Energies Renouvelables Marines (E.R.M.), compte tenu

---

<sup>4</sup> Le groupe a débattu de la possibilité de créer cinq bassins, considérant qu'il pouvait en exister deux dans le Pacifique. Les représentants de l'outre mer concernés étaient en faveur d'un seul bassin pour le Pacifique.

des avancées de la Réunion en matière d'énergies alternatives

- le pôle Pacifique pourrait être le pôle de référence en matière de recherche sur les récifs coralliens (protection, valorisation et exploitation et biodiversité associée), compte tenu du fait que la Nouvelle Calédonie constitue la deuxième plus grande barrière corallienne au monde. Cette expertise pourrait s'adosser à l'initiative française pour le Pacifique sud lancé par l'Agence Française de Développement en janvier 2005. Ce pôle Pacifique pourrait faciliter la création d'aires maritimes protégées, notamment aux îles Marquises, zone spécifique de reproduction du thon tandis que la Polynésie française serait retenue comme pôle de référence pour l'ETM..
- le pôle Caraïbes pourrait continuer à progresser sur les questions liées à la gouvernance maritime mondiale.

- Pour financer les missions de ces pôles d'initiative, des redevances selon le principe pollueur payeur pourraient être levées.
- Appuyer, via les contrats Etat-collectivités, la mise en place d'une planification stratégique des espaces et activités maritimes dans chaque territoire français d'outre-mer.

### 1.3 Adapter le concept de façade au contexte de l'outre-mer et mettre en application outre-mer la loi littoral

#### **Propositions :**

- Examiner dans le projet de loi Grenelle 2 les dispositions pertinentes pour adapter le concept de façade à l'outre-mer si nécessaire ;
- Prendre un décret d'application de la loi littoral pour l'outre-mer.

### 1.4 Désenclaver l'outre mer : créer une offre expérimentale de transports par bassin ; développer l'accès et l'utilisation des ports français aux navires pêchant dans les ZEE françaises

Pour désenclaver l'outre mer, la question des transports entre les espaces géographiques en nombre suffisant demeure essentielle. Il faut susciter la demande par l'offre.

L'organisation de transports entre les îles apparaît comme une clé du développement. C'est un préalable à la mise en place des partenariats internationaux sur les secteurs transfrontaliers d'outre-mer avec les Etats riverains et au développement des échanges.

#### **Propositions :**

- Développer l'offre de transport maritime dans les régions ultramarines : créer rapidement à titre expérimental une offre de transports maritimes locale, pour susciter la demande et l'évaluer ;
- Développer des capacités complémentaires entre Antillais et Guyanais par le cabotage ;
- Favoriser l'accès et l'utilisation des ports français aux navires pêchant dans les ZEE françaises, encourageant ainsi le développement d'unités de transformation et de réparation navale, le cas échéant la valorisation des produits de la mer par la création de zones franches, le développement de l'emploi de marins français par des conditions spécifiques adossées au pavillon TAAF.

## 1.5 Renforcer le rôle de l'outre-mer à l'international

**Par leur situation géographique et géopolitique, les territoires français d'outre mer sont des fronts avancés de la diplomatie française et ont besoin de moyens adaptés.**

Il convient en effet de permettre à ces territoires d'être non seulement réactifs face aux multiples sollicitations dont la France est l'objet dans ces zones mais d'être en mesure d'assurer efficacement la présence de notre pays, de répondre aux attentes de nos partenaires, de déployer notre influence et de lancer davantage d'initiatives.

### **Propositions :**

- Impliquer davantage les TFOM, y compris les TAAF, dans les enceintes internationales compétentes, soit parce leur statut permet d'avancer des propositions strictement françaises de manière autonome (COM), soit parce qu'elles possèdent des compétences pratiques qui leur permettent d'apporter expertise et savoir faire dans le domaine maritime (DOM)
- Renforcer les moyens permanents en personnel dédié à la fonction internationale qui requièrent des compétences linguistiques et des capacités de négociation dans un contexte international<sup>5</sup>.
- Renforcer en particulier, la présence des représentants des collectivités d'outre mer dans les six conventions relatives aux mers régionales<sup>6</sup> et utiliser ces cadres comme outils d'intégration régionale (actions de coopération, échanges d'expérience).

## 1.6 Mieux articuler les objectifs de l'Union européenne et ceux de l'Outre mer

Les textes négociés à Bruxelles ne sont pas toujours adaptés aux spécificités de l'Outre mer (climatiques, géophysiques, économiques). Ce décalage des politiques maritimes menées au sein de l'Union européenne a été fortement souligné au sein du groupe.

### **Propositions :**

- 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).
- Veiller à ce que la délégation française inclue des représentants des TFOM aux réunions impliquant leurs intérêts au niveau de l'Union ou aux réunions internationales auxquelles l'Union participe.

---

<sup>5</sup> Après consultation des territoires, créer une sorte de cellule diplomatique rattachée au DRAM ou au Préfet pour assurer les missions internationales (participation à la négociation des accords bilatéraux et multilatéraux en lien avec le ministère des affaires étrangères, réunions et colloques, initiatives, coopération).

<sup>6</sup> Voir annexe

- Accroître la participation des TFOM aux négociations internationales conduites par l'Europe relatives aux bassins maritimes transfrontaliers.
- Se doter des moyens structurels nécessaires pour une prise en compte de l'outre mer dans les politiques maritimes menées au sein de l'Union européenne à tous les stades du processus d'élaboration: conseiller identifié sur la politique maritime dans les TFOM à la Représentation permanente à Bruxelles, experts nationaux issus des TFOM dans les DG concernées
- Adapter aux besoins de l'outre-mer les mesures d'incitation à la réduction des flottes

## 1.7 Procéder aux délimitations nécessaires entre Etats

L'absence de frontière maritime au large de certains pays d'outre mer est une source d'insécurité juridique pour les opérateurs. Il faut conduire et mener à son terme une action de délimitations de ses frontières maritimes.

### **Proposition :**

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

## 1.8 Renforcer les moyens nécessaires à une surveillance intégrée

### **Propositions :**

- Face au non remplacement d'un certain nombre de moyens de la marine nationale, lancer une stratégie interministérielle sur les moyens dédiés à la surveillance intégrée dans les territoires d'outre mer des valeurs écologiques et économique ;
- Définir les moyens interministériels (maritimes, aériens et de renseignements) de demain pour assurer ces missions ;
- Placer la mission de préservation de l'environnement au coeur des missions de l'Etat en mer ;
- Renforcer la protection des récifs coralliens dans les territoires d'outre-mer : allouer davantage de moyens humains et financiers à l'initiative Française pour les REcifs CORalliens (IFRECOR) en Guadeloupe ; poursuivre l'initiative pour la gestion et la protection des récifs coralliens du Pacifique (CRISP) par un projet de programme régional d'aires marines protégées dans le pacifique, avec le Fonds mondiale pour l'environnement ; impliquer l'Union européenne dans l'ICRI.

## 1.9 Renforcer la prévention des risques, planifier ensemble la mer et la terre

L'Outre mer est une zone particulière de risques notamment cycloniques et liés au changement climatique. En complément des éléments développés dans la partie I. 2 du présent rapport, des mesures adaptées aux territoires d'outre mer sont nécessaires, compte tenu des spécificités géographiques et géophysiques de ces territoires.

## Propositions :

- Lancer une réflexion à l'échelle nationale sur la prévention des risques afin de construire des outils communs d'appui pour les territoires d'outre mer et développer la mutualisation et l'échange d'expériences par bassin maritime et entre bassins.
- Doter les TFOM d'une organisation et d'outils efficaces pour la mesure et la compréhension du trait de côte (cf. travaux du BRGM aux Antilles).
- Construire des zones de mouillage adaptées aux risques et résistantes à la houle cyclonique.
- Adapter l'aménagement du territoire et ses outils à ce contexte: habitat, ports, littoral.
- Intégrer la mer dans les schémas de planification.

### 1.10. Permettre aux territoires d'outre mer de devenir des centres de recherche, d'observation et de diffusion de la connaissance dans leur zone géographique

Les structures de recherche outre-mer sont sous dimensionnées et éclatées, la coordination est absente.

Ces territoires manquent de moyens permanents de recherche. Il convient de les doter des infrastructures permanentes nécessaires, au delà des missions ponctuelles existantes.

Il faut adapter ces moyens aux besoins de chaque territoire :

- La représentation de l'IFREMER a récemment été supprimée à Saint Pierre et Miquelon, ce qui pénalise ce territoire, d'autant qu'il est mal relié et peut donc difficilement recourir à des laboratoires agréés pour les expertises.

- Les TAAF peuvent être un espace d'expérimentation en matière de pratiques maritimes durables ; l'expérience du Marion Dufresne démontre l'utilité d'amortir les constructions lourdes, afin de disposer des capacités financières pour leur remplacement en fin de vie.

- La Guyane est dotée d'une richesse marine exceptionnelle et intacte. Elle pourrait 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.

Il importe d'améliorer la recherche et compte tenu de son coût particulièrement élevé maintenir les efforts dans le cadre d'une coopération régionale conduite à l'échelle du bassin avec les pays voisins en s'inscrivant dans des ensembles régionaux.

Enfin, les capacités de formation de haut niveau doivent être présentes dans les territoires français d'outre-mer pour assurer une égalité des chances et créer des viviers locaux de compétences.

## Propositions :

- Créer **des pôles expérimentaux de recherche, d'évaluation et d'exploitation** des ressources ; en faire des pôles d'excellence à même d'accompagner, de contrôler (au plan sanitaire) et de soutenir les initiatives locales en matière de pêche, d'aquaculture, de pisciculture. Ces pôles d'excellence par bassin maritime transfrontalier seraient articulés avec les pôles par bassin cités au point 2 de la présente partie. Ces pôles contribueraient au rayonnement du savoir faire français et favoriseraient les retours d'expérience et d'expertise des pays d'outre-mer.
- Créer un **observatoire des milieux marins** dans les TFOM qui n'en disposent pas

- Renforcer ou ramener dans tous les TFOM une représentation forte et pérenne de l'IFREMER et des autres organismes d'Etat.
- Instituer des plates-formes techniques et scientifiques outre-mer pour mieux coordonner la recherche appliquée avec les différents acteurs. Faire des départements et des collectivités des centres de référence pour le développement durable de la mer, en tenant compte à la fois de la présence variable dans les TFOM d'établissements scientifiques et techniques et de la nécessité d'articuler entre elles ces plates-formes.
- Identifier des sujets prioritaires de recherche à l'échelle régionale éligible au soutien de l'Europe
- 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. Pour cela, il est nécessaire :
  - d'évaluer les potentialités des milieux marins pour soutenir ce développement, non seulement d'un point de vue strictement halieutique, mais aussi dans le cadre d'une valorisation étendue de la biodiversité ;
  - décrire l'état des écosystèmes et les fonctions qu'ils assurent et évaluer comment ces fonctions pourraient être affectées en fonction des modifications annoncées des conditions océanographiques et climatiques ;
  - doter la Guyane d'un navire côtier permanent équipé (mesures physiques, petit laboratoire humide, appareils de pont pour des pêches et dragages expérimentaux, carottages) permettant d'investir le proche plateau continental ;
  - adosser ce navire côtier à une structure à terre dotée d'infrastructures permettant le suivi automatique des caractéristiques physiques de eaux de surface (thermo-salinographe, marégraphe et houlographe) et en partenariat avec Météo France du climat en secteur strictement littoral.

Cette proposition d'équipement pourrait être le volet marin du Centre Franco-Brésilien de la Biodiversité Amazonienne dans le cadre du Protocole de coopération pour le développement durable du biome amazonien signé par la France et le Brésil en décembre 2008<sup>7</sup>.

- Développer la formation aux métiers de la mer et faire émerger de nouveaux métiers de la mer :
  - Lancer des lycées de la mer dans les pays d'outre-mer
  - Mettre en place dans chaque territoire une chambre consulaire dédiée aux métiers de la mer.
  - Faire émerger de nouveaux métiers issus du secteur maritime.

## 2. Renforcer le rôle de l'Etat

Une bonne gouvernance nationale des questions maritimes nécessite à la fois un portage politique et une coordination interministérielle. Il s'agit tout à la fois de renforcer la capacité de l'Etat à incarner politiquement la politique maritime et de tirer tout le bénéfice du fait que chacune, ou presque, des administrations de l'Etat a un intérêt en mer au titre de leur compétence propre. Cette diversité résulte en premier lieu du lien étroit qui associe, dans les différents acteurs, les aspects terrestres et maritimes de ces politiques.

---

<sup>7</sup> Voir annexe



## 2.1 Renforcer l'inter ministérialité :

Pour l'ensemble du groupe, la création d'un ministère de la mer pour porter une politique maritime n'apparaît ni souhaitable ni envisageable en raison de la diversité des ministères impliqués dans les questions maritimes, notamment les Affaires étrangères, le MEEDDAT, l'Intérieur et l'Outre-mer, la Défense, la Recherche. Pour certains membres cependant, la création d'un tel ministère apparaît réellement nécessaire pour incarner politiquement les enjeux maritimes.

L'élaboration et la conduite d'une politique maritime intégrée requièrent un pilotage interministériel.

### **Propositions :**

- Confirmer le rôle du SGMER comme coordonnateur des politiques de la mer auprès du Premier ministre ;
- Renforcer la capacité de direction et de pilotage interministériels du Secrétariat général de la mer, en renforçant le seuil minimal de ses effectifs pour lui donner la pleine capacité de pilotage interministériel des dossiers maritimes ;
- Créer un réseau de conseillers en charge de la mer dans les cabinets ministériels et à la Présidence de la République qui agiraient en liaison avec le SGMER.

## 2.2 Assurer le portage politique indispensable aux questions maritimes, en France et à l'international

Il s'agit de maintenir la direction politique de la mer au plus haut niveau du gouvernement. Cet objectif pourrait être atteint en nommant le SG Mer, à l'instar du SGAE, conseiller mer du Premier ministre et en réactivant avec une périodicité suffisante le comité interministériel de la mer (CIMER).

### **Propositions :**

- Réactiver le CIMER selon une périodicité minimum annuelle, afin de valider les grandes lignes d'une stratégie maritime et de marquer l'implication politique du Premier ministre à l'égard de cette stratégie.
- [Désigner le Secrétaire général de la mer dans les fonctions de conseiller mer du Premier Ministre.]
- {Assurer le portage politique des questions maritimes par un grand ministère en charge de l'intérêt général du type MEEDDAT}
- [Créer un ministère de la mer].

## **3. Renforcer les moyens d'une politique maritime intégrée**

### 3.1 Quel financement ?

Les ressources financières actuellement disponibles sont insuffisantes pour assurer dans de bonnes conditions la gestion de la mer, et leur emploi n'est pas optimisé. De nombreux acteurs (État, industriels et usagers de la mer, collectivités, associations, ...) consacrent ainsi de manière souvent indépendante des moyens à des actions qui se rapportent de près ou de loin à la gestion de la mer.

La généralisation de la gestion intégrée, associée à une approche de la gouvernance qui favorise les décisions et les actions coordonnées, devrait permettre une amélioration notable de la cohérence des actions. Elle ne résout pas pour autant les problèmes de l'insuffisance des ressources et du foisonnement des sources de financement.

Il existe un besoin de financements nouveaux. La question du financement est particulièrement aigüe si l'on veut assurer les responsabilités françaises en Outre-Mer, sur les côtes et l'ensemble de la ZEE. [Il faut trouver un équilibre entre une certaine neutralité fiscale des mesures proposées, demandée par les professionnels, et le besoin d'aller progressivement vers une régulation des usages qui protège la mer et ses ressources.]

Le principe d'une participation est acquis mais l'échelon européen et mondial est le plus pertinent.

### Propositions :

- Créer un fonds national de la mer et du littoral pour alimenter des projets d'initiative et financer les transitions professionnelles ;
- Financer la conduite des programmes à mettre en œuvre au sein de la politique maritime :
  - Identifier et rendre lisibles les budgets de l'Etat consacrés à la mer au littoral et permettre leur évaluation
  - Mettre en place les moyens financiers nécessaires à l'acquisition des données pour satisfaire aux exigences des directives européennes sur le milieu marin,
  - Attribuer des moyens publics pour permettre aux professionnels de la pêche de participer aux programmes de recherche,
- Lancer à court terme une réflexion sur les différents instruments propres à financer une gestion soutenable des usages, les programmes d'adaptation de certaines activités, et la part publique de financement de l'innovation, au niveau national, européen et mondial. Cette réflexion portera sur :
  - 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,
  - une réflexion internationale sur 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,
  - les droits d'usage de la mer et de l'exploitation de ses ressources,
  - l'application du principe pollueur payeurs aux activités ayant des impacts sur le littoral et la mer,
  - 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 ;
- Progresser dans l'évaluation de la valeur économique de la diversité biologique, sur la base des conclusions du rapport Chevassus au Louis et des travaux antérieurs ;
- [Promouvoir un droit d'usage des mers et des océans à travers différents outils :
  - engager la tarification de l'usage de l'espace maritime européen au-delà des mers territoriales
  - mettre en place une redevance kilométrique d'usage de l'infrastructure « mer » dans la zone des 12 milles, variable selon les navires, les cargaisons et la sensibilité des zones traversées.
  - promouvoir l'idée d'une « Agence internationale des mers et de l'environnement marin » (AIME), chargée de collecter les redevances d'usages, d'affecter les fonds nécessaires à la surveillance,

- lancer les négociations pour l'extension aux eaux européennes (péage perçu par l'UE entre 12 et 200 miles) et internationales (péage perçu par l'Agence internationale des mers et de l'environnement marin).
- instaurer des droits d'usage pour la haute mer et les fonds marins (et notamment une redevance de passage pour tous les navires d'un certain tonnage)].

### 3.2 - Assurer une gouvernance partagée des questions maritimes à toutes les échelles

a) - *Au niveau national : créer une instance consultative avec les représentants des 5 collèges*

La cohérence des politiques maritimes passe par la concertation de tous les acteurs qui la conduisent, qui la mettent en œuvre ou qui en supportent les conséquences. Ceci implique la création d'une *instance de gouvernance*, dont le rôle devrait être notamment de :

- *permettre la concertation et les échanges* entre acteurs, notamment entre acteurs publics et privés, et avec la société civile ;
- assurer la *diffusion* de l'information relative à la politique maritime ;
- veiller à la *cohérence des politiques*, notamment à l'interface terre-mer ;
- *fournir des avis* aux autorités publiques sur les politiques maritimes, et sur les décisions en rapport avec ces politiques (législation, réglementation...) ;
- participer à l'*évaluation* des politiques, et à l'information du public.

La création d'une nouvelle structure requiert une articulation avec les instances actuelles :

- Conseil économique social et environnemental, qui est légitime pour traiter au niveau national des questions maritimes.
- Conseils supérieurs de la marine marchande (CSMM) et de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNPSN) qu'il est envisagé d'intégrer au sein de cette nouvelle instance en tant que formations spécialisées.

#### **Propositions :**

- Créer, sous la présidence du Premier ministre un conseil national de la mer et du littoral (CNML) : instance de concertation, de conseil, d'échange et d'information associant les acteurs de la société civile à l'élaboration et à l'évaluation de la politique maritime nationale intégrée. Elle contribuera à fixer les grandes lignes de la politique nationale. Sur ce dernier point, le CNML disposera d'une capacité d'initiative propre.
- [Créer un comité stratégique des mers et du littoral, indépendant du CNML, en charge de la prospective].
- Etablir une composition du CNML permettant d'assurer la représentation du Parlement ; les collectivités territoriales de métropole et d'outre-mer les instances de niveau infranational, les acteurs socio-économiques, les ONG et les experts.
- Articuler les travaux de cette nouvelle instance avec :
  - ceux du Conseil économique social et environnemental, qui est légitime pour traiter au niveau national des questions maritimes.
  - avec ceux des conseils supérieurs de la marine marchande (CSMM) et de la navigation de

plaisance et des sports nautiques (CSNPSN), qui demeurent nécessaires pour certains aspects sectoriels et contribueront à alimenter le CNML ;

- Prévoir un bilan tous les 3 ans du fonctionnement de cette structure.

*b) - Au niveau infranational*

### **Calquer l'organisation territoriale de la « gouvernance à 5 »<sup>8</sup>**

La construction des orientations stratégiques et l'évaluation des politiques de façade doivent être conduites à un niveau infranational, à la fois pour prendre en compte les spécificités liées à la géographie et aux institutions et pour rapprocher les décisions de ceux qui doivent les mettre en œuvre et de ceux qui sont concernés par leur application.

Le lieu géographique de la mise en œuvre des politiques est la « façade maritime ». Il est donc nécessaire de mettre en place, pour chaque façade maritime, une instance de concertation associant tous les acteurs concernés. Cette instance aura pour vocation d'une part de contribuer à la déclinaison à l'échelle de la façade de la stratégie nationale, d'autre part de contribuer à l'élaboration de cette stratégie en adressant des propositions au gouvernement. Elle pourra également participer à la coordination des actions avec les façades adjacentes. Elle aura enfin un rôle de pédagogie et d'information à destination des citoyens.

La composition de ces instances devrait refléter celle du CNML : représentants des collectivités territoriales, acteurs socio-économiques, représentants de la société civile, et notamment des organisations porteuses d'enjeux citoyens (ONG, associations environnementales et réseaux d'acteurs citoyens), experts.

La présidence de cette instance pourrait être assurée par les représentants de l'Etat (préfet et préfet maritime) et, le cas échéant, ceux des collectivités territoriales concernées notamment si l'instance est appelée à se prononcer sur des questions relatives au financement de projets pour lesquels les collectivités territoriales sont impliquées.

### **Propositions**

- Décliner au niveau de la région maritime ou insulaire les éléments de la stratégie nationale de la mer et du littoral.
- mettre en place, pour chaque façade maritime, une instance de concertation associant tous les acteurs concernés (Etat, collectivités territoriales, professionnels, usagers, associations) et destinée à contribuer à préparer et mettre en œuvre la stratégie maritime nationale à l'échelle de la façade.
- Favoriser la concertation entre les façades.

### **Développer la vocation maritime d'instances et d'outil existants**

#### **Propositions :**

- Etendre en mer les compétences géographiques des agences [et offices] de l'eau dans leur domaine d'attribution spécifique et étendre à l'ensemble des agences [et comités] de bassin la création de commission territoriale mer et littoral,
- Traduire les orientations stratégiques déclinées au niveau de la région maritime dans les documents de planification stratégique et spatiale (SMVM, SCOT, SAGE).

---

<sup>8</sup> Le représentant du ministère de l'Intérieur a émis une réserve sur ce paragraphe

### **Développer le suivi, l'évaluation des politiques maritimes et les contrôles afin de mettre en œuvre le Grenelle de la mer.**

L'effectivité d'une politique maritime intégrée repose sur la détermination des pouvoirs publics à la mettre en œuvre aux plans financier et réglementaire et sur leur pleine capacité à contrôler son application. Elle nécessite également un suivi et une évaluation.

#### **Propositions :**

- Instituer une organisation en charge de suivre et d'évaluer la politique maritime :
  - doter le futur CNML d'une capacité d'initiative pour procéder à des évaluations et prévoir un bilan triennal de la politique maritime par cette structure,
  - créer un comité de suivi du Grenelle de la mer.
- Créer des outils d'évaluation et de suivi :
  - adopter une grille de critères pour évaluer les projets au regard des enjeux de développement durable, sur le principe de celle retenue dans la loi Grenelle 1 pour les infrastructures de transport
  - mettre régulièrement à disposition des instances en charge du suivi un tableau de bord permettant d'identifier l'adéquation entre les objectifs identifiés et les moyens dédiés à la politique maritime au travers la LOLF et les engagements et orientations négociés au Grenelle
  - élaborer un document de politique transversale concernant la politique maritime afin de présenter au Parlement une vision d'ensemble cohérente des crédits budgétaires consacrés à la mer dans les différentes politiques sectorielles. La rédaction de ce document serait confiée au SG Mer
- Evaluer et mettre à niveau les capacités de contrôle dans les domaines de la sécurité, du social et de l'exploitation des ressources.
  - 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 œuvre des prérogatives, orientations et missions découlant de la mise en œuvre du Grenelle
  - mettre en œuvre, avec le secteur public maritime, les actions politiquement définies sur les modes d'exploitation des ressources naturelles et produits de la mer, superviser et activer les actions de contrôle
  - renforcer les dispositifs de contrôle des navires et les capacités d'intervention sur le contrôle des déchets et résidus de cargaison dans les ports
  - accroître les capacités de contrôle pour élever le niveau de sécurité, de sûreté et des conditions de travail
  - réaffirmer la spécificité de l'inspection du travail maritime

## **4 - Soutenir activement la définition d'une politique maritime européenne**

L'Union européenne développe aujourd'hui une stratégie intégrée pour le milieu marin.

Le cadre juridique communautaire a récemment évolué avec l'adoption en 2008 de la directive cadre « *stratégie pour le milieu marin* » et le développement progressif d'une politique maritime communautaire

intégrée à la suite à l'adoption du livre vert en 2006, de la publication du livre bleu en 2007 et de « lignes directrices pour une approche intégrée de la politique maritime » en juin 2008.

Une majorité se dégage au Parlement européen en faveur d'une politique maritime intégrée, comme en atteste le projet de résolution sur "la politique maritime future de l'Union, vision européenne des océans et des mers ». Le projet d'avis du Comité des régions en cours d'adoption<sup>9</sup> va dans le même sens.

La dimension européenne de la gouvernance maritime est essentielle.

Le moment paraît donc opportun pour appuyer et promouvoir une politique maritime intégrée au niveau de l'Union européenne et les outils de gouvernance d'une stratégie intégrée pour le milieu marin tels qu'évoqués dans le présent rapport en matière de recherche et de surveillance maritime et de planification spatiale.

#### 4.1 Les marges de manœuvre de nature à favoriser une politique maritime intégrée au niveau européen

Le groupe s'accorde sur le constat d'un cloisonnement des politiques. La politique maritime relève des trois piliers, de plusieurs DG et Commissaires, de plusieurs formations du Conseil, de plusieurs agences. Cet éclatement rend la politique européenne peu lisible et pose des problèmes d'appropriation.

Il faut donc améliorer la coordination au sein du Conseil, inciter à une approche transversale des politiques touchant aux questions maritimes au sein de la Commission, enfin, renforcer la coordination et la coopération entre les agences européennes, sachant que des mécanismes existent déjà, ainsi qu'entre les agences européennes et nationales.

Le groupe a exploré les méthodes possibles pour renforcer les mécanismes de coordination au sein du Conseil : si le Conseil européen est unique, sa composition évolue en revanche en fonction des thèmes traités et les ministres n'ont pas toujours une vision au delà de leur mandat sectoriel ; il faut donc créer des mécanismes de coordination au sein du Conseil.

#### **Propositions :**

- Favoriser l'émergence et la constitution d'une véritable politique maritime européenne :
  - constituer à court terme un réseau d'influence à l'initiative du MAE et/ou du SGMER entre les Etats membres de l'UE pour favoriser la diffusion des idées françaises concernant le fonctionnement des institutions européennes et permettre l'émergence d'une véritable politique maritime européenne.;
  - explorer à moyen terme la possibilité de créer une coopération renforcée, au sens du traité, sur les questions maritimes lorsque se produisent des situations de blocage dues au manque d'intérêt de certains Etats membres. Il est important de rappeler que les règles de création de coopération renforcée ont été assouplies par le traité de Lisbonne, pour favoriser les avancées entre des Etats membres qui le souhaitent sur des sujets particuliers.
- Renforcer les « points focaux » à vocation intersectorielle qui pourraient constituer l'embryon d'une assemblée consultative de la mer
- Promouvoir des mécanismes de coordination au sein du Conseil :
  - favoriser la constitution de groupes intersectoriels au niveau des groupes d'experts ;
  - renforcer le rôle des COREPER I et II pour assurer un décroisement 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 ;
- Renforcer l'action des fonctionnaires français au sein des agences, en tant que moyen de renforcer la coordination des intérêts nationaux, des agences européennes à vocation maritime. Explorer les autres

<sup>9</sup> L'avis sera présenté en plénière les 17 et 18 juin

moyens de renforcer cette coordination.

- 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<sup>10</sup>.

## 4.2 Renforcer la représentation et l'influence plus fortes de l'Union européenne dans les instances mondiales

L'Union européenne est bien représentée à l'OMI et à l'ONU. Les coordinations communautaires aux Nations Unies sont assez efficaces, avec une répartition bien rôdée du droit de parole entre la Présidence du Conseil pour les compétences mixtes et de la Commission pour les compétences exclusives.

Au delà de la répartition stricte des compétences, il peut d'ailleurs être de l'intérêt de l'Union d'interpréter les règles de façon souple et stratégique : ainsi les Etats Membres ont choisi de peser davantage au sein de la Commission baleinière internationale en maintenant une représentation à 27. Il convient aussi de rappeler que les Etats-Unis ne souhaitent pas une Union européenne forte dans le processus onusien sur le droit de la mer, dans la mesure où ils n'ont eux-mêmes pas ratifié la CMB. La France a donc tout intérêt à soutenir la Commission pour asseoir l'Union dans ces instances.

La question du poids de l'Union européenne dans les instances mondiales renvoie donc à la capacité de la Présidence à coordonner les positions des 27 avec l'appui de la Commission (en cas de compétence mixte) et à la capacité des Etats membres à travailler en synergie avec la Commission (en cas de compétence exclusive), pour peser au mieux dans la dimension externe des politiques maritimes européennes.

### **Propositions :**

- Assurer la représentation de l'UE dans toutes les instances internationales traitant de questions maritimes :
  - en soutenant son adhésion<sup>11</sup> aux organisations dont elle n'est pas encore partie ;
  - 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.
- Développer des politiques de voisinage dans les régions ultramarines de l'UE pour soutenir des actions de coopération nord-sud en matière maritime.

## 4.3 Favoriser la lisibilité et l'appropriation des objectifs européens

### a) Améliorer la préparation et la mise en œuvre de la législation communautaire

La législation européenne n'est pas assez prise en compte, en France comme dans d'autres Etats membres. Une meilleure transposition des directives en droit interne est souhaitée. Sur cette question récurrente de la transposition qui touche tous les sujets, il est opportun d'examiner la spécificité de la transposition dans le domaine maritime et d'afficher les délais pour les directives non encore transposées. L'exercice de la

---

<sup>10</sup> Le groupe est conscient des limites de cette proposition (d'où sa formulation) puisque la Commission a seule le pouvoir d'organiser ses services.

<sup>11</sup> Un membre précise que cette adhésion ne remet pas en cause la souveraineté au sein des 27 Etats membres au sein des organisations.

transposition ménage des marges de manœuvre qui devraient permettre aux partenaires sociaux d'y être associés.

**Propositions :**

- Etablir une concertation, à l'échelon national, en amont et en aval de l'édiction des normes communautaires, avec les partenaires sociaux ;
- Etablir un inventaire et un calendrier prioritaire pour la transposition des directives européennes touchant au domaine maritime,
- Proposer des évolutions à la législation communautaire en préparant des projets de directive et en renforçant leur condition d'application au niveau national :
  - proposer une directive sur les redevances portuaires en application de la « Stratégie transport maritime d'ici 2018 », instaurant un bonus malus en faveur d'une écologisation du transport maritime (selon l'exemple de la Belgique)
  - inciter à une réforme du droit de la concurrence en prenant en compte le principe du bonus-malus et l'approche du mieux-disant environnemental et social dans les marchés ;
  - faire préciser le champ d'application du paquet ERIKA III sur la question de l'inclusion des « registres bis » ;
  - [promouvoir l'intégration du « dommage écologique » dans l'application de la directive sur la responsabilité environnementale, notamment pour les pollutions dues aux navires (directive 2005/35/CE)].

**b)- Mieux appliquer les principes de subsidiarité et de proportionnalité**

Concernant la PCP, le groupe s'est accordé sur le fait que la Commission devenait définir les objectifs en matière de pêche et laisser la gestion aux Etats membres. Il fait siennes les critiques récentes de la Cour des comptes européenne sur les effets négatifs de la micro-gestion de la PCP.

**Propositions :**

- 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
- Etudier, en étroite concertation avec les représentants de chacun des départements intéressés, et proposer des mesures spécifiques déterminant les conditions d'application de la PCP aux DOM conformément à l'article 229 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (article 349 du Traité de Lisbonne). Cette proposition figure également dans la partie consacrée aux TFOM.
- Soutenir, dans le secteur de l'aquaculture, un travail de mise en cohérence des diverses réglementations communautaires avec le souci, en outre, d'une simplification administrative.

**4.4 Renforcer la mise en œuvre et combler les vides de régulation existants au niveau européen**

La plupart des domaines sont déjà réglementés au niveau européen. Le groupe a fait apparaître des divergences sur l'efficacité de ces dispositifs mais il s'accorde à considérer qu'il faut renforcer les moyens de mise en œuvre et qu'il faut réglementer les ressources génétiques, pour en organiser de façon équitable le partage.

**Proposition :**

- Définir des critères européens pour les conditions d'une exploitation équitable et durable des ressources génétiques<sup>12</sup> en haute mer

---

<sup>12</sup> Les autres types de ressources sont déjà réglementés au niveau européen



## **5- Peser sur la gouvernance mondiale des océans**

Il est sans doute difficile au niveau international de définir une politique maritime intégrée compte tenu de la multiplicité des Etats, de l'absence d'organe mondial décisionnel et de la diversité des enjeux et des politiques. Il convient donc de favoriser une meilleure coordination entre les instances et les politiques particulières.

En dépit de ses atouts, la France n'a pas le comportement d'une grande nation maritime.

Face aux enjeux de développement durable, économiques, sociaux, environnementaux et culturels et préoccupée des menaces sécuritaires qui pèsent sur les océans, la France, au deuxième rang mondial par la superficie de ses espaces maritimes caractérisés par une biodiversité extrêmement riche et variée, a un rôle important à jouer dans l'établissement d'une stratégie mondiale et de stratégies régionales intégrées pour renforcer la gouvernance maritime.

Porteuse d'une approche intégrée du développement durable couvrant les problèmes d'environnement, de transports, de biodiversité, d'énergie et de pollutions et forte de la méthode du Grenelle rassemblant les différents acteurs, la France est en effet, bien placée pour définir une stratégie maritime ambitieuse qui lui permettra de promouvoir une réelle synergie des différents acteurs internationaux en vue d'assurer un développement durable des mers, d'éviter la dégradation des océans et de la biodiversité par un emploi plus large d'études d'impacts.

La gouvernance des espaces maritimes revient alors à réguler les activités en mer. Le niveau international se révèle pertinent pour mettre en place les réglementations nécessaires tandis que la fluidité même des espaces maritimes appelle une vision intégrée de la mer.

Pour construire cette nouvelle gouvernance, quatre principes fondamentaux ont servi de base aux échanges et réflexions :

- une approche écosystémique afin de concevoir et de porter des actions aux échelles pertinentes. Cette approche implique l'application du principe de précaution et une réelle prise en compte des recommandations scientifiques dans les décisions politiques,
- une approche intégrée des différentes politiques et programmes intéressant la mer afin de développer une vision cohérente des enjeux et des actions ;
- une gestion durable des activités humaines en mer intégrant les impacts cumulés sur l'environnement et la biodiversité marine ;
- une gouvernance élargie impliquant toutes les forces vives et au niveau global par une réelle action internationale de la France en faveur des mers et des océans.

Les propositions dans ce cadre s'appuient sur une évaluation des accords et processus internationaux et régionaux (voir annexe sur l'état des coopérations régionales impliquant la France sur le milieu marin dans la Caraïbe, l'Océan indien et le Pacifique) ainsi que sur les travaux existants (rapport Poséidon, travaux internationaux...).

### **5.1 - Agir au sein de la convention de Montego Bay pour une prise en compte à terme des chaînons manquants**

Sur la base des acquis de la convention de 1982, il importe d'améliorer la gouvernance mondiale de la haute mer pour intégrer et articuler les nouveaux enjeux dans la perspective d'un développement durable.

#### **Propositions :**

- Assurer la mise en œuvre complète de la Convention de Montego Bay (CMB) :
- inciter les Etats à ratifier la convention de Montego Bay (CMB), et en tout premier lieu les Etats-Unis ;

- achever la transposition complète de la Convention en droit français.

- Evaluer la CMB au regard de l'ensemble des enjeux du développement durable : transport, plaisance, sécurité maritime, protection de l'environnement, conservation de la nature et préservation de la biodiversité, lutte contre les pollutions, compétitivité, emploi et conditions de travail, changement climatique, et c. .
- Fournir une contribution française active aux réflexions en cours dans le cadre de la CMB13 avec pour objectif *d'assurer en haute mer, la prise en compte renforcée des problématiques liées à la sécurité maritime et une meilleure protection de la biodiversité*
- Promouvoir la réflexion internationale au sein du groupe ad hoc convoqué par l'Assemblée générale des Nations Unies sur la biodiversité marine dans les zones au-delà des juridictions nationales (New York en 2006, 2008 et prévu en 2010)
- Promouvoir avec nos partenaires de l'Union Européenne et les pays intéressés la négociation de nouveaux instruments juridiques (par exemple, convention d'application 14<sup>e</sup> de la Convention sur le droit de la mer portant sur la protection et la conservation de la biodiversité en haute mer)

## 5.2 - Développer une approche intégrée des activités visant à : identifier les sujets prioritaires, ratifier les conventions existantes et transposer ou achever la transposition des directives européennes sur les sujets relatifs à la sécurité maritime et à la préservation de l'environnement.

L'approche par bassin maritime régional pour développer cette intégration est privilégiée. Elle répond à une nécessité concrète.

### **Propositions :**

- Identifier les sujets prioritaires au plan international en matière de développement durable pour la mer et ratifier les conventions internationales dans ce domaine,
- Après évaluation de l'action menée par l'Assemblée générale des Nations Unies pour la Conférence des Etats parties à la convention de 1982, par le Processus consultatif officieux et par la Division des Affaires maritimes et du droit de la mer (DOALOS) :
- Assurer la mise en place et l'application effective de mesures strictes de contrôle des navires, sur les plans technique et social (y compris via la formation des marins) par des dispositifs concrets d'intégration des politiques menées au plan mondial assorti d'une gouvernance associant les syndicats et la société civile ;
- Préserver la biodiversité en renforçant les objectifs de la CBD sur les aires marines protégées en attribuant une part significative à des réserves marines. [Promouvoir la mise en œuvre des lignes directrices en matière d'aires marines protégées adoptées à la COP 9 de la CDB.]

---

<sup>14</sup> sur le modèle des conventions d'application adoptées en 1994 (partie XI de la CMB) et 1995 (stocks chevauchants et grands migrateurs)

### 5.3 - Améliorer l'action et l'influence de la France dans les organismes internationaux et dans les négociations

#### **Propositions :**

- Constituer une base de données recensant les initiatives et les actions internationales auxquelles la France est associée
  - Améliorer la capacité d'intervention de la France dans les négociations internationales et la **présence de cette dernière dans les instances internationales qui traitent des sujets maritimes** :
    - Réformer profondément les méthodes d'action de la France dans ces instances, 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).
    - Etendre notre réseau de conseillers en charge des questions maritimes à l'étranger [et être attentif au choix des pays concernés].
    - Participer activement au Forum global des océans.
    - Alimenter le travail des conventions régionales (Barcelone, OSPAR, etc.) grâce à l'expérience française.
  - Mettre en application les normes internationales
- Etablir un état des lieux : signatures, transpositions et ratifications en cours et en attente par la France pour tous les textes internationaux et européens concernant la mer. Sur la base de cet état des lieux, engager une démarche accélérée pour essayer de procéder aux ratifications nécessaires (voir en pages jointes l'état établi par les services du ministère des affaires étrangères).
- Dans le domaine de la prévention des pollutions, signer sans délai et rendre rapidement applicable la Convention HNS sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses Ceci est d'autant important que le gaz liquéfié fait partie des matières dangereuses concernées et que la France métropolitaine entend développer des terminaux méthaniers.

### 5.4 Adapter les organisations internationales et régionales ainsi que leurs méthodes de travail à la conduite d'une approche plus intégrée des questions maritimes

Les instances internationales ou régionales de gouvernance maritimes sont trop sectorisées. Il faut les mettre en mesure de traiter les affaires de la mer de manière transverse, en renforçant leur champ d'attribution, en modifiant leur mode de décision et en favorisant la coordination entre organismes en charge de politiques sectorielles à l'échelle des bassins maritimes régionaux.

#### **Propositions concernant l'OMI :**

- Réviser les critères de représentativité des Etats dont le poids du vote est fonction du nombre de tonneaux de jauge immatriculés sans considération d'autres critères,
- Elargir le nombre des observateurs
- 
- Prendre en compte dans les décisions de l'organisation, des critères environnementaux, sociaux aussi bien qu'économiques et techniques,
- Ratifier la convention BUNKER.

## **TROISIEME PARTIE : FAIRE DU SECTEUR MARITIME UN SECTEUR EXEMPLAIRE DANS L'ECONOMIE MONDIALISEE**

Le secteur maritime<sup>15</sup> pèse dans l'économie. Il importe donc d'en faire le levier d'une croissance durable, fondée sur l'innovation « verte » et sur des emplois de qualité. Une bonne gouvernance de ce secteur sert cet objectif.

### **1 - Soutenir de nouvelles filières qui favorisent un développement durable**

#### **1.1 Créer une filière de préservation et de gestion nouvelle de l'écosystème marin**

Développer la recherche (cf supra) et la formation<sup>16</sup> est une condition de l' émergence de filières propres à assurer un équilibre entre préservation du milieu et développement économique et social.

##### **Propositions :**

- organiser un plan de lutte contre les pollutions en développant la recherche pluridisciplinaire. Cerner les substances chimiques en contact avec la mer, y compris depuis la terre, les référencer et réglementer strictement leur usage
- engager des études d'impact rapidement sur les projets d'extraction de matériaux et d'installations énergétiques (éoliennes...) en mer
- lancer un programme international d'aide à l'amélioration des processus de production et de traitement des effluents
- développer la traçabilité et lutter contre les produits illicites
- cerner les substances ayant un impact dommageable sur la qualité des eaux, les référencer et réglementer strictement leur usage
- relancer les différents processus de négociation d'accord internationaux anti-pollution engagés Outre-Mer

---

<sup>15</sup> L'économie maritime est composée par le tourisme littoral pour près de 50% de l'économie maritime française. Cinq secteurs, à peu près équivalents par l'importance de la production, se partagent le reste de l'économie : les produits de la mer, le transport maritime, la construction et la réparation navale et nautique, le parapétrolier offshore, le secteur public (dont l'essentiel des effectifs est dû à la Marine nationale).

<sup>16</sup> Renforcer les organismes d'ingénierie, de documentation et d'études techniques,

- imaginer de nouveaux diplômes, former en conséquence et organiser l'activité des nouveaux métiers qui en découlent sont nécessaires

## **1.2 Créer une filière de déconstruction des navires et de dépollution des navires, en France et en Europe**

- Créer une filière de démantèlement au niveau national [sous la forme d'un groupement d'intérêt public]
- Renforcer la législation européenne sur la déconstruction des navires et autres installations maritimes en fin de vie (civils et militaires) et veiller à son application
- Agir, en s'appuyant sur la puissance européenne, pour faire évoluer la réglementation internationale afin que les navires soient déconstruits selon des normes plus strictes (convention OMI de Hong Kong (mai 2009))
- [Faire en sorte que l'Union Européenne requière la preuve que le pays de démantèlement a des capacités de traitement ou de stockage des déchets dangereux ou bien qu'elle impose à titre transitoire le retour en Europe des déchets dangereux issus du démantèlement dans le cadre de la Convention de Bâle.]

## **1.3 - Engager un plan de construction de navires neufs adaptés au concept d'autoroutes de la mer et au cabotage à courte distance**

Ce plan devrait faire partie des plans de relance, nationaux et européens, envisagés pour faire face à la crise. Il associerait activité industrielle et réponse rapide aux besoins de transports durables. Sa mise en œuvre nécessiterait des plans de formation et de reconversion professionnelle.

- Engager un plan de construction de navires neufs
- Faire des propositions sur les possibilités de report des autres modes de transport vers le transport maritime (développement des autoroutes de la mer et du cabotage maritime à courte et moyenne distance)

## **2 - Promouvoir des emplois durables et un travail décent dans le secteur maritime**

### **2.1 - Rendre effective l'application des conventions de l'OIT relatives aux gens de mer**

- Afficher une date pour la ratification par la France de la Convention sur le travail maritime de 2006.
- Inciter les Etats à ratifier la Convention sur le travail maritime de 2006, les conventions du Travail à la pêche de 2007 ainsi que le STCWfishing comme la France l'a fait pour le STCW 95 pour la marine de commerce.
- Rendre effective l'application des conventions de l'OIT relatives aux gens de mer et suivre l'évaluation de cette application par l'OIT.
- Renforcer l'efficacité de l'inspection du travail maritime.

- Réaffirmer la spécificité de la fonction d'inspecteur du travail maritime.
- Renforcer les dispositions d'inspection sociale des navires, notamment par la formation, par des organismes indépendants, d'inspecteurs qualifiés.
  - [Associer au dispositif d'inspection sociale des navires les inspecteurs de la Fédération internationale des Ouvriers des Transports (ITF), qui existent dans tous les Etats]
  - [Mettre en place un dispositif de coopération étroite entre les inspecteurs du travail maritime et les inspecteurs de syndicats représentatifs affiliés à la fédération internationale des Transports (ITF). Mieux reconnaître ces inspecteurs et mettre à leur disposition des moyens publics en matériels et logistique]
  - Assurer le respect des droits humains sur les territoires maritimes y compris les ZEE
  - Envisager des programmes de coopération pour une synergie entre le respect de la sûreté, la protection de l'environnement et les conditions sociales des marins des pays émergents

## 2.2 - Développer la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques

Il convient de promouvoir la responsabilité sociale et environnementale des entreprises des professions maritimes ou dans la chaîne des activités maritimes notamment celle des armateurs, des entreprises transnationales de la distribution, des chargeurs et des compagnies maritimes.

- Promouvoir dans les enceintes appropriées (OIT, OCDE) des lignes directrices et des référentiels de RSE au niveau mondial pour ces secteurs.
  - Réfléchir à un label spécifique d'entreprise responsable
- [Assortir l'application des normes européennes contraignantes pour le marché d'incitations qui encouragent les comportements éthiques et préviennent l'attractivité des pays tiers.]
- [Renforcer le niveau social des marins, moraliser et responsabiliser socialement le recours aux sociétés de manning, consigner systématiquement tout navire.]
- [Engager un plan de requalification et de formation conséquent de nature à surmonter le handicap du manque d'attractivité de ces métiers]

## 2.3 - Assurer la modernisation du transport maritime

### **Propositions :**

- Jeter les bases d'une maîtrise et d'une régulation des réseaux de logistique sur lesquels repose l'organisation productive dans le domaine des transports

## 2.4 Dégager des perspectives économiques stables, des conditions de travail améliorées, créer des filières portuaires propres et des emplois qualifiés à terre

- appliquer en France les lignes directrices européennes relatives au soutien de l'emploi maritime,
- relancer le projet de directive relatif aux conditions des équipages à bord de services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre des Etats membres,

- réexaminer les dérogations à la législation du travail européenne accordées aux secteurs du transport maritime et de la pêche.

### **3 - Lutter contre les pavillons de complaisance**

#### **3.1 - Lancer une initiative du type de celle lancée au G20 en novembre 2008 pour lutter contre les paradis fiscaux**

- [Elaborer une analyse comparée des différents classements existants pour les pavillons « dits de complaisance » en prenant en compte également les évaluations faites par les acteurs sociaux].
- Participer à la définition de critères objectifs d'évaluation des pavillons dans le cadre de cette initiative.
- Renforcer le niveau social des marins, moraliser et responsabiliser socialement le recours aux sociétés de manning, retenir systématiquement tout navire ne satisfaisant pas aux conventions internationales de l'OIT.
- Rendre effective la lutte contre les pavillons de complaisance en interdisant strictement toute navigation non conforme aux normes dans les eaux de l'UE conformément à l'article premier directive de la 16/2009.
- Fixer la date de 2012 pour un respect strict de l'obligation de requalifier l'ensemble des pavillons européens dans la liste blanche du mémorandum, y compris les registres bis.

#### **3.2 - Continuer à promouvoir un pavillon européen**

- Promouvoir la définition de normes communes, dans l'attente de normes internationales, permettant d'évaluer les performances de l'Etat de pavillon.
- Appliquer ces normes, en premier lieu, aux navires battant pavillon des Etats membres.
- S'engager vers la création d'un pavillon européen dans la négociation sur la base du plus élevé actuel.
- Promouvoir des normes communes et engager réellement la responsabilité de l'Etat du pavillon.

### **4 . Promouvoir une politique de gestion intégrée et planifiée des pêches maritimes associant les finalités écologiques sociales et économiques**

#### **4.1 Préserver la biodiversité.**

- Soutenir la fermeture des zones de pêche en haute mer (« high sea pockets ») dans le Pacifique.
- Soutenir la position européenne consistant à empêcher le Japon de chasser dans l'océan austral et dans les Caraïbes et interdire toute les méthodes létales dans la recherche scientifique.
- Eliminer de façon définitive et globale la chasse industrielle « scientifique », dans le cadre de processus de modernisation de la Commission baleinière internationale.

- [Promouvoir un moratoire au niveau européen comme au niveau de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (ICCAT) sur la pêche du thon rouge].
- Renforcer les mesures de police contre la pêche illégale du thon<sup>17</sup>
- [Adopter un moratoire sur l'exploitation des ressources halieutiques profondes tant que la preuve de la possibilité d'une exploitation durable des stocks profonds n'est pas apportée par la communauté scientifique]
- [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 sites sensibles (coraux profonds, monts sous-marins, sources hydrothermales) pour lesquels il est nécessaire d'instituer des zones d'interdiction de pêche ou de pratique de pêche.
- [Promouvoir le renforcement des zones de cantonnement des pêches].
- [Identifier les secteurs et périodes de fraie d'espèces commerciales sensibles, élaborer des mesures appropriées à la préservation de ces frayères en concertation avec les professionnels]
- [Créer des réserves marines sur les zones de reproduction et habitats sensibles]
- Développer les pêcheries pilotes en préservant les écosystèmes et la biodiversité associés
- Prendre les mesures nécessaires pour limiter les pollutions sonores, les collisions avec les navires et les prises accidentelles dans les engins de pêche

## 4.2 Accroître les contrôles et contrer les pêches destructrices

- Renforcer et unifier au niveau international la lutte contre la pêche illicite non régulée et non réglementée :
  - encadrer l'attribution des licences de pêche, pour éviter le re-pavillonnage de navires INN ;
  - encadrer l'attribution des licences de pêche, pour éviter le re-pavillonnage de navires INN ;
  - publier des listes noires de navires INN partagées entre toutes les ORP Mettre en place l'approche écosystémique des pêches et la cogestion en développant les Unités d'Exploitation et de Gestion Concertées (UEGC) pour la gestion des pêcheries.
- Renforcer les moyens de contrôle :
  - interdire sauf exception justifiée et contrôlée tout transbordement en mer ;
  - généraliser le système de contrôle et de suivi de type VMS, y compris aux navires de soutien ;
  - lutter par des programmes européens spécifiques contre la pêche illégale,

---

<sup>17</sup> Il existe un désaccord au sein du groupe entre ceux qui considèrent que les mesures prises par l'ICCAT ne sont pas suffisantes et ceux qui considèrent que le problème réside dans la mise en œuvre des mesures existantes et donc de l'efficacité des mesures de police.



## **5 – Adapter la législation et la réglementation afin d'intégrer les objectifs de la nouvelle stratégie littorale et marine de la France**

Différents codes, lois et règlements vont devoir être adaptés aux nouveaux objectifs que la France doit se donner en matière littorale et marine. Cela concerne très directement les Codes de l'urbanisme, de l'environnement, le code minier et celui de la santé. Certains aspects ont été traités dans les chapitres précédents, comme la nécessité de généraliser les SCOT sur l'ensemble du littoral, en y adjoignant un volet « mer ».

Certaines recommandations devront trouver des prolongements européens, comme celles que formule le groupe relatives aux activités conchylicoles :

- demander, dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Convention de 2004 sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments, l'élaboration de normes communautaires contraignantes reprenant les exigences de celle-ci ;
- demander l'élaboration d'une « directive fille » sur les eaux conchylicoles de la directive cadre sur l'eau, conférant à celles-ci un statut spécifique et prévoyant un niveau de protection suffisant.

En droit national, il conviendra de créer ou préciser le cadre juridique de diverses activités, et d'envisager certaines interdictions. A titre d'exemple, on citera :

- les installations de production et de transport d'énergie en mer ;
- l'extraction de matériaux marins, et notamment des maërls ;
- les rejets et immersion des boues et déchets de dragage, [avec régime général d'interdiction, sauf dérogation]
- la circulation des navires et engins rapides.



## **Annexes**

- I - Liste des membres titulaires suppléants  
du groupe de travail p 50**
  
- II - Calendrier des réunions plénières,  
des sous-groupes et des réunions de coordination p 52**
  
- III - Liste des contributions écrites et reçues  
dans les travaux du groupe II p 53**
  
- IV - Liste des personnes auditionnées p 54**
  
- V - Etat des conventions liées à la mer signées /  
Ratifiées par la France p 55**
  
- VI - Etat des coopérations régionales impliquant la  
France sur le milieu marin dans la Caraïbe, l’océan  
Indien et le Pacifique p 68**
  
- VII - Propositions du collège ONG sur la pêche p 71**

## ANNEXE I - Liste des membres titulaires du groupe de travail

<b>Président</b>	Laurent LUCCHINI Université de Paris I, Institut océanographique, Conseil scientifique de l'Institut du droit économique de la mer Professeur émérite, Président du Conseil scientifique de l'Institut du droit économique de la mer
<b>Vice-présidents</b>	Erik ORSENNA Centre international de la mer Président Jean DAUBIGNY Préfet de la Région Bretagne, Préfet de Région
<b>Rapporteurs</b>	Geneviève BESSE, MEEDDAT/CGDD/Délégation au développement durable, Chargée de mission stratégie Michel BABKINE Premier Ministre / Secrétariat général de la mer /Chargé de mission
<b>• Collège Etat</b>	
Aline KUSTER-MENAGER	MEEDDAT /Direction des Affaires Européennes et Internationales
Jean-Loup PETIT <i>Suppléant</i>	MEEDDAT/DGITM/DAM <i>Jean-Luc HALL</i>
Loïc LAISNE <i>Suppléante</i>	Ministère de l'Agriculture et de la Pêche <i>Delphine LEGUERRIER</i>
François BOCKEL <i>Suppléant</i>	Secrétariat d'Etat à l'Outre-Mer, <i>Béatrice MORIZE-RABAUX</i>
Julien CHARLES <i>Suppléant</i>	MIOMCT Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales <i>Christian POUGET</i>
<i>Suppléant</i>	<i>Jean-Paul CELET</i>
<i>Suppléant</i>	<i>Anne FORCINAL</i>
Odile ROUSSEL <i>Suppléant</i>	Ministère des Affaires Etrangères et Européennes <i>BPM/NAT</i> <i>Anne-Sophie CERISOLA</i>
<i>Suppléant</i>	<i>Stéphane LOUHAUR</i>
Anne-François De SAINT SALVY	Ministère de la Défense Préfet maritime de l'Atlantique
Xavier CHAUVIN DIACT	Chargé de mission littoral
<b>• Collège Elus</b>	
Serge LETCHIMY	Assemblée Nationale, Député de la Martinique
Jean-Claude <i>Suppléant</i>	MERCERON Sénat Sénateur de Vendée <i>René VESTRI</i>
Karine CLAIREAUX	Assemblée des maires de France Maire de Saint-Pierre (Miquelon)
Philippe BOENNEC	Assemblée des maires de France Député-maire de Pornic (44)
Hamina IBRAHIMA	Assemblée des maires de France Maire de Chironqui (97)
Ericka BAREIGTS <i>Suppléant</i>	Association des communautés de France (La Réunion) <i>Richard YACOU</i>
Stéphane ARTANO	Assemblée des Départements de France, Saint-Pierre-et-Miquelon
<b>• Collège ONG</b>	
Pascal TOURBILLON <i>Suppléant</i>	France Nature Environnement, DOM COM <i>Arthur TREBEAU</i>
Allain BOUGRAIN-DUBOURG <i>Suppléant</i>	France Nature Environnement, LPO <i>Michel METAIS</i>
<i>Suppléant</i>	<i>Antidia CITORES</i>
Christian GARNIER	France Nature Environnement
Jean-Stéphane DEVISSE	WWF
Antoine FOUCHER	Greenpeace
Alexandre FARO <i>Suppléant</i>	Greenpeace <i>François CHARTIER</i>
Miriam POTTER <i>Suppléant</i>	Robin des Bois <i>Charlotte NITHART</i>
Ludovic FRERE	Fondation Nicolas Hulot

• **Collège Employeurs**

Michel JOSEPH-MATHURIN <i>Suppléant</i>	MEDEF - Armateurs de France <i>Anne-Sophie AVE MEDEF</i>
Christian GARIN MEDEF <i>Suppléant</i>	Armateurs de France, Président d'Armateurs de France <i>Cécile BELLORD</i>
Xavier CONTI MEDEF <i>Suppléant</i>	Fédération française des sociétés d'assurance <i>Florent CHATELAIN</i>
Jean-François MINSTER	MEDEF - Union française des industries pétrolières
Dominique HOESTLANDT <i>Suppléant</i> <i>Suppléant</i>	MEDEF - UNICEM <i>Arnaud COLSON</i> <i>Mathieu HIBLOT</i>
Alexis LOBADOWSKY	Chambre syndical des courtiers d'affrètement maritime
Julie DINIMANT,	Comité national de la conchyliculture
Nicolas DIAZ	Comité national des pêches maritimes et des élevages marins
Olivia AMOZIG-BELLOT <i>Suppléant</i>	MEDEF Thales, directrice transports et environnement <i>Xavier ROLIN</i>

• **Collège Salariés**

Jean-Pierre BOMPARD	CFDT
Joël JOUAULT	CFDT
Daniel GENESTE	CGT (pilote GR Mer pour la CGT)
Arnaud FAUCON	CGT
<i>Alain MERLET</i>	CGT
Marie-Suzie PUNGIER	FO, CGT FO Secrétaire secteur économique
Patrick GALENON	FO, Secrétaire général de la confédération des syndicats des travailleurs de Polynésie Française
Gilles CHAMPEY	CFE-CGC
<i>Huguette VIGLIETTI</i>	<i>CFE-CGC</i>
Jacques BIGOT	CFTC

• **Personnalités qualifiées & personnes morales associées**

Michel L'HOURL sous-marines <i>Suppléant</i> <i>Suppléant</i>	Expert archéologique sous-marine, Délégué aux recherches archéologiques  <i>Elisabeth VEYRAT</i> <i>Olivia HULOT</i>
Christophe LEFEBVRE	Conseiller UICN pour l'Europe de l'Ouest
Serge BESLIER	Ex-chef d'unité "Politique internationale et droit de la mer" à la DG pêche Commission européenne Ex-chef d'unité "Politique internationale et droit de la mer" à la DG pêche Commission européenne
Margie SUDRE <i>Suppléant</i>	Parlement européen-Commission pêche et affaires maritimes <i>Charlérie JOURDAN</i>
Marie-Hélène AUBERT	Parlement européen-Commission pêche et affaires maritimes
Philippe VALLETTE	Réseau Océan mondial
Francis VALLAT <i>Suppléant :</i>	Institut français de la mer et Cluster maritime <i>Philippe PERENNEZ</i>
Michel DELEBARRE	Comité des Régions de l'UE
Teva ROHFRIETSCH	Gouvernement autonome de Polynésie française
Alain COLDEFY	Géopoliticien de la mer à l'Institut des Relations Internationales Stratégiques
Annick MARFFY-MANTUANO	Institut du droit économique de la mer

## **ANNEXE II - Calendrier des réunions plénières, des sous-groupes et des réunions de coordination**

- **Réunions plénières :**

- 1<sup>ère</sup> réunion : Jeudi 9 Avril 2009
- 2<sup>ème</sup> réunion : Jeudi 23 Avril 2009
- 3<sup>ème</sup> réunion : Mercredi 6 Mai 2009
- 4<sup>ème</sup> réunion : Jeudi 14 Mai 2009
- 5<sup>ème</sup> réunion : Vendredi 15 Mai 2009
- 6<sup>ème</sup> réunion : Jeudi 4 Juin 2009
- 7<sup>ème</sup> réunion : Vendredi 5 Juin 2009

Préalablement à l'établissement des rapports définitifs des quatre groupes de travail, deux délégations composées de membres des groupes de travail du Grenelle de la Mer se sont rendues en Outre-Mer afin que les enjeux de l'Outre Mer soient pris en compte dans les débats et propositions.

Une des délégations s'est rendue à Mayotte et à La Réunion pour la mission « Océan Indien » du 25 au 29 Mai 2009. La seconde délégation s'est rendue en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane pour la mission dans les Caraïbes du 24 au 29 mai 2009.

Les membres du groupe de travail 4 ayant participé à ces déplacements sont :

- Mme Hamina IBRAHIMA
- Mme Geneviève BESSE

**ANNEXE III - Liste des contributions écrites et étudiées dans les travaux du groupe IV :**

Armateurs de France
Bloom/FNH /Greenpeace/Robin des Bois/UICN/WWF
CFDT
CFE-CGC
CGT
CGT-UIT
CNPMEM
Comité National de la Conchyliculture
Commission des Communautés Européennes
DGITM/DAM
DIACT (Mr Xavier CHAUVIN)
Direction des Affaires Européennes et Internationales
Fédération Française des Pilotes Maritimes
FNE
Gis Amphibia
GIZC
IFREMER
INDEMER ( Mme Annick MARFFY-MANTUANO)
ISEMAR
MALTAE
MEDEF
Ministère des Affaires Etrangères et Européennes
Mme Karine CLAIREAUX, Maire de Saint –Pierre et Miquelon
Mr Francis VALLAT
Mr Jean-François MINSTER
Mr l'Amiral Anne-François de SAINT SALVY
Mr le Député Philippe BOENNEC, Député-maire de Pornic
Mr le Député Serge LETCHIMY, député de la Martinique
Mr .....préfet des TAAF
Mr le Sénateur Jean-Claude MERCERON
Mr Michel DELEBARRE
Mr Philippe VALLETTE
Mr Serge BESLIER
Plateforme CGT-CFDT-FNE
Résolution ONU
Robin des Bois
Thales
Union Mondiale pour la Nature ( Mr Christophe LEFEBVRE)

**ANNEXE IV - Liste des personnes auditionnées :**

Monsieur le préfet Mouchel-Blaisot	Préfet des TAAF
Monsieur Legue	Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

**ANNEXE V - Etat des conventions liées à la mer signées / ratifiées par la France**

TITRE/DATE	SIGNATURE	RATIFICATION/ADHESION
<b>Convention des Nations unies sur le droit de la mer Montégo Bay (Jamaïque), le 10 décembre 1982</b>		11 avril 1996
Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 28 juillet 1994, à New York		11 avril 1996
Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer relatives à la conservation et la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrateurs dit « Accord stocks chevauchants » 4 août 1995, New York	4 décembre 1996	19 décembre 2003 (site ONU)
<b>Convention sur la réglementation de la chasse à la baleine et aux grands cétacés Washington, le 2 décembre 1946</b>		03 décembre 1948
<b>Convention pour la protection des phoques dans l'Antarctique Londres, le 1<sup>er</sup> juin 1972</b>		19 février 1975
<b>Accord sur la Conservation des Petits Cétacés de la Mer Baltique et de la Mer du Nord (ASCOBANS) New York, le 17 mars 1992</b>		03 octobre 2005
<b>Accord sur la conservation des Cétacés de la Mer Noire, de la Mer Méditerranée et de la zone Atlantique adjacente (ACCOBAMS) du 24 novembre 1996</b>		01 juin 2004
<b>Accord relatif à la création en Méditerranée d'un sanctuaire pour les mammifères marins (Pelagos) Monaco, le 25 novembre 1999</b>		19 juin 2000
<b>Protocole de Madrid relatif à la protection de l'environnement en Antarctique Madrid, le 4 octobre 1991</b>		5 février 1993



<b>La convention pour la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique Canberra, le 20 mai 1980</b>		16 septembre 1982
<b>Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (ensemble quatre annexes et deux appendices dite « Convention OSPAR » ) Paris le 22 septembre 1992</b>	22 septembre 1992	29 décembre 1997
<b>Convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique dite convention HELCOM 1992</b>	Non (pas notre champ géographique)	Non
<b>Convention pour la protection et le développement de l'environnement marin dans la région des Caraïbes dite « Convention de Carthagène » Cartagena de Indias, le 24 mars 1983</b>		13 novembre 1985
Protocole relatif aux zones et à la vie sauvage spécialement protégées à la Convention pour la protection et la mise en valeur du milieu marin de la région des Caraïbes Kingston (Jamaïque), le 18 janvier 1990		5 mai 2002
Protocole d'Oranjestad sur la pollution d'origine tellurique à la Convention de Carthagène pour la protection de l'environnement marin dans les Caraïbes Oranjestad (Aruba), le 6 octobre 1999		4 mai 2007
<b>Convention sur la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution dite « Convention de Barcelone » 16 février 1976, amendée le 10 juin 1995</b>		16 avril 2001
Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée (ensemble trois annexes) Barcelone, le 10 juin 1995		Approbation française du 15 mars 2001 déposée le 16 avril 2001 (entrée en vigueur en France 16.04.2001, entrée en vigueur générale: 12.12.1999)
Protocole relatif à la prévention de la pollution de la Mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs Barcelone, le 16 février 1976, et amendé le 10 juin 1995	16 février 1976	Approbation déposée le 11 mars 1978 (en vigueur en France le 10.04.1978 Entrée en vigueur générale:

		12.02.1978) et, pour amendement, approbation déposée le 16 avril 2001
Protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution d'origine tellurique Athènes 17 mai 1980, amendé Syracuse 7 mars 1996	17 mai 1980 et	Approbation déposé le 13 juillet 1982 (texte EN VIGUEUR pour France et autres parties le 17 juin 1983) Pour amendement : 16 avril 2001 (en vigueur le 11 mai 2008 pour la France)
Protocole relatif à la coopération en matière de prévention de la pollution par les navires et de lutte contre la pollution de la Mer Méditerranée par les hydrocarbures et les substances nocives et potentiellement dangereuses en cas de situation critique dit « Nouveau protocole d'urgence » Malte, les 24 et 25 janvier 2002	25 janvier 2002	Approbation déposée le 2 juillet 2003 (en vigueur le 13 mars 2004)
Protocole relatif à la protection de la Mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, des fonds marins et de leurs sous-sols dit « Protocole offshore » Madrid, le 14 octobre 1994	non	Non
<b>Protocole relatif à la prévention de la pollution de la Mer Méditerranée par suite de mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination</b> Smyrne, le 1 <sup>er</sup> octobre 1996	non	Non
<b>Protocole sur la Gestion intégrée des zones côtières en Méditerranée</b> Madrid, 21 janvier 2008	21 janvier 2008	Conseil des ministres du 6 mai 2009 – Au parlement
<i>Convention relative à la protection, à la gestion et la mise en valeur des milieux marins et côtiers de la région de l'Afrique orientale (ensemble une annexe )</i> Nairobi, le 21 juin 1985	(en cours de renégociation pour tenir compte de l'adhésion de l'Afrique du Sud dans le champ géographique de la convention)	17 août 1989
Protocole relatif aux zones protégées ainsi qu'à la faune et la flore sauvage dans la région de l'Afrique orientale (ensemble 4	22 juin 1985	Approbation déposée le 17 août 1989 (en vigueur pour la

annexes) Nairobi, le 21 juin 1985		France le 30.05.1996)
Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution des mers en cas de situation critique dans la région de l'Afrique orientale Nairobi, le 21 juin 1985	22 juin 1985	Approbation déposée le 17 août 1989 (en vigueur pour la France le 30.05.1996)
Protocole relatif à la protection du milieu marin et des zones côtières contre la pollution due aux sources et activités terrestres	(en cours de négociation)	
<b>Convention relative à la coopération pour la protection, la gestion et la mise en valeur des milieux marins et côtiers de la région de l'Afrique de l'Ouest Abidjan, en 1981</b>	Non (Bien que n'étant pas Partie, la France suit les évolutions institutionnelles de cette convention dans la mesure où un rapprochement de son secrétariat avec le secrétariat OSPAR s'est dessiné ces dernières années)	Non
<b>Convention sur la protection de la nature dans le Pacifique Sud Apia, le 12 juin 1976</b>	12 juin 1976	Approbation déposée le 7 février 1989 (entrée en vigueur France: 26.06.1990 ; générale: 28.06.1990)
Convention portant création du Programme régional océanien de l'environnement Apia, le 16 juin 1993		11 juillet 1996
Convention relative à la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud (convention de Nouméa) Nouméa, le 25 novembre 1986		17 juillet 1990
Protocole sur la prévention de la pollution de la région du Pacifique Sud résultant de l'immersion des déchets, fait à Nouméa le 25 novembre 1986	25 novembre 1986	Approbation déposée le 17 juillet 1990 - EN VIGUEUR France et générale le 22 août 1990
Protocole de coopération dans les interventions d'urgence contre les incidents générateurs de pollution dans la région du Pacifique Sud, fait à Nouméa le 25 novembre 1986	25 novembre 1986	Approbation déposée le 17 juillet 1990 - EN VIGUEUR France et générale le 22 août 1990

Convention relative à la création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O.M.C.I. devenue l'Organisation maritime internationale – OMI - depuis le 22.05.1982) du 6 mars 1948	6 mars 1948	Acceptation déposée le 9 avril 1952 (entrée en vigueur France et générale: 17.03.1958)
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS 17 juin 1960 et 1 <sup>er</sup> novembre 1974)	17 juin 1960 et 1 <sup>er</sup> novembre 1974	Ratification déposée le 16 octobre 1961 (entrée en vigueur France et générale : 26.05.1965) Approbation déposée le 25 mai 1977 (entrée en vigueur France et générale : 25.05.1980)
<u>Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 17 février 1978</u>	26 janvier 1979	Approbation déposée le 21 décembre 1979 (Entrée en vigueur France et générale: 01.05.1981)
Protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 11 novembre 1988	23 janvier 1990	Approbation déposée le 28 février 1992 (entrée en vigueur France: 01.02.1992)
Convention internationale sur les lignes de charge faite à Londres le 5 avril 1966 (remarque : abroge et remplace la convention du 5.07.1930 <u>en ce qui concerne ses dispositions contraires</u> )	5 avril 1966	Approbation déposée le 30 novembre 1966 (entrée en vigueur France et générale: 21.07.1968)
Protocole fait à Londres le 11 novembre 1988	23 janvier 1990	Approbation déposée le 05.10.1990 (entrée en vigueur France et générale: 03.02.2000)
Protocole du 13 juillet 1973 sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux	13 octobre 1973	Approbation déposée le 27.12.1974 (entrée en vigueur France et générale: 2 juin 1977)
<b>Convention sur le Règlement international du 20 octobre 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention</b>	9 novembre 1972	Approbation le 10 mai 1974 (entrée en vigueur France et

<b>COLREG de 1972)</b>		générale:15.07.1977)
Convention internationale du 2 décembre 1972 sur la sécurité des conteneurs	3 décembre 1972	Approbation déposée le 21.10.1974 (entrée en vigueur France et générale: 06.09.1977)
Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), faite à Londres le 3 septembre 1976	30 avril 1979	Approbation déposée le 18.10.1979 (entrée en vigueur France: 18.10.1979 et générale: 16.07.1979)
et ses amendements		
Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 2 avril 1977	29.06.1978	Approbation déposée le 15 février 1979
Protocole de Torremolinos du 2 avril 1993		Instrument français reçu le 7 novembre 2007
Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille faite à Londres le 7 juillet 1978	18 juillet 1979	Approbation déposée le 11 juillet 1980 (entrée en vigueur France et générale: 28.04.1984)
Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F)		Non ratifiée
Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes faite à Hambourg le 27 avril 1979	9 avril 1980 (signature définitive)	9 avril 1980 (signature définitive) EN VIGUEUR 22 juin 1985
Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, 1954, telle que modifiée en 1962, 1969 et 1971 <b>(remplacée par MARPOL 73/78)</b>		
Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 1973), faite à Londres le 2 novembre 1973	27.08.1974	(entrée en vigueur France et générale: 02.10.1983)
Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires ( <b>MARPOL PROT 1978</b> ), fait à Londres le 17 février 1978	06.03.1979	Approbation déposée le 11 août 1982 (entrée en vigueur France: 02.10.1983 et

		générale: 01.10.1983)
Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures Bruxelles, le 29 novembre 1969 et amendée	29 novembre 1969	ratification déposée le 10.05.1972 (entrée en vigueur France et générale: 06.05.1975)
Protocole sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures fait à Londres le 2 novembre 1973		Adhésion déposée le 31.12.1985 (entrée en vigueur France: 31.03.1986 et générale: 30.03.1983)
Amendements à la liste des substances figurant en annexe au protocole de Londres de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures du 4 juillet 1991		Oui (entrée en vigueur France: 04.04.1993 et générale: 24.07.1992)
Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (29.12.1972)	22 mai 1973	approbation déposée le 03.02.1977 (entrée en vigueur France: 05.03.1977 et générale: 30.08.1975)
Protocole additionnel du 7 novembre 1996 à la Convention de Londres		Instrument français reçu le 7 janvier 2004 (EN VIGUEUR le 24 mars 2006)
Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) Londres 30 novembre 1990	13.09.1991	approbation déposée le 06.11.1992 (entrée en vigueur France et générale : 13.05.1995)
Protocole à la précédente sur la préparation, la lutte et la coopération contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses du 15 mars 2000		Approbation transmise en 2007 (entrée en vigueur France: 24.07.2007 et générale: 14.06.2007)
Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures Bruxelles, le 29 novembre 1969, modifiée par le protocole de 1992 (ensemble une annexe) fait à Londres le 27 novembre 1992	8 février 1993	Convention de 1969 dénoncée Protocoles de 1976 et 1992 ratifiés
<b>Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages</b>		Convention de 1971 Dénoncée

<b>dus à la pollution par les hydrocarbures et protocoles de 1992 et 2003</b>		Protocoles de 1992 et 2003 ratifiés
Convention du 17 décembre 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires	17.12.1971	ratification déposée le 02.02.1973 (entrée en vigueur France et générale: 15.07.1975)
Convention du 19.11.1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes	21.12.1977	Approbation déposée le 01.07.1981 (entrée en vigueur France et générale: 01.12.1986)
<b>Protocole du 2 mai 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes</b>		ADHESION (déposée le 24.04.2007) (entrée en vigueur France: 23.07.2007 et générale: 13.05.2004)
<b>Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses dite « Convention HNS », Londres 3 mai 1996.</b>	non signée à dessein, la Convention fait l'objet d'une modification acceptée par l'ensemble des parties à l'OMI	En effet, un protocole à la Convention a été préparé ; il sera soumis à l'adoption d'une conférence diplomatique en 2010
Convention visant à faciliter le trafic maritime international, 09.04.1965, amendée (FAL)	09.04.1965	Approbation déposée le 29.11.1967 (entrée en vigueur France: 28.01.1968 et générale: 05.03.1967)
Convention internationale du 23.06.1969 sur le jaugeage des navires	23.06.1969	Approbation déposée le 31.10.1980 (entrée en vigueur France et générale: 18.07.1982)
Convention du 10.03.1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (SUA)	10.03.1988	Approbation déposée le 02.12.1991 (entrée en vigueur France et générale: 01.03.1992)
Protocole du 14 octobre 2005 relatif à la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime	14 octobre 2005	Report de la demande d'approbation due à la préparation d'un projet de loi

		modifiant certains codes (pénal, de la défense) pour prévoir l'incrimination de prolifération
Protocole du 10.03.1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental	10.03.1988	Approbation déposée le 02.12.1991 (entrée en vigueur France et générale: 01.03.1992)
Protocole du 14 octobre 2005 relatif au protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental SUA	14 octobre 2005	Report lié au Protocole précédent (projets de loi liés)
<b>Convention du 13 février 2004 sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires</b>		Oui. Instrument français reçu par l'OMI le 24 septembre 2008
<b>Convention (OMI) sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute des navires dite « Convention hydrocarbure de soute » ou « Bunker »</b> <b>Londres, le 23 mars 2001</b>		En cours (projet de loi transmis au Conseil d'Etat)
<b>Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la Mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses</b> <b>Bonn, le 13 septembre 1983,</b>  <b>et amendé le 22 septembre 1989 pour y inclure les activités de surveillance aérienne</b>	<b>13 septembre 1983</b>	approbation en date du 19.11.1992 (entrée en vigueur France et générale: 01.09.1989)  approbation déposée le 01.04.1994 (entrée en vigueur France et générale: 01.04.1994)
<b>Accord de Lisbonne pour la coopération et la protection des côtes de l'Atlantique nord-est contre la pollution</b> <b>Lisbonne 17 octobre 1990</b>		En cours (Protocole additionnel)
Echange de lettres franco-italien-monégasque relatif à la protection des eaux du littoral méditerranéen signé à Monaco le 10 mai 1976 (RAMOGE)	10 mai 1976	notification déposée le 01.07.1977 (entrée en vigueur et générale: 01.01.1981)



Accord révisé relatif à la protection de l'environnement marin et côtier d'une zone de la Mer Méditerranée (accord Ramoge) du 27 novembre 2003	27 novembre 2003	Approbation reçue le 13 mai 2004 NON ENCORE EN VIGUEUR
<b>Convention sur la protection de la Mer Noire contre les pollutions</b> <b>21 avril 1992 ou « Convention de Bucarest » (EN VIGUEUR 15 janvier 1994)</b>	Non	Non
<b>Convention UNESCO sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de 2001</b>		Processus en cours
<b>Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (ensemble quatre annexes et deux appendices), adoptée à Londres le 5 octobre 2001</b>	29.01.2007	adhésion adressée le 12.03.2007 (entrée en vigueur France et générale : 17.09.2008)
Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ensemble une annexe) faite à Londres le 07-07-1978 – dite STCW -		EN VIGUEUR pour la France le 28 avril 1984
Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes Genève, 6 avril 1974	30.06.1975	approbation déposée le 04.10.1985 (Entrée EN VIGUEUR générale le 6 octobre 1983)
Convention du travail maritime, 2006, 23 février 2006		projet de loi en cours de constitution
Convention sur le travail dans la pêche, adoptée à Genève le 14 juin 2007		projet de loi en cours de constitution
Accord relatif à la création du Conseil indo-pacifique des pêches du 26 février 1948 et ses amendements (dont celui de 1996 pour lequel le Conseil est devenu la Commission des pêches de l'Asie-Pacifique)	26 février 1948	30 juin 1948 – source OAA/FAO - (EN VIGUEUR le 9 novembre 1948)
Accord portant création du Conseil général des pêches pour la Méditerranée du 24 septembre 1949	24 septembre 1949	8 juillet 1952– source OAA/FAO – (EN VIGUEUR le 20 février 1952)

Amendement du 22 mai 1963 à l'Accord du 24 septembre 1949 portant création du Conseil général des pêches pour la Méditerranée (autres amendements mais info incomplète sur Pacte et site OAA/FAO)	22 mai 1963	Accord EN VIGUEUR le 3 décembre 1963
Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, approuvé par la résolution 15/93 de la FAO, lors de sa 27ème session le 24 novembre 1993		Adhésion par la Communauté européenne le 25 juin 1996, accord EN VIGUEUR le 24 avril 2003
Convention internationale pour la conservation des thonidés du 14 mai 1966	14 mai 1966	Adhésion 7 novembre 1968 (source site OAA/FAO) - EN VIGUEUR 21 mars 1969
Protocole annexé à l'Acte final de la conférence pour la conservation des thonidés de l'Atlantique, conclu à Paris le 10 juillet 1984, portant modification de la Convention du 14 mai 1966	10 juillet 1984	Approbation française déposée le 23 octobre 1984 – accord EN VIGUEUR 19 janvier 1997 (source site OAA/FAO)
Protocole annexé à l'acte final de la conférence pour la conservation des thonidés de l'Atlantique du 5 juin 1992 portant modification de la Convention du 14 mai 1966	5 juin 1992	Approbation française le 6 mars 2000 - Entrée EN VIGUEUR de l'accord le 10 mars 2005
Convention sur la conservation des ressources biologiques de l'Atlantique du Sud-Est du 23 octobre 1969	23 octobre 1969	Adhésion française 4 octobre 1972 - Entrée EN VIGUEUR de l'accord le 24 octobre 1971 (3 novembre 1972 pour la France)
Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien	7 juillet 2006	Non encore entré en vigueur – non encore approuvé par la France
Accord portant création de la Commission des thons de l'océan Indien du 25 novembre 1993	25 novembre 1993	Adhésion française le 29 novembre 1996, EN VIGUEUR le 27 mars 1996 et pour la France le 3 décembre 1996
Convention relative à la conservation et à la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans le Pacifique occidental et		EN VIGUEUR le 19 juin 2004, adhésion française le 26 avril

central, ensemble quatre annexes du 5 septembre 2000		2005, EN VIGUEUR pour la France le 11 juin 2005
Convention relative à la création d'une commission interaméricaine du thon tropical, ensemble un échange de notes du 3 mars 1950, du 31 mai 1949	31 mai 1949	EN VIGUEUR le 3 mars 1950, pour la France le 22 mai 1973
Protocole amendant la Convention relative à la création d'une commission interaméricaine du thon tropical du 11 juin 1999 (textes anglais et espagnol seulement)	11 juin 1999	
Convention relative au renforcement de la commission interaméricaine du thon tropical établie par la convention de 1949 entre les Etats-Unis d'Amérique et la République du Costa Rica (convention d'Antigua) du 14 novembre 2003	14 novembre 2003	Approbation française le 28 juin 2007
Convention pour la création de la Commission pour la conservation du thon rouge du sud (mai 1993)	France NON CONTRACTANTE	EN VIGUEUR le 20 mai 1994
Convention de Waigani interdisant l'importation de déchets dangereux et radioactifs dans les pays insulaires du Forum et contrôlant les mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux dans la région du Pacifique Sud (1995, EN VIGUEUR en 2001)	France NON CONTRACTANTE	
Convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest du 24 octobre 1978 et accord le 28 septembre 2007 sur le texte d'une nouvelle convention	24 octobre 1978	EN VIGUEUR le 1 <sup>er</sup> janvier 1979 et en France le 18 octobre 1996 (adhésion déposée le 14 août 1996)
Convention internationale sur le démantèlement des navires de commerce en fin de vie 15 mai 2009	La France va la signer.	
<b>Au titre de la CE</b> : Convention sur la conservation et la gestion des ressources halieutiques de l'Atlantique du Sud-Est	20 avril 2001	EN VIGUEUR le 13 avril 2003 (source site OAA/FAO)
Convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique du Nord-Est (NEAFC) du 18 novembre 1980		EN VIGUEUR le 17 mars 1982
Convention relative à la conservation du saumon dans l'Atlantique Nord (création de l'OSCAN) du 2 mars 1982		EN VIGUEUR le 1er février 1983 (en France le 1er octobre 1983)
Accord visant à favoriser le respect par les navires de pêche en		Adhésion CE 25.06.1996

haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion, approuvé par la résolution 15/93 de la FAO, lors de sa 27ème session le 24 novembre 1993		
---	--	--

## **ANNEXE VI - Etat des coopérations régionales impliquant la France sur le milieu marin dans la Caraïbe, l'océan Indien et le Pacifique**

Précision : S'agissant des accords de pêche, la France peut y être partie à deux titres :

- au titre de la participation de l'UE, la pêche étant une compétence communautaire (exemple de la CTOI, de la CICTA, de la WCPFC, de la CCAMLR) : la Commission représente alors les intérêts de l'UE (mandat donné par le Conseil de l'Union européenne et négocié en amont entre les 27 Etats membres) ; nos départements d'outre-mer (Réunion notamment) entrent dans ce cadre ;
- au titre de ses pays et territoires d'outre-mer (Polynésie, Nouvelle Calédonie, TAAF, Wallis et Futuna dans les zones concernées) qui ont un statut particulier au regard du droit communautaire (considérés comme Etats tiers)

### **1. Caraïbes :**

- La **Convention de Carthagène** pour la protection et la mise en valeur du milieu marin de la région des Caraïbes (signée à Carthagène/Colombie en 1983 et entrée en vigueur en 1986) et son plan d'action du Programme pour l'environnement des Caraïbes (PEC), ainsi que ses protocoles (lutte contre la pollution par les hydrocarbures, zones et vie sauvage spécialement protégées – le centre chargé de son application, le CAR/SPAW, est hébergé par la France en Guadeloupe –, et lutte contre la pollution due à des sources et activités terrestres), tous ratifiés par la France. Le Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM) a approuvé un financement de 1,4 M € pour la Conservation des Zones protégées dans les Etats de la Caraïbe orientale, en partenariat avec le Fonds pour l'Environnement Mondial, sur la période 2004-2010.
- **L'Association des Etats de la Caraïbe (AEC)** : La Convention créant l'AEC a été signée le 24 juillet 1994 à Carthagène, Colombie, dans le but de promouvoir la consultation, la coopération et l'action concertée entre tous les pays de la Caraïbe. Elle compte 25 Etats Membres et trois Membres Associés (dont la France au titre des Départements français d'Amérique). Les objectifs de l'AEC sont : le renforcement du processus régional de coopération afin de créer un espace économique élargi dans la région ; la préservation de l'intégrité environnementale de la mer des Caraïbes qui est considérée le patrimoine commun des peuples de la région ; et la promotion du développement durable de la Grande Caraïbe (la Martinique est vice-présidente du Comité spécial).
- L'AEC est le vecteur d'une initiative impliquant la totalité des Etats de la Caraïbe portant le nom de **Commission de la Mer des Caraïbes**. Cette Commission a obtenu en 2006 l'aval d'une résolution de l'Assemblée générale des Nations unies visant à soutenir la proposition de création d'une Zone Spéciale de protection et gestion des ressources côtières et marines. Le projet d'une nouvelle résolution a reçu l'aval du Deuxième Comité le 19 décembre 2008 et devrait être soumis à la prochaine AGNU.
- La **Convention créant la Zone de Tourisme Durable des Caraïbes (ZTDC)** a été adoptée par les Etats membres et membres associés de l'AEC à l'île Margarita, Venezuela, le 12 décembre 2001. La France en est signataire au nom de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique, et y a adhéré par approbation en date du 9 octobre 2002. Cette convention, qui n'est toutefois pas encore entrée en vigueur, promeut l'exploitation durable des ressources touristiques dans la zone.
- La **Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA)** est responsable de la conservation des thons et des espèces thonidées dans l'Océan Atlantique et les mers adjacentes. La Commission européenne (CE) est partie contractante.
- La **Commission des pêches pour l'Atlantique Centre-Ouest (COPACO)** a été fondée en 1973 par une résolution du Conseil de la FAO (article VI de la constitution de la FAO). Il s'agit d'un organe consultatif intégré à la FAO, qui ne dispose pas d'une administration ou d'un budget propre. Sa transformation en commission des pêches aux termes de l'article XIV de la constitution de la FAO, qui lui permettrait d'obtenir un budget autonome, est en cours d'examen. La CE est partie contractante.

### **Projet :**

- Projet de sanctuaire régional pour les mammifères marins dans la Caraïbe, extension du sanctuaire français Agoa en cours d'élaboration.

La France n'est pas partie à :

- La **Communauté des Caraïbes (CARICOM)**, organisme régional d'intégration économique, né en 1973 du Traité de Chaguaramas à Trinité et Tobago, avec le mécanisme de pêches régional dans la région caraïbe (CRFM-caribbean regional fisheries mechanism) créé en février 2002, dont le but est de promouvoir la pêche, l'utilisation durable de l'aquaculture et des ressources marines entre les États membres, par le développement, la gestion et la conservation de ces ressources au bénéfice de la population de la région des Caraïbes. L'accord établissant une société de transport maritime pour la région caraïbe (West Indies Shipping corporation) octobre 1975, créé par la CARICOM.

**2. Océan Indien :**

- La **Convention de Nairobi** pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique orientale du 21 juin 1985, et ses deux protocoles relatifs aux zones protégées ainsi qu'à la faune et la flore sauvage et à la coopération en matière de lutte contre la pollution des mers en cas de situation critique, ratifiés par la France.

- La **Commission de l'océan Indien (COI)** : Organisation intergouvernementale créée en 1984 par l'Accord Général de Victoria (Seychelles), la COI regroupe les Comores, la France (Réunion), Madagascar, Maurice, Seychelles. Outre ses missions politiques, ses activités sont également orientées vers la préservation et la valorisation de l'environnement et des ressources naturelles, notamment du milieu marin : pollution marine, gestion des zones côtières, récifs coralliens, cétacés, aires marines protégées (Projet de 1,944 M Euros / Contribution FFEM 0,700 M Euros Cofinancements de WWF, de CI et du Ministère français des Affaires Etrangères). La France est un partenaire actif des programmes de cette organisation (projet de surveillance contrôle et suivi des pêches, programme régional de marquage des thons) et est partie au plan régional de surveillance des pêches, objet d'une convention cadre de partenariat entre la CE (DG pêche) et la COI, et d'une convention avec la DG pêche signée en juillet 2007.

- La **Commission des Thons de l'océan Indien (CTOI)** de 1993 est une organisation intergouvernementale mandatée pour gérer les thons et les thonidés dans l'océan Indien et les zones adjacentes. CE est partie contractante.

- **Commission des pêches pour le sud-ouest de l'océan Indien - Southwest Indian Ocean Fisheries Commission (SWIOFC)**, née d'une décision du conseil de la FAO en 2004 (CE pas partie). La France contribue à hauteur de 800.000 € au travers d'un projet du FFEM au South West Indian Ocean Fisheries Project (SWIOFP).

- **Accord relatif aux pêches dans le sud de l'océan Indien (SIOFA)**, signé en 2006. CE y est partie.

- **Mémorandum d'entente (MoU) sur la conservation et la gestion des tortues marines et de leurs habitats** de l'océan Indien et de l'Asie du Sud-Est, signé en 2003 (2008 par la France).

- **Sanctuaire baleinier de l'océan Indien** au titre de la Commission baleinière internationale (CBI), établi en 1979.

La France n'est pas partie à :

- L'IOR-ARC (indian ocean rim-association for regional cooperation) mais est partenaire de cette organisation qui dispose d'une cellule de soutien à la pêche.

**3. Pacifique :**

- La **Convention de Nouméa** et le **PROE** : adoptée en 1986, la convention pour la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud et ses protocoles sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures dans la région Pacifique, sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses dans la région Pacifique et sur la prévention de la pollution résultant de l'immersion de déchets. Cette Convention est mise en

œuvre dans le cadre des activités du Programme régional océanien pour l'environnement (PROE) créé par la convention signée à Apia en 1993.

- La **Commission sur la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans l'océan Pacifique occidental et central (WCPFC)** est une organisation régionale de pêche créée dans le cadre de la Convention sur la conservation et la gestion des stocks de poissons grands migrateurs dans l'océan Pacifique occidental et central. CE est partie contractante.

- La **Commission inter-Américaine pour le thon tropical (IATTC)**, établie par convention internationale en 1950, est responsable de la conservation et de la gestion de la pêche pour des thons et d'autres espèces prises par des navires thoniers dans l'océan pacifique oriental. La CE n'est pas partie mais a le statut de cooperating non party.

- La France a signé en avril 2006 un **accord tripartite avec l'Australie et la Nouvelle-Zélande** pour la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée. Cet accord prévoit une concertation entre les trois pays pour améliorer la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée dans le Pacifique dans le cadre juridique en vigueur.

- La France a signé un **Mémorandum d'entente (MoU) sur la protection des cétacés** en septembre 2006 à l'occasion de la 17<sup>ème</sup> conférence du PROE tenue à Nouméa. Ce document ne comporte pas d'obligation juridique ou financière pour la France mais témoigne de sa volonté de se joindre aux efforts des pays du Pacifique insulaire, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande pour accorder aux cétacés une protection effective, alors que plusieurs pays continuent à chasser des cétacés sous couvert de recherche scientifique.

Projet :

- La France participe activement aux **négociations devant mener à la création d'une nouvelle organisation régionale de pêche dans le Pacifique**, à l'initiative de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et du Chili, dont la compétence s'étendra aux espèces non couvertes par les conventions de pêche actuellement en vigueur.

La France n'est pas partie à :

- **La Convention de Waigani, signée en 1995** interdisant l'importation de déchets dangereux et radioactifs dans les pays insulaires du Forum et contrôlant les mouvements transfrontières et la gestion des déchets dangereux dans la région du Pacifique Sud.

- **Le traité de Niue**, entré en vigueur en mai 1993. Il s'agit d'un accord non contraignant de coopération entre les Etats de l'Agence des pêches du forum des îles du Pacifique relatif à la surveillance et au contrôle des pêches dans la zone couverte par le Forum. Il incite les Etats par la conclusion d'accords subséquents bi et/ou multilatéraux, à coopérer pour le contrôle et la poursuite judiciaire des contrevenants en matière de pêche.

**4. Autres accords (inter-régionaux / Arctique) :**

- La **Convention sur la conservation de la faune et de la flore marines de l'Antarctique (CCAMLR)** est entrée en vigueur en 1982, dans le cadre du Système du Traité sur l'Antarctique. L'objectif de la convention est de préserver la vie marine de l'océan Antarctique sans exclure un prélèvement rationnel. Les mesures de conservation adoptées par la CCAMLR reposent sur des conseils scientifiques et exigent une mise en œuvre effective. Les principales espèces ciblées par la convention sont la légine australe et la légine antarctique, le crabe, le krill et le poisson des glaces antarctique. CE est partie contractante.

- **Sanctuaire baleinier des mers australes**, établi en 1994 dans le cadre de la CBI, avec un soutien actif de la France.

- **Mémorandum d'entente sur la conservation et la gestion des dugongs et de leurs habitats** dans l'ensemble de leur aire de répartition (océan Indien et Pacifique), signé en 2007.

La France n'est pas partie à :

- La **Commission pour la Conservation du Thon rouge du Sud (CCSBT)** a pour objectif d'assurer, par une gestion appropriée, la conservation et l'utilisation optimum de la pêcherie globale du thon rouge du Sud. La CE est cooperating non member.

## **ANNEXE VII**

### **PROPOSITIONS DU COLLEGE ONG SUR LA PECHE ET LES PECHERIES, NON DEBATTUES**

#### **1 - Améliorer la planification des pêcheries**

- Elaborer des plans de gestion à long terme des ressources et des écosystèmes. Y associer tous les acteurs. Formaliser des grilles d'indicateurs comme référence pour la profession.
- Réguler les efforts de capture sur longue période (trois à cinq ans selon les pêcheries), tout en maintenant la déclinaison annuelle des TACS et quotas,
- S'opposer aux quotas de pêche individuels
- intégrer des critères environnementaux dans les soutiens financiers apportés à la profession
- Mettre fin au système du prix de retrait qui va à l'encontre d'une gestion économique viable du secteur de la pêche ;
- Encadrer les prix pour compenser la baisse des captures. L'encadrement des prix est une mesure à prendre en compte afin de compenser la baisse des captures et assurer un salaire minimal aux professionnels de la pêche
- Généraliser le système de contrôle et de suivi de type VMS, y compris aux navires de soutien
- Lutter par des programmes européens spécifiques contre la pêche illégale,

#### **2 - Favoriser une pêche de qualité**

- Favoriser la traçabilité des produits, notamment grâce aux écolabels, répondant aux critères de la FAO, en essayant de ne pas pénaliser certaines pêcheries artisanales des Pays en Voie de Développement
- Développer une filière de production offrant un produit sain économiquement abordable et une filière de commercialisation courte
- Exiger un étiquetage obligatoire sur les produits de la pêche en France, indiquant la technique de pêche et la provenance précise
- établir une charte de qualité pour la pêche de type « artisanal
- Mettre en valeur les métiers de la pêche, garantir leur épanouissement professionnel et social par une fiabilisation des rémunérations. Associer une pêche responsable au développement social ;



### **3 - Clarifier les circuits de commercialisation**

- Identifier des circuits commerciaux qui favorisent la valorisation maximale des ressources marines du territoire en associant le consommateur à cette démarche respectueuse de la ressource
- Adopter une approche filière qui permette de valoriser les différentes dimensions de l'activité avec notamment, le développement d'écolabels établis en accord avec l'expertise scientifique
- Améliorer la commercialisation des produits de la pêche par l'appui d'une interprofession forte qui puisse favoriser la mise en place de ces mesures

### **4 - Améliorer la réglementation communautaire réformer la PCP coopérer avec les pays émergents**

- soutenir, dans le secteur de l'aquaculture, un travail de mise en cohérence des diverses réglementations communautaires avec le souci, en outre, d'une simplification administrative
- Changer de trajectoire de développement dans les négociations sur la réforme de la PCP : réduire les capacités de pêche, conditionner les subventions à un principe de durabilité, renforcer les contrôles et les inspections, durcir et harmoniser les sanctions
- Etudier, en étroite concertation avec les représentants de chacun des départements intéressés, et proposer des mesures spécifiques déterminant les conditions d'application de la PCP aux DOM conformément à l'article 349 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
- promouvoir une réforme de la PCP reposant sur la définition d'objectifs de gestion au niveau communautaire et laissant aux Etats membres le choix des outils de gestion et des moyens
- Co-piloter la gestion de la politique européenne par la Commission, en matière de pêche avec la Direction Générale de l'Environnement
- Revoir les conditions des accords de pêche conclus avec les pays tiers et soumettre leurs signatures à des garanties de développement durable des régions concernées (d'un point de vue économique, social et environnemental).
- Réduire la surcapacité des flottilles UE délocalisées, en particulier opérant au large des côtes africaines ou dans le Pacifique