



Compte rendu de la session du Conseil maritime de façade de Méditerranée du 6 juin 2013

Le 6 juin 2013, s'est tenue, en préfecture de région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la session du conseil maritime de façade de Méditerranée. Cette réunion, tenue en présence de M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, était présidée conjointement par Monsieur Hugues Parant, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et par le vice-amiral d'escadre Yann Tainguy, préfet maritime de la Méditerranée.

La liste des participants est jointe en annexe.

Discours introductif de monsieur le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

M. PARANT (préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur)

Monsieur le ministre, je souhaiterais saluer la présence de l'Amiral Tainguy, préfet maritime, de nos collègues préfets de région et de département qui ont tenu à être présents à l'occasion de cette session. Je salue madame la vice-présidente du Conseil maritime de façade, ainsi que les élus présents dans la salle – ils sont nombreux. Je vous salue tous, mesdames et messieurs. J'ai plaisir à vous accueillir dans cette préfecture de région qui est aussi la préfecture chargée de la coordination des actions sur la façade méditerranéenne.

Il s'agit aujourd'hui de la cinquième session du Conseil maritime de façade de Méditerranée. C'est une session particulière, puisqu'elle s'honore de votre présence, monsieur le ministre. Avec l'ensemble des membres du Conseil que vous avez devant vous, et en association avec M. le préfet maritime et Mme la vice-présidente du Conseil maritime de façade, je vous souhaite la bienvenue au sein de notre enceinte de concertation, et vous assure de la richesse de nos échanges à venir, aujourd'hui, et bien entendu par la suite.

Le Conseil maritime de façade de Méditerranée qui vous accueille aujourd'hui a été le premier mis en place sur le littoral français. Dès septembre 2011, nous avons, avec le préfet maritime, mis en place ce nouvel outil dédié à l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique intégrée sur nos rivages méditerranéens.

Ce Conseil regroupe aujourd'hui 80 membres. Ce sont autant d'acteurs préoccupés d'une utilisation économiquement rentable, écologiquement pérenne, et socialement acceptable des espaces marins et littoraux. Chacun contribue à la réflexion collective, au regard des intérêts qu'il représente et des enjeux qu'il porte.

Le Conseil maritime de façade de Méditerranée n'a cessé de se structurer toujours plus efficacement. En tout état de cause, il est possible d'estimer que le résultat d'aujourd'hui apporte la preuve de sa

mise en mouvement. Il a sa vice-présidente, Mme Mireille Peirano, également vice-présidente du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, déléguée à la mer et au littoral -dont je salue la totale implication sur l'ensemble de nos sujets. Le Conseil a mis en place sa commission permanente, représentative de chacun des collègues, et a commencé à désigner ses commissions spécialisées.

Son mode de fonctionnement a permis au Conseil maritime de façade de Méditerranée de développer, tout au long de l'année 2012, un travail intense de co-élaboration du plan d'action pour le milieu marin. Le résultat en a été l'approbation de l'ensemble des éléments de cadrage de ce document fin 2012, contribuant ainsi à l'atteinte des obligations communautaires de la France en la matière. Ce chantier, stratégique pour l'atteinte d'un bon état écologique du milieu marin, a vocation à se poursuivre dans une phase plus opérationnelle jusqu'à la fin de l'année 2015.

Fort de ce premier chantier, le Conseil maritime de façade de Méditerranée peut désormais investir pleinement l'ensemble du champ d'action qui lui avait été confié par le législateur, avec à l'esprit une préoccupation permanente pour la qualité du milieu marin. Le Conseil doit s'intéresser désormais à de nouveaux sujets maritimes et littoraux. Le développement d'activités maritimes au fort potentiel d'emplois, la prévention des risques littoraux ou le développement de la connaissance des espaces marins sont autant de nouveaux sujets sur lesquels nous souhaitons nous impliquer ensemble.

Cette réflexion large a débuté lors de la dernière session du Conseil en décembre 2012. Nous y avons reçu Francis Vallat, président du Cluster maritime français. Celui-ci avait souligné toutes les potentialités économiques portées par l'espace marin et avait également dressé les perspectives de développement de cette croissance bleue qui ne demande qu'à se concrétiser. Votre présence lors de cette session du jour, bascule vers des sujets allant au-delà de la seule préservation écologique, témoigne de ce que votre intérêt pour ce dernier sujet, qui avait fondé ce Conseil, est aussi fort que ceux que nous allons aborder aujourd'hui, dans la suite de votre discours.

Quelques mots sur l'organisation de la séance, avant de passer la parole, d'abord au Préfet maritime, puis ensuite à Mme la vice-présidente, et ensuite au discours du ministre. Nous ferons une interruption de séance de quelques minutes de manière à permettre au ministre d'aller devant la presse, puisque nous avons un rendez-vous avec la presse à 15 heures 15. La séance reprendra 15 minutes plus tard. Gilles Barsacq en reprendra l'animation. Je demanderai aux préfets de région d'être présents, s'ils le peuvent, à cette tribune, de manière à participer à l'animation des débats aux côtés du co-président et de la vice-présidente.

Discours introductif de monsieur le préfet maritime de la Méditerranée

Vice-amiral d'escadre TAINGUY (préfet maritime de la Méditerranée)

Monsieur le ministre, permettez-moi d'adresser un mot de remerciement à vous tous, les acteurs maritimes ou leurs représentants, pour votre participation active durant ces dernières semaines, dans un tempo dynamique, en vue d'établir cette contribution méditerranéenne que nous allons discuter.

Grâce à vous et à tous les acteurs, cette contribution va largement participer à la définition de notre politique maritime intégrée. Je pense qu'elle est essentielle pour donner à la France de plus grandes ambitions maritimes. C'est, avant tout, le souhait d'un regard partagé par tous les acteurs de ce monde maritime sur la mer, dans une perspective de développement durable.

Cette contribution est très importante, parce que la Méditerranée concentre de nombreux enjeux. Tout d'abord, des enjeux économiques. La Méditerranée est historiquement un espace traditionnel d'échanges. Elle le reste et les échanges se développent chaque jour davantage entre les pays riverains. Vous vous souvenez tous que 90 % des marchandises transportées dans le monde le sont par voie maritime. Plus de 30 % passent par la Méditerranée. Or, ce transport est également le moins consommateur d'énergie : deux fois moins que le transport ferroviaire, jusqu'à dix fois moins que le transport routier.

Dans le domaine de l'environnement marin, notre mer recèle une richesse si exceptionnelle, en particulier à l'approche de nos côtes, que déjà 40 % des eaux territoriales françaises sont classées en aires marines

protégées en Méditerranée. Ceci est bien au-delà de l'objectif national de 20 % annoncé pour 2020.

Et puis, bien sûr, s'agissant de notre qualité de vie, il est prédit que, d'ici à 2020, 70 % de la population mondiale vivra dans une bande de 100 km le long des mers. Le littoral est attrayant, mais est aussi fragile. Nous devons veiller à le préserver. C'est pourquoi, en premier lieu, notre attention se porte sur cet espace littoral et côtier qui concentre toutes les activités économiques, touristiques, de loisirs, de très nombreux usages et acteurs. Ce lien avec le littoral est essentiel, notamment à l'approche de la saison estivale. Une proximité avec les communes côtières est une condition absolument nécessaire pour la bonne administration de l'espace littoral, de la sécurité nautique, et du respect de l'environnement marin.

Nos ambitions se portent également de plus en plus vers la haute mer, puisque la mer ne connaît pas de frontière. Depuis la déclaration de création d'une zone économique exclusive française en Méditerranée, au mois d'octobre de l'année dernière, plus de 86.000 km² d'eaux maritimes sont placées sous juridiction française. Je vous le répète, la zone économique exclusive française est une chance pour la Méditerranée. C'est un marin attaché à la liberté des mers qui vous le dit. Non seulement elle nous permet de disposer des mêmes garanties que lorsque la zone de protection écologique existait. Mais, en plus, elle nous accorde d'autres prérogatives, dont celles de préserver nos ressources naturelles, biologiques ou non. La participation de la France à de nombreux accords internationaux régionaux -que ce soient les accords Ramoge ou Pélagos- permet également de fédérer l'ensemble des acteurs, collectivités territoriales, associatifs, services étatiques, autour d'objectifs communs.

Les acteurs maritimes ont donc absolument toute leur place dans le nouveau dispositif de ce que l'on pourrait qualifier de "démocratie participative". Je vous invite tous à poursuivre, avec confiance, dans cette voie, notamment au sein de cette instance qui se veut l'expression de nos ambitions pour une France préservée mais compétitive.

Discours introductif de madame la vice-présidente du Conseil maritime de façade

Mme PEIRANO (vice-présidente du Conseil maritime de façade, vice-présidente du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur)

Monsieur le ministre, messieurs les préfets, mesdames et messieurs les élus, monsieur le directeur interrégional de la mer, mesdames et messieurs, au nom de la commission permanente du Conseil maritime de façade de Méditerranée, je souhaite exprimer tout d'abord notre satisfaction de voir s'organiser une telle initiative intégrée sur la problématique maritime, au travers de ces Assises.

Avec mes collègues de la Région Languedoc-Roussillon et de la Collectivité territoriale de Corse, nous avons, dès son installation, évoqué cette nécessité d'aborder l'ensemble des sujets maritimes, au-delà des urgences du plan d'action pour le milieu marin, qui a été la première actualité de nos travaux. Cette satisfaction est d'autant plus grande, qu'elle intègre une phase de concertation par la demande de contributions écrites et par l'organisation de deux ateliers. Certes, les délais sont courts. Cela n'a pas donné la possibilité de réunir une commission permanente. Mais, les éléments essentiels nous semblent là, même si certains points restent à compléter.

Un autre point de satisfaction pour nous est de pouvoir évoquer pleinement la spécificité méditerranéenne, qui doit être mieux prise en compte dans les réflexions nationales, et nous avons là, enfin, l'occasion de les exprimer. En effet, nos trois régions présentent des différences qu'il est nécessaire d'analyser finement pour faire apparaître l'intégralité des problématiques méditerranéennes. Ainsi, dans chaque région, un mouvement de concertation et de coordination est lancé : le PADDUC en Corse, le parlement de la mer en Languedoc-Roussillon, la stratégie régionale de la mer et du littoral en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Nous devons également prendre en compte les dimensions de voisinage, d'une part avec l'Italie et l'Espagne -les accords Ramoge et Pélagos- mais également, en tant que milieu récepteur, les travaux du Plan Rhône, qui ont un impact direct sur la Méditerranée, la santé de ses habitants et de ses écosystèmes. Nous sommes aussi en grande proximité avec la rive Sud de la Méditerranée. Les travaux du président Michel Vauzelle, à

qui une mission plus large a été confiée, pourront apporter une contribution à nos réflexions.

Comme nous le souhaitons depuis la mise en place du Conseil, les résultats des Assises montrent une véritable prise en compte des trois piliers du développement durable dans nos travaux : l'environnement, certes, mais aussi les questions économiques et sociales. Je sais que Frédéric Cuvillier, ministre des transports, de la mer et de la pêche, a pleinement posé cette orientation. Je l'en remercie. Je le cite d'ailleurs très souvent. Car, monsieur le ministre, je vous ai entendu dire dans une réunion : « la croissance viendra de la mer ». J'ai trouvé que vous aviez cent fois raison. En effet, les questions économiques et sociales sont aujourd'hui au cœur de toute politique maritime intégrée, au même titre que l'environnement. En ces temps de crise, favoriser l'urgence d'une croissance équilibrée, porteuse d'emploi, et préservant le patrimoine naturel des générations futures, est prioritaire pour les régions de notre façade. Ainsi, les régions méditerranéennes sont parfaitement en phase avec les enjeux de la croissance bleue.

J'ai été invitée il y a quelques semaines par M. le député européen Spyros Danellis, rapporteur de la croissance bleue, accompagnée par le député européen M. Alfonsi –qui est Corse-, avec les régions françaises, espagnoles, italiennes, grecques et chypriotes. Cela a été l'occasion de réaffirmer l'importance, pour la croissance bleue, d'une gestion intégrée des politiques littorales et maritimes.

A ce stade, il est difficile d'aller au-delà dans mon propos. Cependant, je souhaitais ajouter quelques mots sur les restitutions qui nous ont été communiquées. Il me semble que les résultats qui nous ont été soumis nécessitent une priorisation pour chaque enjeu.

Sur les aspects économiques, nous ne souhaitons pas que la façade Méditerranée se résume aux seuls poncifs de la destination touristique plébiscitée par la France, l'Europe et le monde entier. Le tourisme est une activité importante, qui doit encore évoluer pour être plus durable. Mais, il ne caractérise pas, seul, notre façade sur le plan du développement. Notre façade maritime se trouve en compétition avec les autres pays de l'Euroméditerranée. Aux portes de la rive Sud, elle recèle de formidables atouts, non seulement environnementaux mais aussi économiques, tels que l'aquaculture, la pêche, le nautisme, les activités navales de commerce et de défense, les activités portuaires stratégiques et l'émergence des énergies marines renouvelables. Il s'agit de dizaines de milliers d'emplois. L'économie maritime est le premier employeur de la région PACA. Elle constitue un levier de développement pour notre région autant que pour le pays. En conséquence, il est indispensable de soutenir, de moderniser et d'adapter cet ensemble.

Ces secteurs ne sont pas statiques, la pêche se diversifie, avec le pescatourisme par exemple. Les ports de plaisance s'inscrivent dans une démarche nouvelle, avec Odyssée. Je salue le maire de Gruissan qui est ici, et chez qui la démarche Odyssée est très aboutie. La déconstruction navale devient un enjeu fort. Les ports deviennent durables. Pour ce faire, l'innovation et la recherche, la formation, me semblent être la clé de voûte pour permettre l'évolution de ces activités existantes, ainsi que l'émergence de nouvelles activités.

Il en est ainsi de l'éolien offshore flottant, secteur en émergence, sur notre façade, avec France énergie marine. Tout comme les nombreux projets en gestation au sein du Pôle mer qui constituent un vivier auquel nous devons être attentifs.

Notre façade est aussi très fragile. Son développement doit aujourd'hui être pensé à l'aune des enjeux de la biodiversité et du changement climatique. La croissance bleue de notre territoire, telle que nous la prônons, doit également participer, en retour, à l'adaptation aux changements climatiques, à la prise en compte des risques naturels et des problématiques écologiques majeures, comme par exemple celle des sédiments pollués. Nous allons le voir tout à l'heure dans la rade de Toulon que nous allons visiter. Il s'agit là, pour nous, régions méditerranéennes, d'un deuxième enjeu stratégique majeur, d'où l'importance de la gestion intégrée des zones côtières, de la planification spatiale maritime, et de la politique maritime intégrée qui pose ce territoire comme fusionné de la terre à la mer.

Je n'irai pas au-delà, même si vous connaissez mon attachement aux questions d'éducation à l'environnement, et de sensibilisation de la population à ces enjeux, et aussi mon attachement à l'accès à la mer pour tous. En fait, je veux évoquer ici un dernier souhait, celui de voir aboutir très vite la stratégie nationale et sa déclinaison par façade, dans laquelle il est primordial que notre territoire tienne toute sa place. Pour notre crédibilité, nos stratégies devront être accompagnées de volets très opérationnels, que l'on pourra

mettre en œuvre rapidement, avec des perspectives de financement, et ce dans un moment difficile pour les budgets des pouvoirs publics. Les grands projets fédérateurs, tels que l'éolien offshore, le traitement des sédiments, exigent des financements importants, nationaux et européens. La croissance bleue est mentionnée, par les instances européennes, comme l'un des défis de l'Union. C'est l'un des grands espoirs de la France, plus grand pays littoral au monde Il doit être pris en compte aussi bien dans les législations européennes que dans le cadre de la prochaine période de programmation financière 2014/2020. Ce dernier sujet devra, me semble-t-il, être un objet de concertation urgent cet été, pour que les programmes opérationnels en cours d'écriture fassent la part nécessaire aux thématiques maritimes et ouvrent la porte à des projets soutenus par des fonds européens sur les territoires littoraux de méditerranée, lors de la période 2014/2020.

Vous l'avez compris, les littoraux méditerranéens sont un moteur majeur de l'économie de notre façade. Ils sont en première ligne pour la crise économique, comme pour les tempêtes. Aussi, je conclurai en vous disant que nous nous devons de réussir sur plusieurs plans : la transversalité, qui est une exigence, la concertation, qui est indispensable, la vision intégratrice, qui est un défi, et enfin la définition d'un programme opérationnel réaliste et finançable, qui est une nécessité pour notre crédibilité.

M. PARANT (préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Monsieur le ministre, si vous souhaitez prendre la parole, nous vous écoutons.

Discours de monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

Merci, Messieurs les préfets de région, monsieur le préfet maritime, messieurs les préfets, mesdames et messieurs les directrices et directeurs, madame la vice-présidente. Je suis très heureux, chère Mireille, d'entendre votre propos et de pouvoir être ici présent. Je salue les syndicats, les associations, tous les acteurs et membres de ce Conseil maritime de façade. Je suis particulièrement heureux d'y participer. Je salue les efforts et les enjeux, les mobilisations qui ont permis la qualité, la régularité de ces travaux, notamment la mobilisation de la direction interrégionale de la mer, et aussi le secrétariat général pour les affaires régionales.

Je vais introduire ces travaux en soulignant que c'est ma première présence à l'occasion de la réunion d'un Conseil maritime de façade. J'ai souhaité revenir ici -puisque'il y a 48 heures j'étais déjà à Marseille, accompagnant le président de la République. Certains auraient pu avoir la mauvaise idée de me conseiller de ne pas revenir pour ne pas surcharger un agenda qui l'était déjà. Mais, le temps de revenir sur Paris pour un conseil des ministres, pour une rencontre avec la filière pêche (4^{ème} assises de la filière), pour le lancement des journées de la mer et quelques rencontres avec des cheminots, me revoici à bon port pour cette rencontre. Surtout pour échanger et écouter. C'est la particularité des travaux de ces assises de la mer et du littoral. Par les conclusions de ces assises, nous pouvons mettre en place une véritable stratégie. Je reviendrai sur la méthodologie.

J'ai souhaité commencer ici. D'abord je voudrais saluer la mobilisation des élus, les initiatives –je les connais, et pas depuis un an, depuis bien plus longtemps- qui sont prises régulièrement pour ces enjeux, cette stratégie maritime, particulièrement la stratégie maritime méditerranéenne. Là aussi, j'y reviendrai.

Il est très important que la France soit présente sur ces enjeux de stratégie maritime méditerranéenne. De par la place qu'occupera la France dans les échanges avec les pays voisins, nous avons des perspectives, y compris européennes, qui parfois nous manquent, mais qui peuvent se recréer par la solidarité de la mer.

Quelques mots pour vous dire que construire et sensibiliser est un enjeu essentiel. La construction par les expériences et les propositions, dans le droit fil des messages du président de la République ici même, mais aussi du premier ministre, prenant en compte la nécessité de construire la politique maritime intégrée, mais aussi d'améliorer l'efficacité des dispositifs existants, pour faire en sorte qu'une forme de simplification puisse aussi nous permettre d'être dans le débat de la construction d'une politique maritime. Cela nous est

souvent envié, et fera école au niveau européen.

J'ai souhaité commencer ici, parce que je sais aussi que l'administration s'est mise en ordre de marche à l'occasion de ces enjeux maritimes. Les CAR maritimes sont une forme, non pas expérimentale, puisque vous en êtes les acteurs. Cela pourrait être une bonne inspiration pour d'autres façades maritimes et d'autres lieux. Je me permettrai de souligner l'initiative qui est la vôtre, de faire en sorte que les services de l'État soient en ordre de marche, aient une logique, une implication, une volonté, aux côtés et très souvent au service, des élus, et faire que les politiques nationales publiques soient effectives.

Je porterai ce message, puisque je me transforme en ministre itinérant. Vous me direz que c'est simple pour un ministre des transports, de la mer et de la pêche. A moi seul, je représente, par l'intitulé même du ministère, la politique maritime intégrée. Car, si nous n'avions par les transports, nous n'aurions pas les ports. Si nous n'avions pas les ports, nous n'aurions pas cette dimension de l'interface entre la terre et la mer. Nous n'aurions pas non plus l'efficacité d'aménagement du territoire, et notamment d'aménagement économique du territoire. Cela fut souligné lors de cette belle inauguration, lancement, baptême, du "Jules Verne" il y a 48 heures. J'irai à la Rochelle, puis à Bordeaux. J'irai à Arcachon, à Cap Breton, puis je remonterai vers la Manche et la mer du Nord. Je porterai le message qui est le vôtre. Car vous avez été un peu précurseurs, mais aussi très mobilisés sur cet enjeu. D'ici à ce que nous puissions -ce sera le 14 juin- remonter les conclusions de chaque façade maritime, conformément à l'instruction ministérielle que je vous avais adressée.

Je n'oublie pas aussi que la France est désormais devenue première puissance maritime mondiale... Mais nous sommes à Marseille... Il fallait bien que nous gagnions une place. Je sais que vous aimez être leader, et je partage cette ambition. Nous saluons aussi, à cette occasion, ce qui nous nous permettra d'être, au-delà de la puissance, une surface maritime. D'ailleurs, le côté belliqueux de la puissance n'aurait de sens que si elle était accompagnée d'une réalité maritime. Si nous sommes ici entre élus, responsables associatifs, personnes engagées, responsables d'administrations, mobilisés autour de l'enjeu maritime, nous partageons cet enjeu-là. Mais, il nous faut le faire partager, notamment à la France de l'intérieur, et porter ce message qui doit être un message de spécificité du territoire, d'équilibre du territoire, d'enjeu pour l'avenir de notre territoire et de la croissance pour notre pays.

Un certain nombre de thèmes ont été soumis à votre réflexion. Ils nous permettront de nourrir les nombreuses prochaines étapes. La prochaine réunion du Conseil national de la mer et des littoraux se tiendra à Paris le 18 juillet 2013, présidée par le Premier ministre, avant que les prochaines réunions ne soient délocalisées. Nous aurons également, dans le cadre des synthèses des travaux des différentes façades maritimes, une réflexion autour de la stratégie nationale de la mer et du littoral. Cette réflexion interviendra à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine.

Dix thèmes déclinent cette ambition d'une politique maritime intégrée. Je peux les reprendre.

La compétitivité portuaire tout d'abord. La stratégie portuaire a été annoncée il y a quelques jours à Rouen et au Havre. Elle souligne la nécessité d'être une grande puissance portuaire et de faire en sorte que nous puissions, par une simplification administrative, être attractifs. Les autres thèmes sont ceux de la protection, de la valorisation de l'environnement marin, la promotion de la plaisance, des loisirs nautiques, les risques, la pêche maritime, l'emploi maritime, la formation. Cette dernière est essentielle pour les perspectives d'avenir, les métiers, les jeunes que nous devons encourager. Il y a des métiers d'avenir dans les enjeux maritimes.

Je ne vais pas reprendre tous les thèmes, vous y avez travaillé. Ils doivent s'inscrire dans les axes fixés par le code de l'environnement. Ils sont issus de Grenelle 2. J'aime les lois un peu plus prescriptives et j'aime les lois un peu plus opposables. Il nous faut avoir présent à l'esprit la nécessité, dans le rendu de nos réflexions, d'avoir des thématiques de propositions à mettre en œuvre rapidement. Après consultation du Conseil national de la mer et des littoraux, il faut faire en sorte que nous puissions donner de la lisibilité, d'être engagés, de mobiliser des financements, d'avoir une convergence vers une position unique de l'État -ici les conditions en sont créées-, et l'accompagnement des volontés territoriales. Il ne peut pas y avoir d'opposition sur cette vision -qui doit être partagée- des stratégies des territoires et de la gouvernance même de ces territoires.

Les conflits d'usage, nous en parlons, nous en sommes les témoins. Nous devons parfois y faire face, les uns et les autres, en fonction de nos responsabilités. Il y a également l'aménagement global, les transports, la pêche, les loisirs, l'économie. Bref, tous ces thèmes doivent trouver bénéfice de la construction d'une ambition maritime, permettant de tracer des enjeux. Celle-ci ne doit pas être un document généraliste – nous n'en avons que trop, même s'ils sont utiles. Il faut que nous puissions avoir des stratégies d'impulsion, suffisamment différenciées pour prendre en compte la spécificité de nos territoires et de nos façades.

J'ai été interpellé aux Assises de la filière pêche par des gens qui, s'invitant sur scène, disaient : « Il faut protéger telle pêcherie ou tel mode de pêche ». Non, il faut d'abord considérer que nous avons des façades maritimes différentes, avec des métiers différents, des traditions qui sont tout aussi complémentaires. Ce qui est vrai en mer du Nord n'est pas vrai en Méditerranée. Ce qui s'applique aux activités économiques sur l'Atlantique ne s'applique pas forcément sur les rivages d'autres mers. Il ne s'agit pas d'opposer, mais au contraire de jouer de cette complémentarité de nos espaces littoraux et de nos façades maritimes pour décliner et mobiliser les moyens.

Mon cabinet m'avait préparé quelques notes dont je me suis très vite éloigné. Les notes qu'il me proposait me limitaient dans le discours, sachant que, si je m'en éloignais, je risquais d'être beaucoup trop long. Embarqué par la passion, je risquais de monopoliser la parole. Je me tais. J'ai des rappels à l'ordre... J'avais commencé par vous dire que, ce qui m'importait, c'était d'entendre, d'écouter, de connaître le rendu de vos échanges. Je terminerai donc en saluant vos multiples initiatives, la qualité des travaux. Je sais que, à partir de ces travaux-là, nous pourrons construire avec les différentes contributions qui reviendront des autres façades maritimes.

Vous avez cette expérience de la concertation, de l'ensemble des thématiques et des problématiques que vous mettez en exergue. Vous êtes toujours dans la participation, quels que soient les lieux d'interventions, associations d'élus ou autres responsabilités ou organismes. Je tenais tout simplement, par ma présence, à saluer ce travail, qui n'est pas ponctuel. Vous n'avez pas attendu cette invitation ministérielle, mais celle-ci a été certainement l'occasion de pouvoir collationner et donner synthèse à des réflexions menées de toutes parts sur votre façade maritime, et je vous en remercie.

Echanges avec Monsieur le ministre délégué, chargé des transports, de la mer et de la pêche

M. PARANT (préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur)

Monsieur le ministre, avant de vous libérer, vous avez souhaité avoir un échange avec la salle. Par conséquent, la parole est à ceux qui veulent la prendre.

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

Je peux peut-être vous aider. Nous avons eu une rencontre avec les différents responsables d'administrations. Un certain nombre de thématiques ont été évoquées, notamment la réflexion autour de l'enjeu de la simplification, des stratégies à mettre en place, des cadres cohérents pour la mise en place de ces stratégies maritimes. Voilà les interrogations, et vous pourriez nourrir ma réflexion par vos interventions.

M. NICOLAI (conseil général de Haute-Corse)

Monsieur le Ministre, vous savez que la Corse a des problèmes. Vous avez reçu un syndicat à Marseille il y a deux jours. Vous êtes venu pour le rencontrer. Les problèmes du syndicat ne sont pas ceux de la Corse. La Corse a besoin de bateaux. Elle a besoin que l'on puisse aller en Corse, et aller de Corse sur le continent. Si l'on n'arrive pas à régler ces problèmes, je ne sais pas ce que nous allons devenir. Nous comptons sur vous pour des rencontres -peut-être sur place, en Corse- pour venir discuter avec ceux qui ont un besoin énorme de ces transports, pour que la Corse puisse vivre. Merci.

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

Merci de cette interpellation amicale. Nous savons combien nous avons besoin de l'implication des Corses dans les enjeux qui nous concernent. Monsieur le Préfet -nous en parlions à l'instant-, je salue les responsabilités qui sont ici partagées. J'ai rencontré les syndicats, en effet. C'est un sujet très compliqué. Il va faire l'objet d'une enquête parlementaire, voulue par le président Paul Giacobbi. Je ne peux que soutenir cette initiative. Je le dis très clairement. Car, il faut de la clarté dans l'histoire de cette situation. Je ne veux pas me résoudre à ce qui aurait peut-être été une stratégie, en d'autres temps, de l'abandon du pavillon français, de l'efficacité de nos compagnies. J'ai eu à traiter Seafrance. Je l'ai tellement bien traité, avec les services et les acteurs, qu'une SCOP est née. Elle s'appelle "My ferry link", sous pavillon français. Elle vient de faire l'objet d'une décision scandaleuse de la part des autorités, dites indépendantes, britanniques interdisant l'activité de cette compagnie entre la France et la Grande-Bretagne. C'est dire que tous les obstacles seront mis. Mais, face à ces obstacles, il y a la volonté. Cela est vrai pour la continuité territoriale pour la défense d'une compagnie performante, pour l'efficacité qui doit être retrouvée, comme pour l'enjeu autour d'un pavillon français. C'est essentiel.

Je connais la détermination de Paul Giacobbi, sa stratégie. Elle peut ne pas être partagée. Mais, elle s'effectue en tout cas en confiance avec l'État. Nous travaillons à des solutions, à une mobilisation très forte pour que, ni Marseille, ni la Corse, ni la région et votre littoral, n'aient à subir ce qui serait un échec, à savoir la disparition d'une entreprise qui est un fleuron. Maintenant, il faut gagner en efficacité, en crédibilité, en compétitivité. Il y aura des responsabilités lourdes à assumer. J'ai rencontré ces salariés -dont on sait qu'ils sont parfois un peu véhéments, surtout quand ils ont un Ministre sous la main, et particulièrement quand c'est le leur. Je dois dire qu'il y a eu un échange de confiance, de détermination et de responsabilité. Ceci constitue un paysage intéressant lorsque nous sommes en quête d'un projet industriel qui amènera -je l'espère dans les prochaines semaines- à plus de clarté de la part de l'actionnaire majoritaire.

M. APLINCOURT (URVN PACA)

Monsieur le ministre, l'activité du port de Marseille se développe, notamment son activité conteneurs. Nous sommes, malgré la crise, sur des taux de croissance importants. Dans l'état actuel des choses, 85 % des conteneurs sortent sur des camions, dans un territoire qui connaît des niveaux de pollution atmosphérique exceptionnels. L'État français est menacé d'être condamné par l'Europe du fait du non-respect des normes de pollution atmosphériques. Je souhaiterais donc savoir comment arriver à faire le lien entre cette activité qui nous vient de la mer et puis cette réalité sur le territoire. Nous attendons votre réponse. J'ai eu l'occasion d'interpeller votre collègue de l'environnement sur le sujet. Quels vont être les engagements de l'État et de la Région concernant la mise en place d'un programme de ports propres et respectueux des milieux naturels ?
Merci.

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

Merci, cher Monsieur Aplincourt, de m'interpeller sur des questions qui sont finalement à l'interface entre la terre et la mer. La compétitivité économique dépend du maritime, des infrastructures portuaires et, aussi, du lien que ces infrastructures portuaires pourront développer avec l'hinterland.

Vous interpellez l'État, à juste titre, sur la nécessité d'obtenir une réponse pour rendre plus compétitifs des modes de transport vertueux d'un point de vue environnemental et, derrière cela, porteur d'une efficacité économique, une compétitivité portuaire.

La force maritime de la France doit passer également par son attractivité portuaire. C'est la stratégie portuaire que j'ai présentée à la fois à Rouen et au Havre. Cette stratégie portuaire doit nous permettre d'avoir une logique et une volonté d'aménagement des espaces portuaires. Il faut également faire en sorte d'avoir des nœuds d'infrastructures qui permettent de rendre une efficacité à ce débouché. Ce sera l'objet, notamment, des conclusions de la commission "mobilité 21" sur les infrastructures de transport. J'ai donné comme priorité à cette commission que les ports puissent être enfin désenclavés, qu'ils puissent enfin avoir des liaisons fluviales, ferroviaires. J'espère qu'elle sera écoutée. Mais, ce ne seront que des suggestions de sa part. Les décisions devront être prises par l'État et par les collectivités.

Les réussites -comme c'est le cas ici, avec des marchés qui s'accroissent - doivent être soutenues. Le

conteneur en est une illustration. D'autres secteurs sont plus en difficultés. Nous ne pouvons appuyer ces réussites que si nous avons une vision globale, une vision de corridor fret. Nous sommes un peu loin de la politique maritime intégrée, encore que nous avons l'un des éléments de l'efficacité. La mise en place du projet stratégique du Grand Port de Marseille 2014 doit nous permettre de concilier respect de l'environnement et l'enjeu majeur de la compétitivité du port, pour faire que Marseille puisse être encore mieux reconnue comme un des grands ports européens. J'étais venu, il y a quelques mois déjà. J'avais alors rencontré les autorités portuaires, et je m'étais intéressé à la fameuse et historique L2.

Marseille est le cinquième port européen. Marseille mérite d'être encore accompagnée sur ces enjeux. Premier port de croisière de France, premier site, avec le Havre, permettant d'avoir de tels développements sur le conteneur. Cela veut dire qu'il y a une compétitivité de nos ports. Mais, il faut que ce soit un enjeu stratégique, et que tout soit coordonné autour de cette ambition portuaire, économique, environnementale. C'est une cohésion d'ensemble. Transports, Mer et Pêche. Il aurait été plus simple de mettre « ministre de la politique maritime intégrée ». Nous essayons de faire se concilier des politiques publiques, de manière à ce qu'elles ne soient pas contradictoires mais qu'elles soient en accompagnement.

M. GERONIMI (U Marinu)

La question que je pose, au nom de tous mes collègues des ONG, est la suivante. Vous avez considéré que la zone économique exclusive était quelque chose de positif, que l'on pouvait mieux protéger la mer par cet engagement avec nos collègues espagnols. Nous nous posons la question des risques qu'il y a si l'on veut faire des forages au large de la Méditerranée, mer semi-fermée. Quelles seraient les conséquences de ces activités en cas d'accident ? Quelles réponses pouvez-vous nous apporter pour nous rassurer ? Il pourrait arriver une catastrophe en Méditerranée, on en voit bien les dangers.

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

Je sais que cette question des zones économiques exclusives agitent l'actualité, particulièrement en Méditerranée. Elles suscitent nombre de commentaires et d'interpellations. Nous avons la chance d'avoir monsieur le préfet maritime à nos côtés. Il est le grand spécialiste de la zone économique exclusive. Il en est l'avocat et a une plaidoirie qui gagne en conviction tout son auditoire. Je lui cède la parole pour répondre précisément à cette interpellation.

Vice-amiral d'escadre TAINGUY (préfet maritime de la Méditerranée)

Merci monsieur le ministre. J'ai déjà un peu évoqué ce sujet au sein du Conseil maritime de façade. Je vais le redire ici pour tous les acteurs présents. La mondialisation, le développement des technologies, la demande d'énergie, font que tous les espaces sur le globe sont de plus en plus regardés pour essayer notamment de trouver de nouvelles sources d'énergie.

Pendant très longtemps, la politique mondiale était d'éviter de créer des zones de juridiction en Méditerranée. C'est une mer fermée. Cela risquait de créer des conflits d'intérêt. Il se trouve que le phénomène que je vous décrivais en début de mon propos fait que les États ont été incités, y compris par l'ONU, à se doter de zones de juridictions étendues. Dans le respect du droit de la mer se développent ainsi des zones économiques, même dans les zones fermées. C'est en effet une façon de prendre en compte, et de se donner des outils juridiques de protection de l'environnement.

La France, comme vous le savez, n'avait pas créé de zone économique exclusive en Méditerranée. Elle avait toutefois, depuis longtemps, le souci de protection de l'environnement. C'est pour cela que la France a créé un espèce d'artifice, un petit bout de compétence de ZEE, que l'on appelait la zone de protection écologique. Celle-ci nous permettait, en particulier, d'avoir une action répressive efficace devant les tribunaux français contre les navires pollueurs.

Au vu des recommandations de l'ONU, un certain nombre de pays ont décidé de déclarer des zones économiques en Méditerranée. Evidemment, pour que des zones économiques soient bien appliquées par tout le monde, il faut qu'il y ait un accord entre chacun des pays. Nous sommes 22 pays autour de la Méditerranée, et il faut des accords bilatéraux. Les gouvernements français – c'est une politique de long

terme- ont décidé d'aller plus vite que cela. Nous avons décrété la création d'une zone économique exclusive en Méditerranée. Elle reprend exactement la forme de l'ancienne zone de protection écologique. Elle reprend exactement les mêmes compétences qu'avait cette zone de protection écologique. En plus de cela, elle en acquiert d'autres. Globalement, la zone de protection écologique nous donnait des droits pour faire de la répression des pollutions, et avoir un certain regard sur la recherche scientifique. La zone économique exclusive nous donne, en plus, des droits sur l'exploitation de la pêche, sur les règlements douaniers, l'éolien, les énergies maritimes renouvelables, des droits en matière d'établissement d'aires marines protégées et, surtout, cela donne des droits sur l'exploitation du fond de la mer et de ce qu'il y a dessous.

Je suis un ardent avocat de la ZEE. Celle-ci porte, peut-être, un peu mal son nom. Cette ZEE offre effectivement des potentialités pour faire de l'exploitation économique, pour la pêche, la biologie, ce qu'il y a au fond de l'eau. Mais, surtout, elle donne des pouvoirs pour protéger cet environnement. Après, tout dépendra de ce que l'on voudra faire de ce droit. Il me semble toutefois extrêmement important de rentrer dans cette dynamique, de se doter d'un espace de droits, pour que l'on puisse discuter, négocier avec nos voisins et les éventuelles parties prenantes qui voudraient proposer tel ou tel type d'activités. Cela permettra de mieux défendre nos intérêts, aussi bien économiques que de durabilité. C'est un peu le propre du développement durable : faire du développement, mais garder une certaine durabilité. Voilà ce que je peux vous répondre sur le cadre général.

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

On peut faire le lien avec le Conseil maritime de façade. Toutes les questions d'usages, comme leurs potentialités, doivent être portées par ce Conseil maritime de façade. La légitimité de cette ZEE est ancienne. Vous venez de le souligner. Elle est même préalable à d'autres déclarations. Vous avez indiqué que c'était l'enjeu environnemental qui était à l'origine même de cette délimitation. Nous devrions plutôt l'appeler aujourd'hui Z3E, zone économique et environnementale exclusive, puisque c'est l'origine même de cette délimitation. Lorsque l'on dit « environnemental », cela veut dire respect des sites, mais aussi développement des activités qui elles-mêmes interviennent dans ce cadre. Nous parlions tout à l'heure de cette nécessité de transition énergétique. Il faut aussi que vous vous saisissiez – et je sais que la Région est très impliquée – des schémas de développement des énergies renouvelables, notamment marines. La question des éoliennes flottantes est une vraie préoccupation ici, et peut-être même une vraie solution. Cela permet aussi de répondre à cette transition énergétique indispensable.

Compte tenu de l'actualité, il est fait débat du coût de l'énergie. Certains disent que l'énergie la moins chère est celle que l'on ne consomme pas. Il vaut mieux avoir des mesures d'isolation thermique. C'est très juste. C'est aussi toute la politique que nous menons dans nos collectivités et au niveau de l'État. Ce sont de grands chantiers, notamment sur le logement, qui sont engagés. Mais, il y a des sources énergétiques, et la mer est un enjeu majeur. Il y aura un nouvel appel à projets, une manifestation d'intérêt, sur les énergies marines renouvelables. Ce sera, là encore, une impulsion de la croissance bleue durable. La France a tout intérêt, selon ses façades, à décliner des schémas de développement des énergies marines renouvelables. Voyez ce qui se passe en Bretagne avec des initiatives tout à fait intéressantes. Je fais le lien avec les instances de concertation, de proposition, que peuvent être les Conseils maritimes de façade. Il est nécessaire d'avoir, par leur biais, une vision stratégique des usages et, peut-être, d'avoir des solutions en termes de règlement des conflits d'usage éventuels.

M. MOLINERO (président du comité régional des pêches maritimes et des élevages marins PACA)

Monsieur le ministre, je suis, comme vous le savez, président du comité régional des pêches de PACA, mais je suis avant tout premier prud'homme de pêche du Lavandou. C'est essentiel en Méditerranée. Je voudrais vous interroger sur le futur Office français de la biodiversité. Celui-ci inquiète fortement les professionnels de la pêche. Je pense que, tous les gens qui ont des activités maritimes, devraient se pencher sur les projets de textes qui sortent pour voir ce qu'ils en pensent. Il nous a été présenté par la direction de l'eau et de la biodiversité comme un outil de simplification. A la lecture du premier projet, nous n'avons pas l'impression que cela va simplifier les choses. Nous avons même l'impression que cela va devenir une usine à gaz, avec un fonctionnement très jacobin.

Je vais vous donner un exemple qui concerne la pêche, mais je pense que cela concerne toutes les activités.

On va créer un nouveau type d'aires marines protégées que l'on appelle les zones fonctionnelles halieutiques. C'est exactement ce que les pêcheurs font depuis très longtemps, que l'on appelle les cantonnements de pêche. Quand nous avons proposé que les cantonnements de pêche soient une aire marine protégée, cela nous a été refusé. Maintenant, cela nous revient. Mais, on va nous l'imposer plutôt que cela vienne de la base. Sur le terrain, nous avons des Conseils maritimes de façade capables de faire des propositions. Actuellement, sur le parc national de Port-Cros, nous avons un conseil économique, social et culturel. Il fonctionne très bien. Nous avons des réunions où tous les professionnels, les plaisanciers, les ONG, travaillent ensemble. Nous nous apercevons toutefois que certains ministères, surtout celui de l'environnement, continuent à ne pas prendre la base en compte. Cela me fait peur. Je ne sais pas où l'on va. Ce n'est pas comme cela que l'on va y arriver.

Je voudrais faire une parenthèse concernant ce que vous avez dit sur les énergies marines renouvelables. Les pêcheurs avaient l'habitude de se faire traiter de destructeurs, de prédateurs, par certaines ONG. J'étais à une réunion l'autre jour sur ces EMR. J'ai été traité de « verrou ». J'aimerais, si l'on veut travailler tous ensemble, que les gens soient plus respectueux envers une profession qui est là depuis des millénaires, qui a nourri beaucoup de gens. Actuellement, certaines personnes n'en tiennent absolument pas compte, et nous mettent plus bas que tout.

M. ROMITI (Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Corse)

Ma question porte sur la gestion des espaces fluides. La cohabitation sur les milieux fluides -que sont les eaux marines- représente comme un enjeu essentiel pour le secteur de la pêche, de l'aquaculture et des élevages marins. Elle détermine les lieux d'activité et leur partage. Les lieux de pêche ne sont jamais figés. Le caractère dynamique des stocks halieutiques a souvent donné lieu, même dans un passé récent, à de véritables conflits entre métiers. Je ferai tout pour casser ces conflits entre métiers. Il y a une seule pêche en France, avec plusieurs filières. Dans votre discours, vous avez dit de travailler par région, par secteur, cela me plaît beaucoup.

Si le secteur résout beaucoup de problématiques internes, via les licences, les accords de pêche, les règlements prud'homains pour la Méditerranée, les AEP, il reste à construire les relations avec les nouveaux arrivants de l'économie bleue. En cette période de recherche de nouvelles opportunités économiques, les perspectives représentées par le potentiel de cette nouvelle économie maritime sont énormes. Le secteur de la pêche en est conscient. Il est très attentif à la mise en place annoncée d'une planification concertée des usages et des espaces. Je pense que les Assises de la mer et du littoral vont permettre de régler beaucoup de problèmes, et permettre que l'on puisse se parler un peu entre nous.

Un mot sur l'Agence de la biodiversité. Vous savez que le Comité national a déposé deux ou trois motions. Si l'Agence de la biodiversité voit le jour, nous aimerions qu'une branche maritime soit identifiée, ainsi que le financement de celle-ci, afin de respecter les acquis historiques réalisés au bénéfice du milieu marin. Nous sommes aujourd'hui la deuxième puissance maritime mondiale. Avec la reconnaissance des plateaux continentaux, nous allons devenir la première puissance maritime mondiale. Dans cette nouvelle agence, il sera nécessaire qu'il y ait un "Monsieur mer", un minimum de représentation du monde maritime dans son instance dirigeante, ainsi qu'un maintien de son financement.

Je conclurai en disant que la politique de planification que vous avez mise en place sur les espaces marins doit se faire avec l'intégration forte du secteur de la pêche et des élevages marins, dans un esprit –et la profession y veillera- de non arrogance et de respect mutuel entre les partenaires du monde maritime. Merci.

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

Pour revenir sur la première des questions concernant l'Agence de la biodiversité. Il faut trouver une utilité dans l'optimisation. D'où la nécessité de rassembler des acteurs et de faire en sorte que l'on puisse avoir une meilleure efficacité dans un certain nombre de thématiques.

Il y a pour l'heure des responsables en charge d'une réflexion autour de ce que pourrait être l'Agence de la biodiversité. Je vous invite –c'est l'objet même de ces rencontres- à nous faire savoir quelles sont vos craintes, vos constats, ce qui marche. Il n'y a pas de raison que ce qui marche ne soit pas utilisé comme

référence. Il est certain que la réalité maritime, si nous souhaitons une vision globale partagée, doit s'imprimer dans le cadre de réflexions et de structures qui ont une vocation maritime. Je comprends votre attention à ce que cette Agence de la biodiversité prenne bien en compte les spécificités, les réalités de ce milieu particulier qu'est le milieu maritime, avec des enjeux différents. Il est utile, pour ceux qui réfléchissent à la préfiguration de cet organisme, de bien savoir ce qu'il en est.

J'ai exprimé ma position. J'ai dit qu'il fallait plutôt avoir des instruments efficaces et adaptés selon les situations. J'entends ce que vous dites, d'autant que j'ai eu à partager l'expérience du parc marin et de son efficacité. Il est utile que nous puissions, là encore, conforter les initiatives lorsqu'elles sont bénéfiques, et peut-être s'en inspirer. Je suis à votre disposition pour que vous puissiez adresser vos remarques au ministère de la mer, et que nous puissions les adresser aux personnes qui ont en charge cette réflexion autour de l'Agence de la biodiversité.

M. ODY (WWF)

Bonjour monsieur le ministre. Je voulais d'abord m'associer complètement aux commentaires précédents sur la nouvelle agence de la biodiversité. On a mis des années à avoir des agences ou des structures un peu spécifiques au milieu marin. Je trouverais très dommageable que l'on revienne totalement en arrière sur ce point-là, pour aller vers une structure qui, à nouveau, engloberait tout.

Je voulais partager avec vous la surprise de lire à la page 13 du document de synthèse provisoire des Assises, dans le chapitre « menaces à prendre en compte », les éléments suivants : « des réglementations communautaires de plus en plus contraignantes pour certaines activités ». Je trouve que c'est une drôle de façon de concevoir la réglementation communautaire, que de la prendre comme une menace à prendre en compte.

Un dernier point à propos de la création d'emplois. Vous parlez de créer des emplois dans le secteur de la pêche. A l'évidence, c'est dans le secteur de la petite pêche qu'il faut rechercher ces créations d'emplois. Elle est en effet bien plus performante dans la création d'emplois que ne l'est la pêche industrielle. Or, je n'ai pas vu le soutien à la petite pêche dans les positions qu'a défendues la France lors des négociations sur la politique commune des pêches. Je ne le vois pas non plus au travers de votre soutien à la pêche profonde. Celle-ci est à la fois très impactante pour le milieu et la ressource, et tout à fait marginale du point de vue emploi. Je ne le vois pas non plus dans la répartition des quotas de thon rouge, qui sont clairement au détriment de la petite pêche artisanale, pourtant bien plus performante, encore une fois, du point de vue socio-économique. Enfin, je ne l'ai pas vu non plus dans l'absence de soutien aux projets UEGC. 6 projets pilotes avaient été proposés dans le cadre du Grenelle. Ils ont aujourd'hui, faute de soutien de l'administration des pêches, beaucoup de mal à subsister.

Ces grands écarts entre des intentions affichées qui sont louables d'un côté, et des réalités de terrain qui brillent par l'absence de moyens, sont de plus en plus nombreux. Les ONG pensent que le grand chantier que l'on a devant nous n'est pas de créer encore de grandes attentes, mais de respecter les engagements et de les mettre en œuvre avec les moyens qu'il faut. Si l'on n'a pas de moyens, on ne fait que de la politique, mais on ne fait pas de conservation ou du développement.

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

Merci pour votre intervention. Vous voyez l'intérêt des échanges directs. J'ignorais notamment la position de votre organisation sur l'Agence de la biodiversité. Je le note avec beaucoup d'intérêt. Cela contribue au débat. Je partage d'ailleurs votre sensibilité sur le fait que la spécificité des milieux maritimes nécessite qu'il puisse y avoir une approche spécifique. Nous sommes dans le temps du débat. Votre intervention vient le nourrir légitimement.

Sur la partie pêche, l'intérêt que nous nous rencontrons est d'abord que je puisse vous dire deux ou trois choses, au-delà des slogans qui sont assésés et qui ne sont pas justes. Concernant la réglementation européenne, il ne s'agit pas d'une position officielle. Il s'agit de remonter les résultats des concertations, des prises de position d'un certain nombre d'acteurs qui ont été interrogés. Ceci étant, je ne suis pas loin de partager l'opinion que, dans un certain nombre de domaines, il est bon que nous puissions avoir des

réglementations européennes vraiment opérationnelles et transposables. Et, quand elles le sont, il est nécessaire qu'elles puissent assurer de l'efficacité, et non pas de la complexité supplémentaire. Lorsque l'on vient amener de la complexité à la norme et que l'on rend le contrôle de plus en plus éloigné de la réalité, cela amène à se priver du contrôle citoyen. C'est une vraie question qui dépasse largement le cadre de la pêche. Mais, elle mérite d'être posée, puisque d'autres pays ne font pas la même transposition des orientations européennes. Depuis un an, j'en mesure les mécanismes et les processus décisionnels. J'avoue être parfois assez surpris, notamment dans le secteur qui est le mien. Que ce soit dans le transport aérien, terrestre, ou ferroviaire, c'est parfois très compliqué. Cela est aussi vrai dans la pêche. La position de la France est toujours d'avoir des réglementations praticables. Car, si elles sont praticables, elles seront contrôlables.

Je n'ai pas eu d'autres propos lors des dix conseils des ministres auxquels j'ai participé. La différence avec les autres périodes, c'est que le ministre de la pêche participe désormais au conseil européen sur la pêche, de la première à la dernière minute. Cela permet d'être à un point d'équilibre. Parce que la France a un rôle d'équilibre dans la politique européenne, et particulièrement la politique de la pêche. Elle se situe entre des pays qui ont des traditions différentes, notamment entre les pays méditerranéens et les pays du Nord -dont les modèles de pêche sont à 10.000 lieues de ce que nous connaissons ici. Je considère que la critique que vous exprimez concernant la pêche industrielle concerne vraisemblablement la pêche minotière des pays d'Europe du Nord. Je la condamne également avec fermeté, car elle est destructrice de la biomasse et des stocks. De ce point de vue, nous sommes d'accord.

Sur les autres pêcheries, je suis autant le ministre de la petite pêche que de la grande pêche. Je suis le ministre d'une pêche respectueuse, respectable, durable, qui permette d'avoir la perspective d'un rendement durable, de l'innovation, de la recherche. Je souhaite que l'on puisse moderniser les engins de pêche. Tout ce qui permettra d'économiser en carburant sera du pouvoir d'achat, à capacité de pêche égale. Les pêcheurs n'auront plus à pêcher plus pour gagner plus, mais à moins consommer, notamment du point de vue énergétique.

Je me bats pour faire comprendre cela à l'Europe, notamment à la Commission européenne. Je travaille en bonne intelligence avec Maria Damanaki. J'étais à Athènes pour l'Euroméditerranée. On ne peut pas dire que Maria Damanaki soit quelqu'un qui considère qu'elle puisse avoir à sa table les défenseurs de la grande industrie des pêches destructrices. Pourtant, j'étais à son invitation à Athènes, tout comme j'ai été signataire de la déclaration de Limassol pour la mise en place d'une politique maritime intégrée. Je le dis parce que je crois qu'il y a une incompréhension avec, non pas votre ONG, mais certaines ONG, qui sont plus enclines à vouloir faire des coups médiatiques. On s'invite, comme cela a été le cas hier aux quatrièmes Assises de la filière de la pêche. Puis, au moment où le débat s'est installé, il y n'y a plus personne pour écouter. Nous avons écouté ce qui nous avait été dit par l'ONG en question. J'ai répondu. Mais, au moment où les professionnels parlaient, ceux qui s'étaient invités s'étaient évaporés.

Vous n'étiez pas là, monsieur, lorsque j'ai eu une discussion avec Maria Damanaki pour défendre le gangui. Ici, il y a des témoins de ces efforts qui n'avaient pas été faits depuis plus de dix ans. Aucun ministre ne s'était engagé pour défendre les petits métiers, la tradition, le patrimoine. Une vingtaine de bateaux sont concernés, pour une trentaine de personnes. Nous essayons d'avoir des dispositifs permettant de pérenniser les petits métiers. Je n'ai pas besoin de faire des déclarations publiques et des conférences de presse. Je ne suis pas persuadé que ce soit toujours comme cela que l'on est le plus utile. Certains parlent beaucoup, et font peu. Moi, je suis plutôt là pour essayer d'assumer mes responsabilités, essayer de faire beaucoup et de parler moins.

Christian Molinéro m'avait interpellé, depuis longtemps, sur cette question du gangui. Nous essayons de trouver des solutions. Ce n'est pas simple, parce que d'autres types de pêche en Italie et en Grèce sont concernés par centaine et centaine. Il s'agit de petite pêche, et non pas de grande pêche industrielle puisqu'elle n'existe pas.

J'ai été le seul ministre de la République à rétablir et redistribuer des quotas de thon rouge au profit des métiers. Ce n'est peut-être pas suffisant. Mais, en tout cas, le rétablissement des quotas sur le thon rouge, et l'accroissement qui a été décidé à Agadir, m'ont permis de mieux les répartir auprès des professionnels. Les choses ne sont pas parfaites. Vous avez raison, c'est compliqué et difficile. Mais je ne veux pas que l'on me

fasse des procès. Je ne vous mets pas en cause, vous me permettez, au contraire, de pouvoir vous répondre. La réalité des façades maritimes n'est pas la même, selon que vous êtes dans la mer du Nord ou dans la Manche, dans l'Atlantique ou en Méditerranée. Les métiers eux-mêmes sont bien particuliers et différents en Méditerranée. Ce qui nous a permis d'avoir des quotas mieux assumés (cela n'avait pas été le cas depuis plus de dix ans), ce sont tout d'abord les avis scientifiques. J'ai pris comme position, en décembre de respecter les avis scientifiques sur toutes les pêcheries et les stocks. Ensuite, cela a été l'accompagnement de la mutation des professionnels. La France avait été mal servie lors des négociations financières. Elle disposait de 214 M€, alors que dans le même temps l'Espagne disposait d'1 milliard d'aides européennes à la modernisation. Je ne partirai pas sur cette discussion-là, car je considère que, si nous voulons rétablir les stocks, nous devons atteindre un rendement maximal durable, permettant de reconstituer la biomasse. Il faut aider les professionnels, quels qu'ils soient. Il faut leur permettre d'avoir des capacités de modernisation de la flotte. Ceci afin de les amener à respecter une réglementation européenne qui, en effet, peut paraître, par certains aspects, extrêmement complexe. Quand vous avez un règlement européen de plus de 250 pages, soumis au conseil des ministres pour adoption, je dis que ce n'est pas sérieux. Il n'y a pas un seul pêcheur qui aura à bord un règlement de pêche de 250 pages, avec ses alinéas, ses renvois, ses annexes. Il faut simplifier et rendre opposable.

M. PLANAS (comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon)

Je tiens à vous remercier de me donner la parole. Je vais répondre à mon ami du WWF. Je tiens à vous dire que je ne suis pas tout à fait d'accord avec votre analyse. Mais, j'irai quand même dans votre sens. Monsieur le ministre, je tiens à rappeler à monsieur qu'il a soulevé un certain nombre de points, mais qu'il ne dispose pas de tous les éléments. Je vais rappeler rapidement certains points. Sur le thon rouge, nous avons eu une augmentation du quota, qui est passé à 230 tonnes. La problématique concernait surtout les petits métiers. Je suis intervenu auprès de vous pour avoir une amélioration et ouvrir des perspectives. Elles le sont aujourd'hui. Il est vrai que cela se fait doucement. Dans les années qui viennent je pense que la porte reste ouverte aux petits métiers.

Au sujet de l'anguille, je tiens à vous remercier pour la réunion que vous avez organisée avec la direction de l'eau et de la biodiversité. Sans cela nous aurions peut-être eu des arrêts supplémentaires. Cela aurait été catastrophique. Je vais dans votre sens, parce que c'est grâce à vous.

WWF est une organisation que je respecte. J'ai travaillé au sein du RAC avec eux. Ils temporisent les choses. Mais, quand ils ont tort, ils ont tort. Monsieur le ministre, vous êtes venu à Sète. Aucun ministre n'était venu depuis très longtemps chez nous. Nous y avons vu un signe fort de votre part. Je tenais à le signaler. Si WWF veut aller plus loin dans la discussion, je suis prêt au débat. Ce que nous voudrions, nous les pêcheurs, c'est que la DEB, et peut-être aussi la ministre de l'écologie, Mme Batho, viennent discuter avec nous. Il y aura peut-être plus d'avancées. Il manque du dialogue avec Mme Batho et son entourage. S'il y avait un peu plus d'échanges -et vous pouvez favoriser les choses-, nous arriverions peut-être à quelque chose de mieux.

M. CUVILLIER (ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche)

Merci beaucoup. J'avais oublié, en effet, le combat de l'anguille. Il est important que les administrations, dans leur diversité, puissent avoir un échange avec les associations, les ONG, les pêcheurs, avec les filières qui créent de l'emploi et de l'activité économique. Il est nécessaire d'avoir une démarche de politique publique équilibrée, respectueuse, qui fasse en sorte que ces conflits d'activités puissent trouver des solutions. La négociation existe, ainsi que le partage d'informations. Je suis souvent surpris des décisions qui peuvent être prises sans avoir la connaissance du terrain. Parfois, on me dit qu'il n'est pas bon d'aller sur les quais de tel ou tel port. J'y vais quand même, parce que je trouve préférable d'avoir un contact direct et de pouvoir échanger, apprendre, sentir la sensibilité des territoires et des hommes et des femmes qui en font la richesse pour faire avancer les choses.

Merci pour cet instant d'échanges, annonciateur d'une dynamique littorale -elle existe ici- qui permettra à notre pays, je le pense et l'espère, de prendre la pleine mesure de la chance qui est la sienne d'être un grand pays maritime, et d'en tirer toutes conséquences, y compris dans sa façon de se tourner vers la mer et la croissance de demain. Merci à tous.

suspension de séance

Présentation de la synthèse des Assises de la mer et du littoral en Méditerranée

M. BARSACO (SGAR PACA)

Mesdames et messieurs, je vous propose de poursuivre l'ordre du jour de cette session. Le ministre, dans son allocution, a rappelé toutes les attentes qu'il plaçait dans le processus des Assises de la mer, et les objectifs ambitieux de cette démarche. Nous avons voulu placer le Conseil maritime de façade au cœur de toutes les réflexions engagées. Vous avez été sollicités par le biais d'un appel à contribution écrite. Vous avez ainsi pu vous exprimer sur les dix thématiques qui nous sont proposées.

Vous avez également été au cœur des deux ateliers territoriaux qui se sont tenus à Arles, pour les deux régions Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, le 21 mai dernier, et pour la Corse, hier. Nous aurons l'occasion de prendre en compte, dans nos discussions de cet après-midi, les principaux résultats de ces contributions. Nous allons bien entendu intégrer la synthèse des travaux tenus hier en Corse dans notre synthèse interrégionale.

Vous avez maintenant la possibilité, à partir des présentations succinctes qui vont être faites cet après-midi, de compléter votre contribution. Vous avez déjà commencé à le faire lors des questions au ministre. Nous devons affiner notre analyse, en particulier autour des cinq enjeux majeurs identifiés.

Nous allons entendre cinq rapporteurs, portant chacun la synthèse des orientations proposées sur un des enjeux identifiés. Vous êtes invités à contribuer, à réagir. Le ministre a fait preuve de disponibilité aujourd'hui. Le déroulé de sa visite, et la poursuite de son déplacement dans le Var, ont ainsi été complètement chamboulés. C'était un symbole. Il vous l'a dit et il nous l'a dit lors de nos travaux internes de ce midi. Il a tenu à venir en PACA, parce que nous avons été le premier Conseil maritime de façade installé, celui qui s'est réuni le plus régulièrement et qui a déjà fait passer des contributions considérées comme utiles dans la démarche qu'il a engagée. J'espère que nous allons récompenser cette disponibilité dont il a témoigné, par un enrichissement des contributions qui vont vous être présentées. Merci des engagements que vous avez déjà tenus dans les ateliers territoriaux. Deux réunions à plus de 100 personnes, c'est un vrai succès. Cela a été l'occasion de moissonner toute une série d'idées. Il faut maintenant les hiérarchiser. Je propose à Pierre-Yves Andrieu, notre directeur interrégional de la mer, de faire la synthèse du premier enjeu.

M. ANDRIEU (DIRM Méditerranée)

Je vous propose, avant d'aborder les enjeux, de rappeler la manière dont nous avons construit cette synthèse. C'est un document assez avancé. Il est le résultat de la prise en compte des différents diagnostics et des stratégies existantes sur le sujet des Assises. Nous avons en main un certain nombre de documents qui sont rappelés dans la synthèse élaborée. Le matériau existait. Nous avons reçu également une trentaine de contributions écrites qui sont répertoriées et indiquées dans le document.

M. BARSACO (SGAR PACA)

J'insiste sur la qualité des contributions reçues. Nous vous avons au même moment beaucoup sollicité sur d'autres thèmes comme le schéma régional air, climat et énergie, la transition énergétique, la trame verte et bleue, la biodiversité. Les contributions que vous nous avez fait parvenir pour les Assises sont un véritable témoignage de votre engagement. Cela mérite d'être souligné.

M. ANDRIEU (DIRM Méditerranée)

J'ai bien entendu le ministre dire que le résultat des Assises devait être remonté pour le 14 juin. Nous n'aurons pas de délai de grâce. Il faut remonter cette synthèse et le résultat des échanges qu'il y aura aujourd'hui. Nous aurons tout à l'heure le rendu de l'atelier de Corse qui s'est tenu hier, avec les

représentants de la Collectivité territoriale de Corse. Je les remercie tout particulièrement pour nous avoir aidés à atterrir aujourd'hui, avec la contribution de la centaine de personnes qui étaient présentes hier à Ajaccio.

Ce rappel étant fait, quels sont les enjeux apparus pour la façade méditerranéenne, au travers de toutes vos contributions ?

Le premier enjeu est que les activités liées à la mer et au littoral sont de réels facteurs de développement de l'emploi et de la croissance. En particulier, dans des régions littorales qui se caractérisent par des bassins d'emplois fragiles. C'est ce que l'on retrouve très clairement dans les contributions. Nous sommes bien sûr des bassins d'emplois fragiles. Les emplois liés à la mer et au littoral sont des facteurs de développement incontestables pour ces régions.

Deuxième enjeu : le maintien et le développement des activités liés à la mer et au littoral est directement conditionné par la qualité des milieux et des espaces.

Troisième enjeu : la gestion des risques littoraux -la submersion marine, l'érosion du trait de côte en particulier- est un enjeu majeur pour cette économie littorale.

Quatrième enjeu : le développement des connaissances, de la formation, de l'éducation, et la sensibilisation au développement durable sont indispensables pour asseoir cette économie de la mer et du littoral.

Cinquième enjeu, très caractéristique des débats en Méditerranée. La Méditerranée justifie tout particulièrement une nouvelle gouvernance intégrée des espaces marins et littoraux et de leurs usages. Elle a besoin d'une coopération territoriale renforcée sur les problématiques maritimes et littorales à une échelle nationale et internationale.

Je tenais à rappeler ces différents enjeux identifiés, avant de rentrer dans le détail de chaque enjeu, parce qu'ils forment un cadre important. Nous avons à construire cette politique maritime intégrée. Nous aurons à élaborer ensuite des documents stratégiques de façade. Par l'expression de ces enjeux, nous sommes quasiment déjà dans la construction des documents stratégiques de la façade méditerranéenne.

Cet après-midi, nous allons balayer tous les enjeux. Des spécialistes de chaque domaine interviendront. L'Agence des aires marines protégées, la DREAL Languedoc-Roussillon pour la gestion des risques. Sur le sujet de la gouvernance, nous aurons la préfecture maritime, et sur le sujet de la connaissance, l'Ifremer. Je tiens à souligner que ces Assises ont été l'occasion, pour les services de l'État et les établissements publics de l'État -qui étaient présents dans chaque atelier territorial de manière très importante-, de travailler tous ensemble dans une dynamique qui existe aujourd'hui au plan institutionnel. Mais cela dépasse très largement les relations institutionnelles. Si l'on veut que les choses avancent, ce sont souvent des histoires de relations d'hommes et de femmes qui se connaissent et apprennent à travailler ensemble. Cela n'est pas écrit dans les circulaires et les règlements. Cela fait partie d'une manière de travailler et de vivre ensemble. Sur la Méditerranée le réseau des acteurs publics est là pour répondre aux questions des professionnels, des usagers et des associations présentes dans nos ateliers et dans le Conseil maritime de façade. Je tenais à le souligner.

Enjeu 1 : le développement des activités économiques maritimes et littorales et l'installation d'une croissance bleue

Un certain nombre d'orientations sont apparues, je vous les cite :

Première orientation : développer l'emploi et soutenir la mobilité de la main d'œuvre dans les activités maritimes et littorales.

Deuxième orientation : il faut soutenir les activités économiques maritimes traditionnelles. Elles sont essentielles sur ce territoire.

Troisième orientation : il faut adapter le secteur du tourisme littoral aux nouveaux enjeux, et développer des activités de plaisance et de loisirs nautiques cohérentes avec la préservation des milieux.

Quatrième orientation : le transport maritime. Promouvoir un transport maritime et terrestre durable en zone littorale et supprimer les obstacles dans les infrastructures de réseaux. On touche là très clairement à la stratégie portuaire, évoquée il y a quelques minutes par monsieur le ministre.

Cinquième orientation : développer des activités maritimes moins consommatrices en énergie.

Sixième orientation : permettre le développement de nouvelles activités dans le cadre de l'émergence de cette croissance bleue.

Concernant l'emploi, il faut développer l'emploi et soutenir la mobilité de la main d'œuvre dans les activités maritimes et littorales. Si l'on rentre dans le détail, il est nécessaire de développer cet emploi en zone littorale et de prévenir les risques d'exclusion. Le problème de l'emploi en zone littorale, c'est qu'il est très souvent saisonnier. Ce sujet-là a été fortement abordé dans les remontées que nous avons eues. Favoriser un tourisme littoral plus riche en emplois. Soutenir l'emploi dans le secteur de la pêche.

Concernant la deuxième orientation :

Soutenir les activités économiques maritimes traditionnelles. Cela veut dire, améliorer la compétitivité des entreprises de pêche maritime et développer une aquaculture durable.

Accompagner les entreprises touristiques dans leur adaptation au marché, aux effets du changement climatique, dans une logique de tourisme durable.

Encourager un développement durable du secteur de la plaisance, soutenir l'essor du tourisme de croisière, accompagner un développement maîtrisé des activités nautiques.

Sur le transport maritime : accompagner le développement de l'activité portuaire et organiser l'intermodalité (on est clairement dans le sujet de la stratégie portuaire attendue), accompagner le développement d'une offre de transport maritime de court, moyen et long trajets, favoriser le développement des voies d'accès au littoral en transports durables.

Cinquième orientation : développer des activités maritimes moins consommatrices en énergie, permettre le développement de nouvelles activités dans le cadre de l'émergence d'une croissance bleue.

Voilà l'ensemble des orientations sur ce premier enjeu du développement des activités liées à la mer et au littoral. Il y a de très fortes interpénétrations entre les différents sujets qui nous sont remontés. Le sujet de l'emploi et de la croissance est clairement essentiel, cela a été souligné par Mme Peirano. Je pense que, dans les attentes, des élus et des professionnels, le sujet de l'emploi et de sa préservation est essentiel sur le littoral de la Méditerranée.

Pour le deuxième enjeu, la préservation de la qualité des écosystèmes marins, je demande à M. Pibot de nous rejoindre.

Enjeu 2 : la préservation de la qualité des écosystèmes marins et de la biodiversité marine

M. PIBOT (Agence des aires marines protégées)

La Commission européenne, dans sa démarche de mise en place d'une politique maritime intégrée, a conditionné aujourd'hui la croissance bleue à une condition fondamentale. Aucune activité ne pourrait durablement perdurer sans que l'état de l'environnement ne le permette. Au cours de ces Assises, il y a eu beaucoup d'échanges en ce sens. L'exploitation des ressources halieutiques et touristiques est très étroitement liée à la qualité environnementale. Aucune prime européenne ne viendra compenser ou remplir les cales des pêcheurs si la mer ne produit plus aucun poisson. Et si les plages sont infestées de méduses ou de boules de mazout, cela détournera très certainement les touristes qui alimentent notre économie régionale. Trois points ont été abordés principalement lors des réunions qui se sont tenues à Arles ou à Ajaccio.

Le premier porte sur l'état de conservation et de santé des habitats, le second sur les espèces, le troisième sur le fluide qui entoure l'ensemble, donc sur les pollutions et la qualité de la masse d'eau, réceptacle de ces habitats et de ces espèces.

Pour ce qui concerne le maintien ou le rétablissement du bon état écologique des habitats clés des écosystèmes de Méditerranée, les débats ont été très intéressants sur les habitats benthiques ou pélagiques, côtiers ou profonds. Ces échanges nous ont permis de faire le point sur la nécessaire adaptation des pratiques, pour progressivement cheminer vers des états de conservation favorables. Tout le monde est bien conscient que, pour avoir une économie saine et des activités maritimes saines, il faut un environnement sain.

Nous avons abordé, par exemple, des points comme l'amélioration de l'organisation de l'aménagement des mouillages en mer sur la petite ou la grande plaisance, l'adaptation des aménagements littoraux pour éviter d'impacter les habitats côtiers, une meilleure application de la réglementation sur certains arts traînants sur les habitats sensibles.

De même, sur les habitats profonds, un certain nombre de mesures ont été discutées de manière à pouvoir éviter la destruction des habitats très sensibles, des milieux profonds et des canyons profonds, tels qu'ils ont été récemment découverts.

Concernant le maintien d'un bon état écologique des espèces, nous avons également eu de très intéressants travaux, en particulier hier en Corse. Les réflexions menées ont montré, à la surprise générale, une entente quasi-parfaite de la plupart des acteurs souhaitant proposer des mesures relativement novatrices sur la gestion des ressources. Des débats intéressants ont eu lieu sur la ré-appropriation, par exemple, des techniques ancestrales de pêche au casier. Ce type de sujets souligne que la plupart des professionnels sont aujourd'hui prêts à faire de réels efforts d'adaptation, pourvu que l'ensemble de l'économie accompagne cet effort, et qu'il ne pèse pas uniquement sur une seule profession. L'ensemble des activités est ainsi invité à participer à l'effort pour le maintien des ressources halieutiques.

Sur les populations de mammifères marins, beaucoup de propositions sont remontées. La question du dérangement, notamment, a été soulignée particulièrement par la préfecture maritime. C'est un point très important. Il faudra que la recherche puisse apporter des témoignages précis et des quantifications pour objectiver l'adaptation des pratiques vis à vis du dérangement qu'elles occasionnent.

Concernant les oiseaux, beaucoup de discussions reviennent, avec des cas particuliers comme les balbuzards sur la Corse, à Scandola en particulier, ou les sternes sur les côtes languedociennes.

Enfin, une dernière orientation sur cette partie écologique porte sur tout ce qui concerne l'apport des polluants à la mer. On ne peut pas parler de bon état de santé des espèces et des habitants sans parler de cet élément clé qu'est la qualité du milieu marin. A chacune des étapes de ces discussions des Assises, des débats ont portés sur la nécessité de maintenir une priorité sur la résorption des pollutions à la mer et sur le contrôle de ces pollutions. La mer est encore considérée trop souvent comme un exutoire, et une immensité capable de digérer toutes les pollutions.

Voilà ce que nous avons pu retenir des débats qui seront sans doute développés dans les comptes rendus complets.

M. BARSACQ (SGAR PACA)

Merci. Nous passons à l'enjeu n°3, c'est la DREAL Languedoc-Roussillon qui vient rapporter.

Enjeu 3 : l'adaptation au changement climatique et la gestion des risques littoraux

M. GAUTIER (DREAL Languedoc-Roussillon)

Les risques littoraux sont essentiellement de deux types : la submersion marine et les problématiques d'érosion. Ce sont des phénomènes naturels qui n'induisent des risques que parce que les implantations humaines se sont faites en trop grande proximité avec le littoral. Ces risques vont se trouver aggravés par le changement climatique, dont les conséquences sont largement connues : élévation du niveau marin, probable augmentation de la fréquence des coups de mer et des phénomènes météo, aggravation de l'impact érosif de tous ces éléments-là.

L'enjeu principal est de mettre en place des politiques, à la fois d'occupation du littoral et de gestion du trait de côte, cohérentes avec la dynamique des phénomènes naturels. Cela consiste à apporter des réponses aux nécessités de court et moyen termes mais, surtout, à préparer le long terme dans une perspective de nécessaire relocalisation de certains biens ou activités.

Quatre orientations ont été dégagées lors des assises :

La première orientation est de poursuivre l'approfondissement de la connaissance des risques littoraux, de leurs évolutions et de leurs effets. Cela concerne à la fois la vulnérabilité des territoires, l'analyse des conséquences de court et moyen termes des effets du changement climatique (ceux-ci restent à préciser. L'amélioration des connaissances peut faire varier certaines hypothèses), la mise en place des outils d'informations géographiques partagés qui facilitent la décision des acteurs.

Deuxième orientation : « poursuivre et renforcer les démarches initiées en matière de prévention des risques »

-maintenir une politique d'identification des risques et de définition des périmètres pertinents. Ce sont les plans de prévention des risques vis-à-vis de l'érosion et de la submersion marine, dans une logique de gestion intégrée de zones côtières

-promouvoir des solutions améliorant la résilience du littoral, en cohérence avec la dynamique sédimentaire, par ré-ensablement des plages et consolidation des cordons dunaires

-préparer la délocalisation du bâti sur les littoraux les plus exposés. Cela s'inscrit dans une logique de long terme, qui n'est pas en opposition avec une gestion intermédiaire du maintien du trait de côte par des méthodes douces. Cela pose toutefois la question des financements et des méthodes pour arriver à mettre en place les opérations de délocalisation dans le futur. Cela pose aussi la question de l'échelle la plus pertinente pour la gouvernance de ces actions. Enfin, en matière de renforcement des démarches, il s'agit de renforcer la culture du risque en zone littorale, qui est essentielle.

Troisième orientation : « promouvoir l'adaptation des activités maritimes littorales à ces risques ».

Quatrième orientation : on sort des risques érosion/submersion, pour rentrer dans une problématique d'adaptation des milieux, avec quelque chose de prégnant sur le littoral méditerranéen, compte tenu, en particulier, de la forte activité de pêche et de conchyliculture, c'est la dissémination d'espèces non-indigènes envahissantes. Face à ces phénomènes, il y a lieu de mettre en place des processus de décision et d'information en matière de prévention. Compte tenu des côtes que nous avons en Méditerranée, avec tous ces espaces lagunaires qui ont une très grande activité biologique, les risques sont très forts.

M. BARSACO (SGAR PACA)

Merci beaucoup. Je vous propose de passer à l'enjeu n°4, présenté par l'Ifremer.

Enjeu 4 : le développement des connaissances, la formation, l'éducation et la sensibilisation pour un développement durable en mer et sur le littoral

M. RIOU (Ifremer)

Mesdames et messieurs, les contributions qui ont été faites, au travers des documents écrits qui ont été envoyés et des débats qui ont eu lieu en Arles et en Corse, ont permis de faire ressortir des orientations qui peuvent s'organiser suivant trois axes :

Le premier est « soutenir le développement technologique et l'innovation ». Ces deux mots sont extrêmement importants. On verra comment les contributions ont été organisées et à quoi elles se rapportent.

La deuxième orientation est « développer les connaissances sur le milieu marin et son fonctionnement ». Beaucoup de choses ont déjà été faites, et beaucoup de contributions ont souligné le fait qu'elles étaient encore insuffisantes et que la connaissance est parfois parcellaire.

La troisième orientation : « investir dans l'éducation, les compétences et la formation tout au long de la vie ».

Revenons sur la première orientation. Deux sujets se dégagent :

Promouvoir la mise en réseau des différents acteurs du développement de l'économie maritime. Il est nécessaire d'agrèger des compétences entre elles. La nature, forcément intégrée, de la plupart des activités du domaine maritime, exige de mettre en interface des acteurs de milieux différents. Il existe déjà un certain nombre de structures. Il y a des initiatives, par exemple le Pôle de compétitivité mer, qui va désormais s'appeler le Pôle mer Méditerranée. Mais, c'est également aller plus loin dans les actions conduites. Ne pas se limiter à de la recherche et du développement, et progresser en allant plus vers l'aval, en particulier dans la structuration des filières. C'est également progresser dans les activités de valorisation de la recherche qui, aujourd'hui, restent la plupart du temps insuffisantes et n'arrivent pas à déboucher. Il faut des efforts extrêmement importants, aussi importants que ceux que l'on fait en recherche, pour arriver à porter les innovations sur le marché.

Développer les technologies et l'innovation dans les activités maritimes. Les contributions qui ont été faites soulignent à quel point les technologies et l'innovation doivent être pensées de façon extrêmement large, non pas uniquement au profit des acteurs du domaine strictement maritime ou des usagers du domaine maritime, mais dans une vision large, sans exclusive, sans a priori, sans positionnement géographique strict. Les marchés sont aujourd'hui mondiaux. Beaucoup des acteurs que nous avons dans cette région s'adressent à ces marchés mondiaux.

Il s'agit d'intervenir à la fois sur les activités nouvelles, d'avoir de la recherche et du développement technologique en soutien à la croissance de ces activités nouvelles, dans le domaine de l'énergie, des biotechnologies. C'est également améliorer la compétitivité des filières qui existent déjà aujourd'hui, le naval, le portuaire. C'est aussi soutenir les activités qui doivent s'adapter en réponse aux changements environnementaux, réglementaires, des changements de la demande de leurs clients. L'aquaculture fait face à des évolutions et à des potentialités nouvelles, en particulier autour des micro-algues. On voit apparaître de nouveaux sujets qui n'étaient pas du tout évoqués autrefois. Tout cela s'appuie sur de la recherche et de l'innovation.

Nous avons eu plusieurs interventions sur la pêche qui ont souligné l'adaptation nécessaire, constante et régulière, de cette activité pour qu'elle puisse s'inscrire dans la durabilité.

L'innovation –qui n'est pas forcément technologique- doit aussi porter sur des activités dont on ne parle pas toujours. Je pense en particulier au tourisme. Celui-ci doit inévitablement s'adapter. Les infrastructures doivent évoluer, les attentes des clients ne sont pas forcément les mêmes. C'est un secteur où il y a de l'innovation extrêmement importante à faire et qui doit être soutenue.

Développer les technologies et l'innovation dans les activités maritimes, nous avons vu que cela est extrêmement large. L'orientation 4.2 va s'appuyer, pour beaucoup, sur des acquis. Ils résulteront du développement des connaissances sur le milieu marin et son fonctionnement. Beaucoup de contributions ont été faites. Elles concernent différents domaines thématiques que je ne vais pas vous lister. Le document vous a été fourni. Je vais simplement le résumer suivant trois axes. Nous sommes face à un défi scientifique qui est celui de l'observation du milieu marin. C'est difficile, complexe, coûteux. C'est d'autant plus coûteux que l'on essaie de le construire dans la durée. On sait bien que l'on est obligé de faire de l'observation, d'avoir des données, pour être capable de juger des évolutions à long terme et pour alimenter les programmes de connaissances et d'aide à la gestion de l'ensemble du milieu et de ses ressources.

C'est également le défi de l'intégration des savoirs. Pour beaucoup de sujets, les connaissances ont été acquises dans des disciplines thématiques qu'il nous importe aujourd'hui d'essayer d'interconnecter pour le diagnostic et la prévision de demain. On ne part pas de rien. Un certain nombre de documents ont été produits, cela a été souligné par plusieurs. Il y a le programme mer. Tout ce qui a été réfléchi dans le cadre de notre Conseil maritime de façade, en appui à la directive cadre stratégie sur le milieu marin. Des travaux prospectifs ont été effectués au niveau de l'Union européenne dans le cadre des alliances, par l'ANR. Mais, cela se résume pour beaucoup à ces activités, à ces défis scientifiques que j'ai cités et, évidemment, à un défi non scientifique qui est celui du financement de l'ensemble de ces activités.

A une époque où les difficultés économiques ont plutôt tendance à nous inciter à un repli sur des activités immédiates de court terme, je tiens à souligner que nos activités de recherche dans le domaine marin sont souvent des activités à long terme. Nous n'en voyons pas toujours très bien les retombées directes, immédiates, en termes d'emploi. Nous devons absolument communiquer, investir dans l'éducation, les compétences, la formation tout au long de la vie.

Les axes identifiés en la matière sont l'adaptation de la formation professionnelle aux besoins des zones littorales et de leurs économies. J'ai en particulier retenu trois sujets dans les documents qui nous ont été transmis : la mise en réseau des acteurs, l'amélioration de la cohérence dans les formations qui sont faites, l'actualisation des formations pour introduire plus de connaissances concernant l'écologie, les écosystèmes, les nouvelles possibilités technologiques. C'est également améliorer l'accès des acteurs de la mer à la formation continue professionnelle. Beaucoup trop d'acteurs, de professionnels de la mer ont peu d'accès à la formation professionnelle continue. C'est un sujet qui doit être amélioré.

Enfin, un dernier sujet : informer et sensibiliser les acteurs maritimes et littoraux aux enjeux liés au bon état des écosystèmes marins. Cela résultera pour partie de ce qui a été dit dans le sujet précédent. Mais, je voudrais élargir ce qui est dit. On sait bien que les enjeux de la mer sont en partie liés à l'activité des autres acteurs terrestres. Je crois que les enjeux de la bonne santé des écosystèmes marins sont liés, à la fois, à la sensibilisation des acteurs du milieu marin que nous sommes mais, pour beaucoup aussi, à la sensibilisation du grand public et des acteurs d'activités terrestres. Ceux-ci n'ont en effet souvent aucune idée de l'impact que leurs activités peuvent avoir sur les écosystèmes marins. Je cite souvent l'exemple de la contamination par le plomb. Tout le monde sait que cette contamination vient du plomb que l'on met dans l'essence. Elle vient par voie atmosphérique. Nos voisins de Lyon et de la vallée du Rhône ont autant contribué que nous à la contamination du milieu marin par le plomb.

Il y a du chemin à faire. Nous devons faire des efforts vis-à-vis des acteurs de l'éducation, améliorer les référentiels et continuer à faire de la sensibilisation des acteurs et du grand public.

M. BARSACQ (SGAR PACA)

Merci beaucoup. Nous passons à l'enjeu n°5.

Enjeu 5 : la gouvernance des espaces marins et littoraux et de leurs usages et la coopération territoriale sur les problématiques maritimes et littorales

Mme SIBILLOTE (préfecture maritime de la Méditerranée)

Constatant les limites des politiques sectorielles menées sur le milieu marin depuis plusieurs années, la France, sous l'impulsion de l'Union européenne, s'est engagée dans la mise en place d'une politique maritime intégrée. Cette politique implique une approche globale des enjeux maritimes et littoraux, une gouvernance nouvelle beaucoup plus partagée, à une échelle territoriale inédite (l'échelle inter-régionale, adaptée à la configuration du bassin méditerranéen).

Pour ce faire, les réflexions menées dans le cadre des Assises de la mer et du littoral ont identifié trois orientations essentielles pour atteindre les objectifs attendus :

Il faut tout d'abord faciliter la mise en place des démarches de gestion intégrée des espaces côtiers. L'approche globale des enjeux maritimes et littoraux impose la mise en cohérence des politiques publiques terrestres menées sur le littoral et des politiques publiques menées en mer. Cette approche transversale implique :

- de prévoir des stratégies locales de développement, en réponse à des problématiques locales et de développer une gestion stratégique et intégrée du trait de côte.
- de prendre en compte l'ensemble des activités dans les projets de territoires, à travers les chapitres individualisés des SCOT, les contrats de baie, les SAGE littoraux.
- de prendre en compte, dans ces projets de territoire et dans toutes démarches de planification spatiale maritime, les impératifs de protection environnementale et de protection de notre patrimoine archéologique et sous-marins. Le rôle du réseau des AMP sera confirmé dans ce dispositif.

Il faut ensuite optimiser une gouvernance concertée et efficace des espaces maritimes et littoraux. L'idée principale est de renforcer le rôle des instances de gouvernance existantes à l'échelle de la façade maritime dans l'élaboration concertée des politiques publiques maritimes. Cela implique de fédérer et rassembler les acteurs maritimes aux échelles territoriales pertinentes, en cohérence avec la gouvernance de façade maritime. Mais, cela implique également de valoriser les initiatives tendant à coordonner les actions à l'échelle d'un territoire. C'est ainsi que des partenariats entre les trois régions littorales pourraient être renforcés sur des projets littoraux et maritimes structurants.

Enfin, une réflexion devra être développée en matière de financement des politiques maritimes (pour ce qui concerne les sources et les modalités de financement), qu'elles soient liées à la préservation des milieux ou au développement durable des activités maritimes.

La troisième orientation est de renforcer les outils de coopération internationale en matière maritime et littorale. La Méditerranée est une mer semi-fermée dont les caractéristiques physiques rendent interdépendantes l'ensemble des zones littorales des pays riverains. C'est pourquoi, il a été identifié que la coordination des politiques littorales et maritimes à l'échelle euro-méditerranéenne pourrait être renforcée. Elle pourrait même servir, grâce à des outils juridiques adaptés, à la mise en œuvre cohérente et harmonisée de la DCSMM en Méditerranée occidentale. Le renforcement de la politique de coopération internationale à un niveau décentralisé en matière maritime et littorale a été identifié également. Cette proximité renforcée avec nos voisins pourrait être l'outil permettant la mise en œuvre rapide, et concertée au niveau international, de la convention de Hong Kong par exemple, sur la déconstruction des navires et leur recyclage propre. Elle permettrait également le soutien à l'intégration des pays du Maghreb au mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle de l'état du port en matière de sécurité des navires.

Enfin, l'approche transversale et stratégique des enjeux implique la constitution d'un réseau d'acteurs et le partage d'outils et de données.

M. BARSACO (SGAR PACA)

Merci beaucoup. Je vous propose maintenant d'écouter la synthèse de l'atelier qui s'est tenu hier à Ajaccio. J'invite les représentants de la Collectivité territoriale de Corse à nous en faire le rapport. Je les remercie pour leur célérité, ainsi que celle de tous les acteurs qui se sont impliqués dans cette organisation hier.

Présentation du résultat des travaux de l'atelier des Assises de la mer et du littoral en Corse

M. LIVRELLI (Office de l'environnement de la Corse)

Monsieur le secrétaire général, messieurs les préfets, mesdames et messieurs les élus, permettez-moi, à mon

tour, de vous remercier de me permettre de vous présenter ce rapport au nom de la Collectivité territoriale de Corse.

Dans son discours introductif, monsieur le ministre a fortement insisté sur les spécificités régionales au sein des différentes façades maritimes françaises. Ce que je vais essayer de vous restituer aujourd'hui, de la manière la plus fidèle possible, va vous paraître un peu redondant sur quelques points à la suite de la présentation des différents intervenants. D'autres points, en revanche, peuvent avoir à première vue un caractère anecdotique dans ce qui se veut la définition d'une politique nationale. Mais, croyez bien qu'ils sont le reflet de spécificités régionales. Tous les acteurs qui ont participé hier à nos travaux ont souhaité qu'ils soient remontés aujourd'hui.

Ces assises se sont déroulées en deux groupes de travail. Le premier d'entre eux avait vocation à travailler sur la préservation du milieu marin. Le deuxième concernait les aspects économiques et sociaux.

Concernant le premier groupe, trois points ont été abordés. Le premier était la préservation des ressources marines, en premier lieu à travers la pêche professionnelle. Les différents acteurs ont souhaité que l'on prenne conscience d'une diminution constante de la ressource halieutique, et de la nécessité d'instaurer des politiques de restauration des stocks. Ils ont souhaité aussi souligner les actions menées, depuis plusieurs années, par les pêcheurs professionnels. Plusieurs mesures ont été mises en place : augmentation du maillage dans le périmètre de certaines prud'homies, mise en place de cantonnements de pêche, et choix de limiter le nombre de chalutiers à 9 licences maximum autour de l'île.

Les études scientifiques de suivi des stocks dans les aires marines protégées existent. Un manque de données sur l'ensemble du littoral de Corse est toutefois signalé. Une acquisition de connaissances supplémentaires s'avère aujourd'hui nécessaire.

Nous avons également évoqué le besoin de déclarations de captures supplémentaires de la part des pêcheurs professionnels, mais également le traitement et l'accessibilité à ces données par les institutions qui les reçoivent. Une nécessaire « mutation » de la pêche professionnelle par la diversification est incontournable pour la survie économique de l'activité, mais aussi pour alléger la pression sur certaines ressources et pour participer à la restauration des stocks halieutiques. Cette diversification peut s'orienter vers des espèces nouvelles, des techniques nouvelles ou divers protocoles de pêche. Elle peut se traduire également par un accès à une pluriactivité. Le « pescatourisme » est une voie que nous souhaitons explorer au niveau régional.

En ce qui concerne la pêche à la langouste, nous souhaitons voir mener un certain nombre de réflexions, en concertation entre pêcheurs, scientifiques et autorités qui gèrent cette activité. Je faisais allusion au caractère, qui peut paraître anecdotique au niveau national, de certaines propositions. Il faut toutefois savoir que cette pêche représente sur l'île entre 60 et 70% de la ressource financière de la profession. Les mesures à examiner en la matière sont la poursuite de l'expérimentation de la pêche au casier (peut-être à travers la définition d'un nouveau protocole), des réglementations de pêche en période de reproduction (en particulier au mois de septembre), l'augmentation progressive de la taille des prises et la sélectivité des engins de pêche. Tant que l'on continuera à pêcher au filet, cela peut se traduire par une augmentation des mailles. Cela peut permettre d'éviter les captures accessoires en trop grand nombre. Une augmentation des contrôles au débarquement a également été demandée sur les tailles minimales de capture. Enfin, certaines expérimentations pourraient être menées sur une utilisation exclusive de casiers dans certaines zones géographiques. Ces zones pourraient être réservées à cet usage.

Concernant la pêche récréative, nous avons souhaité reconnaître l'importance du rôle social de celle-ci pour les populations riveraines, sans occulter toutefois l'impact de cette pêche sur les stocks halieutiques. Nous avons souhaité favoriser l'appropriation du territoire par l'ensemble des utilisateurs, de façon à permettre un respect plus important des ressources halieutiques. Enfin, a été proposée la mise en place, soit au niveau régional, soit au niveau national, d'un dispositif d'encadrement de ces pratiques.

Concernant le deuxième aspect évoqué dans cet atelier, à savoir les biocénoses marines et leur protection au travers des aires marines protégées, il a été souligné l'importance de la mise en œuvre effective des conclusions de l'analyse stratégique régionale de Corse. Cette mise en œuvre doit passer par un renforcement du réseau des aires marines protégées selon les modalités suivantes : l'extension de la réserve naturelle de

Scandola, la consolidation de la mise en place du GECT « parc marin international des Bouches de Bonifacio », la mise à l'étude d'un parc naturel marin sur une zone englobant les Agriates et le Cap Corse, une concertation avec tous les acteurs sur la mise en place d'aires marines protégées ayant des finalités halieutiques autour de la Corse (prioritairement dans le secteur d'Ajaccio, et plus particulièrement autour des Iles Sanguinaires), une réflexion sur la zone de Sénétosa, la rédaction des documents d'objectifs sur les sites Natura 2000 en mer, la promotion de l'implication des collectivités locales de Corse dans la gestion du sanctuaire Pelagos.

Nous souhaitons par ailleurs : améliorer les connaissances générales océanographiques, écologiques et biologiques, de la zone côtière jusqu'au large, mettre en place un tableau de bord des aires marines protégées de Corse à l'horizon 2015, classer 10 % des eaux territoriales de Corse en aires marines protégées de type réglementaire à l'horizon 2015, augmenter ce pourcentage de 10 % à 15 % entre 2015 et 2020, transférer les bonnes pratiques élaborées dans les aires marines protégées de type réglementaire dans la gestion des sites Natura 2000 en mer.

A travers le réseau d'AMP de Corse nous souhaitons assurer la conservation, d'ici à 2020, de la biodiversité marine menacée, le maintien de la fonctionnalité des écosystèmes et de la production des ressources halieutiques péri-insulaires. Nous souhaitons également contribuer aux objectifs des directives européennes (Natura 2000, directive cadre sur l'eau, directive cadre « stratégie pour le milieu marin », politique commune des pêches) et des conventions internationales (convention des Nations Unies sur le droit de la mer). Il s'agira également de contribuer aux initiatives internationales en Méditerranée à travers des programmes des Nations Unies pour l'environnement, d'apporter notre expérience de coopération transfrontalière en Europe et en Méditerranée sur la protection de la biodiversité en mer, de soutenir des propositions de réglementation du trafic maritime autour de la Corse, en apportant des éléments de connaissance sur le patrimoine naturel et les usages et enfin de faire remonter et de promouvoir les résultats exemplaires quantifiés de suivi des aires marines protégées.

L'atelier a insisté sur le besoin de maintenir et d'augmenter les moyens d'acquisition de connaissances sur le terrain, ainsi que les moyens dédiés au contrôle et à la surveillance. Cela contribue à la croissance bleue par la création d'emplois. Il a par ailleurs été souligné l'importance de la fiscalité écologique pour la gestion des aires marines protégées. Une contribution participative de l'ensemble des usagers et des socioprofessionnels au financement des aires marines protégées serait ainsi à promouvoir. Une réflexion pourrait être engagée sur un dispositif économique à trouver.

Enfin, il est apparu essentiel de faire cohabiter deux types d'AMP, des AMP de type sanctuaire (je prends volontiers pour exemple la réserve marine de Scandola), et des AMP à vocation de gestion concertée ou de gestion halieutique.

Le troisième point concerne la pression des activités nautiques et la gestion des impacts induits par celles-ci. Les bonnes pratiques sont tout d'abord à promouvoir. Un travail a été fait au niveau régional à travers la charte des loisirs nautiques. Nous souhaiterions une vulgarisation de cette charte et une appropriation par les différents acteurs de terrain. Une appropriation également du territoire marin par les différents acteurs, afin d'en améliorer la connaissance et, par définition, de mieux le préserver. Un débat important a eu lieu sur la notion de dérangement, en particulier des espèces d'oiseaux. Nous souhaiterions finaliser, à travers des études, une définition de ce dérangement, que ce soit en termes de bruit, de présence humaine, en fonction des espèces. Cela permettrait d'asseoir des décisions administratives sur ces résultats.

Il est apparu également nécessaire d'actualiser de manière plus réactive les réglementations dans les aires marines protégées, face au développement et aux mutations rapides des activités se déroulant en mer. Une capacité d'accueil des aires marines protégées doit pouvoir être définie, face à l'attractivité voire la surfréquentation, rançon de leur succès. La coordination entre les différents intervenants doit être poursuivie, pour effectuer plus de surveillance et de contrôles. L'importance des agents et des socioprofessionnels présents sur le site est mise en avant.

Un point a été abordé brièvement, ce qui ne veut pas dire que son importance n'est pas reconnue. Il s'agit du problème du mouillage et des destructions qu'il peut occasionner notamment par les grandes unités. On souhaiterait une gestion de ces mouillages au travers d'une cartographie et d'actions de sensibilisation. La

cartographie serait accessible à tout un chacun, par les voies informatiques modernes. Cela permettrait de savoir à tout moment sur quel type de fond on se situe, et si le mouillage peut avoir un impact ou pas sur les fonds marins. Enfin, le stockage à terre des navires doit être soutenu, plutôt que le développement des places au port par extension des installations portuaires.

D'autres thèmes ont été abordés en fin d'atelier de façon plus rapide : la pollution tellurique des eaux, la prise en compte des problématiques de déchets et d'assainissement dans les documents d'urbanisme des communes littorales.

Un aspect a suscité l'intérêt des participants : l'archéologie sous-marine. Il serait souhaité une valorisation du patrimoine archéologique sous-marin autour de l'île et une surveillance accrue des tentatives de pillage des épaves concernées.

Une inquiétude est enfin partagée par les acteurs présents sur les projets éventuels de forage sous-marins en Méditerranée. Les risques pour les écosystèmes présents dans cette mer semi-fermée doivent être correctement pris en compte au moment de la décision.

Le deuxième atelier a travaillé davantage sur le développement économique des activités maritimes. Le premier point comportait les ports, le transport et la sécurité maritime. Je vais vous présenter un court inventaire des propositions qui sont ressorties de cet atelier :

- maintenir et développer les capacités des postes à quai des ports principaux et secondaires, eu égard à l'accroissement du trafic
- favoriser la construction et la mise en service de navires de transports moins polluants
- développer une complémentarité optimale des différents ports de Corse au regard des différents trafics
- harmoniser les règles en matière de conditions de travail, de sécurité et de manutention entre les différents ports des liaisons Corse/continent
- soutenir le financement des motorisations au gaz naturel des navires de transport et développer des infrastructures adaptées
- mettre en place un volet développement durable aux formations professionnelles maritimes
- examiner l'impact technique et économique d'une réduction de la vitesse des navires dans la zone Pélagos avant de la mettre en œuvre
- développer la production à quai d'électricité pour les navires en escale
- assurer la pérennité, dans les meilleures conditions sociales possibles, du service public de transport Corse/continent
- soutenir le transport maritime sous pavillon français en assurant une harmonisation des règles sociales et de sécurité avec les autres pavillons
- assurer une sécurité optimale du transport maritime de passagers, en limitant le vieillissement de la flotte, ou en assurant un contrôle efficace de l'entretien des navires
- assurer, en termes de moyens techniques et humains, la mise en place et la pérennité d'un service de pilotage hauturier dans les Bouches de Bonifacio conformément à la recommandation de l'OMI
- entamer une réflexion sur l'élaboration d'un cadre législatif favorisant la mise en place d'accords sur un service minimum.

Un autre point concernait l'aquaculture marine :

- assurer une accessibilité à de nouveaux sites de production en mer, mais aussi à terre
- assurer une bonne prise en compte de l'activité aquacole dans les schémas de planification
- veiller à l'intégration de cette activité au plus proche des activités portuaires
- soutenir les capacités de formation professionnelle adéquate sur la filière en Corse
- valoriser les métiers de la filière
- développer les capacités locales de transformation des produits de l'aquaculture
- soutenir la diversification des activités
- favoriser l'information des consommateurs sur la qualité des produits de l'aquaculture insulaire
- poursuivre et optimiser le suivi des impacts des sites de production.

Concernant la plaisance et les loisirs nautiques, les deux ateliers s'y sont consacrés avec un œil un peu différent :

- faciliter l'accessibilité aux plans d'eau par des cales de mise à l'eau bien placées et mieux gérées
- mettre en place une stratégie sur les cales de mise à l'eau réfléchi au niveau de chaque bassin de navigation

- disposer d'outils de récupération des déchets auprès des cales de mise à l'eau ; développer une gestion dynamique des places de port dans les ports de plaisance sur le plan d'eau et à terre
- assurer un accès au littoral des entreprises du nautisme
- optimiser les capacités d'accueil des ports de plaisance
- organiser et gérer le mouillage des grands navires de plaisance. On voit que les deux ateliers ont eu des réflexions communes, même si leurs problématiques initiales étaient un peu différentes.
- promouvoir une labellisation des acteurs professionnels des loisirs nautiques impliqués dans la préservation du milieu marin
- développer et faciliter l'accès à une plus grande offre touristique pour les passagers des navires de croisière
- soutenir le lien entre port de plaisance et arrière-pays, via notamment le projet Odyssea
- favoriser les démarches de concertation en matière de gestion de la pêche de loisir
- développer une action des professionnels du nautisme dans l'éducation à l'environnement en direction des scolaires, en dehors de la période estivale
- diminuer la précarité d'installation de certains opérateurs de loisirs nautiques par la mise en place de bases nautiques légères et intégrées à l'environnement
- structurer et mettre en forme l'offre de formation aux métiers de la plaisance professionnelle et du nautisme
- mettre en place un observatoire dynamique de la filière nautique
- réfléchir sur la déconstruction de navires sur l'île.

Le dernier point abordé dans cet atelier concernait les risques littoraux et la gestion du trait de côte. Il a été souhaité de promouvoir le développement d'un outil d'aide à la décision dans la gestion des risques littoraux, de mieux appréhender les conséquences économiques des phénomènes d'érosion littorale, d'analyser les différentes techniques de lutte contre l'érosion du trait de côte, de pérenniser le financement des études liées à la prévention des risques littoraux face à une problématique croissante d'érosion littorale.

Echanges avec le Conseil maritime de façade

M. BARSACQ (SGAR PACA)

Merci beaucoup. L'exercice était périlleux compte tenu des délais et les informations très récentes. Je voudrais remercier les interlocuteurs qui ont bien voulu, avec des matériaux très riches et denses, résumer toutes les contributions qui ont été les vôtres. Je vous propose maintenant de laisser libre cours au débat.

M. de BOUSQUET (préfet de la région Languedoc-Roussillon)

Il y a un mot que je n'ai ni entendu, ni lu. C'est le mot « logement », notamment le logement social. Il me paraît important de ne pas oublier cette problématique dans ce qui touche à la gestion de notre bande littorale, mais aussi à l'accompagnement du développement économique. C'est cohérent avec l'enjeu 1 de développement et l'enjeu 5 de gouvernance et de croisement des sujets mer et terre.

C'est un sujet particulièrement aigu dans la région Languedoc-Roussillon que je connais bien. Mais, il l'est sans doute aussi ailleurs. Le Languedoc-Roussillon, c'est 30.000 personnes de plus tous les ans. Il y a une très forte vitalité. On compte que, d'ici à 2030, la région devra accueillir 500.000 personnes de plus. Comme par hasard, ces personnes se concentrent dans la bande littorale. Il y a même, dans l'arrière-pays, un peu de régression de population. Or, la côte est très protégée, l'arrière-pays côtier également. L'économie de la région est à 70 % une économie présentielle. Plus il y a de monde, plus cela en attire d'autres. Nous commençons à rencontrer de vrais soucis pour loger les travailleurs dans tout le secteur touristique, les travailleurs saisonniers, mais aussi les marins et conchyliculteurs qui ont vocation à bénéficier du logement social. J'y ajoute les agriculteurs qui sont très présents dans cette bande côtière et qui aspirent à loger à côté des exploitations leurs employés permanents ou saisonniers.

Il ne faut pas oublier cette problématique-là. Elle relève certainement de ce que l'on a appelé les stratégies locales de développement. Cela doit être pris en compte dans les SCOT notamment. Peut-être faudra-t-il consentir à quelques souplesses réglementaires, mais avec beaucoup de précautions. Parce que si l'on rouvre à la constructibilité des régions qui sont déjà victimes d'artificialisation, d'étalement, nous allons alors vers d'autres problèmes. Je crois surtout qu'il faudra mêler un grand volontarisme des collectivités locales -pour

qu'elles consacrent des terrains nécessaires au développement du logement social, y compris dans les endroits les plus convoités- et une grande créativité, pour trouver ensemble les voies et moyens pour loger tout le monde.

M. STRZODA (préfet de Corse)

Dans le prolongement de ce que vient de dire Pierre de Bousquet, je voudrais revenir sur la problématique de la gouvernance. A travers les cinq restitutions qui ont été faites, on voit bien que, quel que soit l'endroit où l'on se situe sur la façade, on partage exactement les mêmes préoccupations en matière de préservation des ressources, de développement économique, de connaissances. Mais, on n'est pas dans la gouvernance, on est dans un diagnostic partagé qui peut devenir une stratégie, si l'on se fixe des objectifs.

La gouvernance, en revanche, intervient dans la mise en œuvre d'actions qui vont soutenir les axes stratégiques. J'ai apprécié, dans les restitutions qui nous ont été faites (notamment la dernière) qu'à travers quelques exemples précis, on prend en compte une mise en œuvre concertée au plan local. Ce qui a été dit sur les langoustes montre bien qu'il y a déjà un acquis et que l'on peut bâtir là-dessus de nouvelles actions. Ce qui a été dit sur les « aires marines protégées sanctuaires » et les « aires marines protégées gestion » n'est pas virtuel, c'est quelque chose qui se fait déjà. J'ai en tête des exemples précis.

La stratégie que nous sommes en train de bâtir va s'adosser à la stratégie nationale qui est celle du ministre, qui sera en fait le fruit des Assises de la mer. Cette stratégie nationale va s'adosser à des mises en œuvre locales qui existent déjà aujourd'hui. Il faudra les approfondir. L'intérêt de ce Conseil maritime de façade est d'être un espace d'échanges sur toutes ces expériences décentralisées, dans un cadre qui est celui que nous partageons tous.

M. CODORNIU (conseil régional Languedoc- Roussillon)

Je voudrais revenir sur la présentation, et l'ambition de l'État sur ce magnifique projet : une politique maritime intégrée. Comme vous, j'ai assisté à un débat très constructif, très suivi, avec une volonté affichée du ministre. Nous, Région, chef de file sur le développement économique, pensons qu'il y a quelques orientations qu'il faut certainement légèrement corriger. Nous sommes tout à fait d'accord, le rôle des Régions doit demeurer le chef de file sur le développement économique. Quand on voit toutes les stratégies mises en place, il y aura des coûts. Cela nécessite de partager le diagnostic, les différents enjeux, et certainement de prioriser. Dans la présentation de l'ensemble des retours apparaît le poids économique de la Méditerranée. C'est un enjeu déterminant pour les collectivités qui vont construire leur politique de demain. Je crois que le président Christian Bourquin partage ce souci de réorienter demain des politiques sectorielles en phase avec les politiques de l'État pour un meilleur accompagnement.

J'ai écouté M. Vallat, le président du Cluster maritime français. Son analyse, son diagnostic et son expertise étaient très intéressants. Je me suis permis dernièrement de l'approcher dans le cadre du parlement de la mer que nous allons mettre en place le 11 juillet. Il faut que cette démarche soit portée par chacune des trois Régions. Nous avons la chance avec la Région PACA et la Corse de travailler main dans la main. Il me semble que cette mesure doit être assez pragmatique et prioritaire, ce qui nous permettra de poursuivre cette ambition.

Il faut que nous affirmions la Méditerranée comme un élément incontournable de croissance. C'est le berceau de cette civilisation. Il y a des enjeux extrêmement importants et nouveaux à construire. L'organisation qui se met en place en mer doit pénétrer celle existante à terre. Pour rejoindre l'intervention de monsieur le préfet, je suis tout à fait d'accord sur l'identification des enjeux liés à la croissance de nos régions, donc à l'habitat, au développement économique, à l'emploi. Il y a deux éléments incontournables : comment accueillir cette population et la faire travailler.

Mme Dubeuf (DREAL Corse)

J'ai une proposition concernant deux premiers enjeux : le premier qui est le développement des activités économiques et le deuxième qui est sur la préservation de la biodiversité et de la qualité des écosystèmes. Il

serait intéressant de mettre en place une synergie entre ces deux enjeux. La recherche de développement des activités économiques pourrait être fondée sur la préservation de la biodiversité et de la qualité des écosystèmes. Il y a ici un enjeu majeur pour la Corse, mais aussi pour l'ensemble des trois régions. Il y a des objectifs à rechercher au travers des questions de pluriactivités liées à des activités professionnelles, mais aussi de surveillance, de sensibilisation, voire de gestion. Il y a également des questions à approfondir concernant les ressources financières. Pourquoi pas une fiscalité écologique ? Il y a quelque chose à construire, parce que la préservation est aussi une source de valorisation économique. Cela pourrait être en lien, mais on l'a abordé de manière trop séparée.

M. ODY (WWF)

Je voulais faire deux réflexions préliminaires qui s'appliquent aux cinq thématiques, et qui sont à mon avis des écueils dans les réflexions que nous menons.

La première porte sur le mot « durable ». Il y a beaucoup de « durable » dans ce document. Il ne suffit pas d'ajouter « durable » après croissance ou développement, transport maritime ou prospection pétrolière, pour que, tout d'un coup, comme par magie, toutes les limites soient abolies, et que tout soit possible. Je prends l'exemple du trafic maritime en Méditerranée. 30 % du trafic maritime, 1% de la surface des océans. Quand vous regardez la carte du trafic maritime, vous avez un rail qui est en rouge vif dans tout le Sud du bassin, qui longe les côtes nord du Maghreb et qui s'élargit dans la mer d'Alboran. Sur cette zone-là, il y a des habitats favorables pour les rorquals. Or, les observations montrent qu'il n'y en a pas. Cela veut dire que nous sommes en train de fabriquer des zones d'exclusion pour ces mammifères marins qui sont pourtant des espèces protégées. On a à peu près la même chose dans la zone du sanctuaire, de manière un peu plus dispersée, particulièrement en période estivale.

Parallèlement à cela, on augmente les risques de collision, dont on sait qu'ils deviennent inévitables pour ces animaux à partir de 12 nœuds. Cela veut dire que, si nous voulons parler de développement véritablement durable du trafic maritime en Méditerranée, alors il faut envisager une flottille de bateaux équipés de moteurs électriques silencieux, naviguant à moins de 12 nœuds. Sinon, on est dans le mensonge. Sinon, il y a des limites, et on n'est pas loin de les avoir atteintes. C'est ma première réflexion.

La deuxième, ce sont les mirages économiques. Je prends un autre exemple, celui des autoroutes de la mer. C'est un vieux serpent de mer qui ressort tous les dix ans, qui est censé soulager le trafic routier sur l'arc alpin. Je rappelle une chose. Toutes les expériences montrent que, si vous voulez du report modal du routier sur autre chose, ce n'est pas en offrant une alternative, mais en contraignant le trafic routier. Car ce trafic routier externalise tellement de coûts sur la collectivité, et bénéficie de tellement d'avantages intrinsèques de rapidité et de mobilité, que le report ne se fait pas si vous ne contraignez pas le trafic routier. Imaginer que l'on va soulager l'arc alpin du trafic routier par des autoroutes de la mer, cela veut dire qu'il faut intégrer le fait que vous multipliez les risques de collisions et créez des zones d'exclusion pour les mammifères marins dans un secteur qui est censé être un endroit où on les protège. Deuxièmement, on n'est pas du tout sûr que ça marche. Je rappelle qu'un essai a été fait, Toulon/Livourne, qui a très bien fonctionné tant qu'il a bénéficié de subventions. Dès qu'on les a arrêtées, la liaison a été suspendue. Ça ne marche pas. Tant que l'on n'a pas les vraies analyses économiques contradictoires qui montrent qu'il y a une possibilité, je crois qu'il ne faut pas fantasmer sur du développement économique qui, souvent, ne repose pas sur de vraies analyses.

Mme REBUFAT (fédération nationale des plages restaurants)

Je suis extrêmement intéressée par les Assises de la mer et du littoral et toutes les contributions qui viennent d'être exposées. C'est passionnant. L'inventaire est très important. On se rend compte que la richesse de la mer, du littoral, des fonds sous-marins de toute cette zone est très importante. Je voulais simplement savoir de quelle manière nous disposerons d'outils de concertation. Je suis souvent désarmée par les conflits d'usage relatif à l'occupation du littoral, quelles qu'elles soient. Je pense qu'un outil comme les Assises de la mer et du littoral, ou le Conseil national de la mer et des littoraux, devraient pouvoir initier des outils de concertation localement utiles. Ces outils sont destinés à des personnes qui sont là depuis longtemps, les élus locaux, les associations environnementales. Malheureusement, les contentieux arrivent rapidement. Pour éviter ces conflits d'usage et pour essayer de déminer, je trouve qu'il serait utile de suggérer aux services de l'État de mettre en place des outils utiles de concertation locale.

Mme BOULAY (Journal « Le Marin »)

On a beaucoup parlé de développement durable. L'annexe 6 MARPOL prévoit aujourd'hui une réduction des émissions de gaz pour les navires marchands. Est-ce que le Conseil maritime de façade va pouvoir aider les ports et les industriels à mettre en place la filière GNL pour tous ces bateaux qui vont devoir changer de combustible bientôt ?

M. ANDRIEU (DIRM Méditerranée)

La réglementation à laquelle vous faites référence est une réglementation de l'OMI. A partir de là, il appartient aux opérateurs de s'y conformer. Derrière, cela a des conséquences en termes d'équipement des ports, avec des choix structurants. Dans ce cadre-là, il sera nécessaire d'avoir des priorités. Qui est équipé, dans quelles conditions ? C'est là qu'il y aura un travail à faire avec les propriétaires de navires puis les ports pour voir quelle stratégie d'équipement sera nécessaire pour se conformer à cette législation. Je pense que la réponse se situe là. Des réflexions ont d'ores et déjà été ouvertes. Je pense au colloque qui s'est tenu à Nice l'an dernier sur cette stratégie. Sur la Corse, la question a déjà été abordée également. Ce sont des réglementations internationales, il faut s'y conformer. La question est de savoir comment on le fait et à quel endroit. Les équipements nécessaires sont extrêmement coûteux et doivent être rentabilisés. Cela fait clairement partie de la stratégie nationale.

M. BARSACO (SGAR PACA)

Pour répondre en complément, cela fait bien partie de l'un des objectifs mentionnés, à savoir aller vers des modes de transports plus durables, plus respectueux de l'environnement. Chacun prendra le terme qui lui convient. En tout cas, c'est un objectif que j'ai entendu formuler. Cela fait partie des points de convergence dans les deux ateliers. Contraintes et obligations ne sont pas le rôle du Conseil maritime de façade. Incitation, pédagogie et réflexions collectives pour avancer sur ce type de solution font en revanche partie de ses attributions.

M. CREPIN (Conservatoire des espaces naturels du Languedoc-Roussillon)

Il est entré dans le langage commun que les rivières ont leur espace de liberté. Les pays de l'Est de l'Europe s'en aperçoivent actuellement. On a introduit dans un document technique du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse, cette même notion pour la mer, « espace de liberté ». Dans le troisième enjeu, il a été évoqué que, dans un lointain avenir, on allait envisager le repli stratégique et le déplacement des biens vers des zones en retrait. Le problème, c'est que, à chaque coup de mer, on essaie de pallier aux problèmes sous la forme de protections, d'enrochements, de déplacements de sables. Ne pourrait-on pas, dès à présent, réfléchir aux zones de repli et à ses conséquences économiques, sociales mais aussi écologiques, puisque le repli stratégique se fera sur des territoires souvent à forte valeur patrimoniale ?

M. GAUTIER (DREAL Languedoc-Roussillon)

Cette perspective est déjà définie dans la stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte, adoptée en mars 2012. Le sous-titre de cette stratégie est le suivant : « vers la relocalisation des activités et des biens ». Il est évident que retrouver l'espace de mobilité naturelle du littoral nécessitera, à terme, des choix sans doute plus drastiques que ceux qui peuvent encore être faits aujourd'hui pour résoudre des problèmes de plus court terme, même avec des méthodes souples. Il s'agit d'essayer le maintien du littoral au niveau où il est, parce qu'il n'est pas encore toujours possible de reculer. Les choix de politiques qui sont conduits sur le court terme résultent d'analyses et du bilan coût/avantages. Par exemple, est-ce que un rechargement est amortissable sur une certaine période ? Si la réponse est qu'un retrait immédiat serait plus pertinent, c'est vers ce type de solution définitive qu'il faut aller dès à présent. Cela a été le cas par exemple pour le lido de Marseillan. Il s'agit dans ce cas de déplacer une route, un bien public. Cela reste encore relativement facile, sous réserve de mettre en place les bons financements. En revanche, pour faire du repli stratégique sur des biens privés, on commence à taper vraiment dans le dur. Ces choses-là se préparent. Nous sommes plus à

l'échelle de deux ou trois décennies pour commencer à pouvoir le faire. Il faudra bien gérer, dans l'attente, des phases intermédiaires avec des méthodes souples et réversibles. Le recul stratégique immédiat, sauf cas bien particuliers, reste difficile à engager immédiatement.

M. PIBOT (Agence des aires marines protégées)

Pour répondre à la question de Mme Rebufat sur la déclinaison locale de ce type de travaux, je voulais signaler que ce qui se tient au niveau des conseils de gestion ou des comités de pilotage Natura 2000 se rapproche beaucoup de ce type de discussions. Nous avons ce genre d'échanges au niveau local. Ils sont souvent assez fructueux.

La deuxième remarque porte sur un sujet qui a été relativement peu abordé aujourd'hui, mais beaucoup discuté dans les travaux des Assises : les mécaniques de financement de toutes ces mesures. Nous avons parlé un peu de la fiscalité écologique. Je rappellerai, que ces dernières années, plusieurs études ont montré qu'un euro investi dans la gestion du patrimoine naturel et les aires marines protégées rapportait entre 40 € et 80 €. Les régions littorales ont beaucoup à gagner sur ce sujet. Aujourd'hui, des collectivités locales nous demandent d'étudier les mécaniques de récupération d'une partie de la plus-value de la préservation du milieu marin. S'il pouvait remonter au niveau de ces Assises des mécaniques de récupération de plus-values des filières économiques bénéficiant de la préservation de la biodiversité, des profits qui sont faits par l'exploitation touristique, par différents modes d'exploitation de cette biodiversité, je pense que l'on pourrait valoriser et pérenniser cette conservation. Nous avons beaucoup signalé le manque de moyens dédiés à la protection et à la surveillance. Cela pourrait être l'un des modes de financement.

M. VELLUTINI (Office de l'environnement de la Corse)

Concernant l'intervention de M. Crepin, je tiens à signaler qu'il n'y a pas de SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse. Il y a bien deux comités de bassin. Il y a bien deux SDAGE. Il me semblait important de le rappeler.

M. ROMITI (Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Corse)

Je voudrais profiter du micro pour dire qu'il faut faire attention. Les pêcheurs professionnels paient le prix fort. En ce moment, c'est très dur.

Je voudrais revenir sur l'aspect économique. Je défends les pêcheurs professionnels et les aquaculteurs. La France importe 80 % de ce qu'elle consomme. Concernant l'aquaculture, où peut-on aujourd'hui la développer ? Mille familles nouvelles arrivent par jour en Méditerranée. Ces mille familles ont besoin d'eau. Il n'y a pas que les logements sociaux. Il y en a qui veulent leur piscine. Il y a la question de la dessalinisation de la Méditerranée. J'aimerais aussi que l'on ait une vision globale de la Méditerranée. Il faut prendre en compte les pays riverains où certaines pratiques de pêche continuent sur les mêmes stocks que nous. Il faut faire attention à ne pas créer de la dépendance économique, et mettre à mal un peu plus la filière pêche et aquaculture. C'est une mise en garde.

Je ne voudrai pas conclure sur une note négative. Aujourd'hui, il faut créer le bateau du futur, le paquebot ou le pointu du futur. Il faut s'atteler à l'avenir des ports, à la législation du pescatourisme. Mais, surtout, il faut créer le pêcheur de demain. Ce sera un ingénieur des mers qui aura des connaissances halieutiques, sur la biomasse, la biodiversité, qui aura certainement d'autres revenus, et qui pêchera peut-être autre chose que du poisson.

Les pêcheurs ont travaillé, avec les universitaires, sur les post-larves. Aujourd'hui, toutes les universités européennes travaillent sur ce sujet. On s'aperçoit qu'il y a des recrutements différents selon les zones et la courantologie. Si l'on dispose de cette maîtrise-là, nous pourront peut-être définir des perspectives à trois, quatre ou cinq ans. La politique européenne, avec la PCP, interdit toute aide à l'installation. Elle interdit une aide sur un écho-sondeur, alors que l'on ne devrait même pas avoir le permis de navigation si l'on n'a pas un sondeur sur un bateau, à moins de revenir à la sonde en main à l'ancienne avec le suif. Des dossiers sont bloqués à cause d'un sondeur. Monsieur le ministre a parlé de 250 pages, mais il y a en fait 850 règlements de 250 pages. Monsieur le ministre s'est battu –je suis maintenant aussi souvent à Bruxelles–, mais il faut savoir que les décisions pour savoir si le pêcheur va pêcher ou pas sont prises à 3 ou 4 heures du matin. Ne

créons pas la misère !

Je conclus. Voilà vingt ans que le Vietnam s'est mis à l'aquaculture. Je peux vous dire qu'aujourd'hui, dans les cantines, dans les prisons, et peut-être même ici à la préfecture, vous mangez du panga. L'usine est installée pas très loin de Marseille et de Sète, c'est l'une des plus grosses.

M. BARSACQ (SGAR PACA)

Un élément positif pour répondre. Nous sommes bien conscients de la nécessité d'avoir un cadre pour développer l'aquaculture. Dans les trois régions vont être lancées prochainement les démarches sur les schémas de développement de l'aquaculture, de façon à identifier les zones propices, là où il y a une potentialité et une acceptabilité.

M. PLANAS (Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon)

C'est l'occasion aujourd'hui de faire remonter au plus haut niveau, au travers des Assises, les points de vue des acteurs. Tout à l'heure, j'ai entendu beaucoup de stratégie, mais peut-être faudrait-il concentrer la stratégie et être un peu plus efficace.

Je ferai un point sur les aires marines protégées. Nous avons dépassé aujourd'hui ce que l'on voulait atteindre. Pour 2013, on voulait atteindre 10 %, on en est à 20 %. On parle maintenant de 40 %. Il faudrait aller peut-être un peu moins vite, aider un peu plus les aires marines protégées qui sont déjà installées, et leur apporter un peu plus de soutien financier. J'ai beaucoup entendu la Corse aujourd'hui. C'était la fête de la Corse. Tant mieux. Mais, dans ma petite région, que se passe-t-il ? Je suis allé chez mes amis Corses, et je me suis aperçu que, dans les aires marines protégées, les actions avaient été efficaces. Aujourd'hui, vous reportez cela sur le continent. Très bien. Mais, quand on va monter une aire marine protégée, il faudra lui donner les moyens. Au travers de ces aires marines protégées, tout doucement (il ne faut pas mettre 40 ou 50 % d'aires marines protégées tout d'un coup) un travail doit être fait. On s'apercevra peut-être alors de l'efficacité de l'aire marine que l'on aura mise en place.

Je suis président d'une commission qui fait partie du parc naturel marin du golfe du Lion et je demande que l'on nous donne les moyens. Soyons efficaces, et vous verrez que cela portera ses fruits.

M. PARLANGE (adjoint au préfet maritime de la Méditerranée)

En écho à cette intervention de M. Planas, et sous le contrôle de M. Romiti qui siège au conseil d'administration des aires marines protégées, tout le monde est bien convaincu de la nécessité de mettre les moyens en adéquation avec les objectifs, au risque de devenir complètement schizophrène. On est bien d'accord. Je crois que, à la tête du conseil d'administration de l'Agence des aires marines protégées, des responsables veillent à ce que les bonnes ressources soient affectées, afin que l'on puisse tenir les objectifs. Il n'empêche que, dans les objectifs annoncés, nos amis corses nous ont rappelé qu'ils avaient 10 % d'aires marines protégées, réserves et parcs naturels. Mais, quand on regarde les eaux de la Corse qui sont placées sous un régime de protection particulier, à un titre ou un autre, et si l'on ajoute notamment les sites Natura 2000, on en est à 45 %. Un effort remarquable a été fait, mais il n'est pas propre à la Corse. Si l'on regarde les eaux territoriales françaises de toute la façade méditerranéenne, on arrive également à 40 %. Autant qu'au large des côtes de Bretagne. Notre pays a déjà fait de gros progrès dans ce domaine-là. Les engagements pris lors du Grenelle de la Mer nous imposent d'avoir classé 20 % des eaux sous juridiction française, ZEE comprise, en aire marine protégée. Cela va être un peu plus difficile. Ceci dit, il y a de belles réalisations locales. Je suis parfaitement d'accord. Il faut absolument que les moyens soient en accord avec les ambitions affichées.

Je voudrais conclure cette réunion en remerciant les représentants de l'État, les élus, les professionnels de la mer, tous ceux qui se sont sentis concernés par le travail qui a été lancé. Je voudrais les remercier de leur présence et de leur mobilisation, dans des délais particulièrement contraints. Les exemples des rencontres d'Arles et d'Ajaccio en ont été de parfaites illustrations.

Merci à tous. Nous allons faire remonter tout cela à Paris.

La séance est levée à 17 heures 20.

Annexe :

Participants à la session du Conseil maritime de façade de Méditerranée du 6 juin 2013

Cette session s'est tenue en présence de M. Frédéric CUVILLIER, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Membre du Conseil maritime de façade présents ou représentés

Co-présidence :

Préfecture de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

M. Hugues PARANT

M. Gilles BARSACQ

Préfecture maritime de la Méditerranée

Vice-amiral d'escadre Yann TAINGUY

Commissaire général Hervé PARLANGE

Collège État et établissements publics :

Préfecture de la région Languedoc-Roussillon

M. Pierre de BOUSQUET

Préfecture de Corse

M. Patrick STRZODA

Préfecture de région Rhône-Alpes (coordonnateur de bassin)

M. Loïc DUFFY (DREAL Rhône-Alpes)

Préfecture de Haute-Corse

M. Philippe LIVET (DDTM Haute-Corse)

Préfecture de Corse du Sud

M. Patrick STRZODA

Préfecture des Alpes-Maritimes

M. Philippe VALLOUIS (DDTM Alpes-Maritimes)

Préfecture du Var

Mme Sandrine SELLIER-RICHEZ (DDTM Var)

Préfecture des Bouches du Rhône

M. Gilles SERVANTON (DDTM Bouches-du-Rhône)

Préfecture du Gard

M. Frédéric BLUA (DDTM Hérault)

Préfecture de l'Hérault

M. Frédéric BLUA (DDTM Hérault)

Préfecture de l'Aude

M. Stéphane PERON (DML Pyrénées-Orientales et Aude)

Préfecture des Pyrénées Orientales

M. Stéphane PERON (DDTM Pyrénées-Orientales)

adjoint au préfet maritime de la Méditerranée

Mme Myriam SIBILLOTTE

Agence des aires Marines Protégées

M. Alain PIBOT

Agence de l'eau Rhône Méditerranée et Corse

M. Pierre BOISSERY

Centre IFREMER de Méditerranée

M. Gérard RIOU

Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres

mandat donné à M. Pierre BOISSERY (AE RMC)

Commandant de la zone maritime Méditerranée

M. Luc-Marie LEFEBVRE

Collège des collectivités territoriales :

Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mme Mireille PEIRANO

Conseil régional Languedoc-Roussillon

M. Didier CODORNIU

Conseil exécutif de la Collectivité territoriale de Corse

mandat donné à M. Pierre VELLUTINI (pers. qualif.)

Conseil général de Haute-Corse

M. Pierre Louis NICOLAÏ

Conseil général des Bouches du Rhône

M. René OLMETA

un maire d'une commune littorale de PACA désigné par l'Association Nationale des Elus du Littoral

M. Gil BERNARDI

un maire d'une commune littorale de Languedoc-Roussillon désigné par l'Association Nationale des Elus du Littoral

mandat donné à " *un autre membre du CMF* "

représentant des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) littoraux de plus de 100.000 habitants désigné par l'Association des maires de France

Mme Raphaëlle LEGUEN

représentant des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) littoraux de moins de 100.000 habitants désigné par l'Association des maires de France

M. Pierre-Louis NICOLAÏ

Collège des professionnels du littoral et de la mer :

Armateurs de France

M. Olivier VARIN

Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Provence-Alpes-Côte d'Azur

M. Christian MOLINERO

Mme Clara HENISSART-SOUFFIR

Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Languedoc-Roussillon

M. Marc PLANAS

M Bertrand WENDLING

Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins de Corse

M. Gérard ROMITI

Fédération des Industries Nautiques

mandat donné à M. Didier CODORNIOU (CR L-R)

Fédération française des ports de plaisance

M. René GAUDINO

Chambre de commerce et d'industrie Languedoc-Roussillon,

M. Bernard BALLESTER

Pôle Mer PACA

M. Patrick BARAONA

Fédération nationale des plages restaurants

Mme Geneviève REBUFAT-FRILET

Collège des usagers de la mer et du littoral, et associations environnementales :

WWF France

M. Denis ODY

Surfrider foundation Europe

Mme Nathalie VAN DEN BROECK

Union nationale des Centres Permanents d'Initiatives pour l'Environnement (CPIE)

M. Frédéric POYDENOT

Union Régionale Vie et Nature

M. Pierre APLINCOURT

Languedoc-Roussillon Nature Environnement

M. Abel DUMONT

Association U MARINU

M. Jean-Valère GERONIMI

Groupement d'Intérêt Scientifique pour les Mammifères Marins de Méditerranée

mandat donné à M. Denis ODY (WWF)

Conservatoire d'espaces naturels de Provence-Alpes-Côte d'Azur

M. Alain MANTE

Conservatoire d'espaces naturels de Languedoc-Roussillon

M. Daniel CREPIN

Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins

M. Jean ESCALES

Fédération Nautique de Pêche Sportive en Apnée

M. Joseph RUSSO

Fédération Française des Pêcheurs en Mer

M. Jacques CHAMPOLEON

Fédération Française de Voile

M. Bernard AMIEL

Union Nationale des Associations de Navigateurs

M. André VAQUER

M. Jean LARROQUE

Collèges des personnalités qualifiées :

représentant du comité de bassin Rhône-Méditerranée	<i>M. Michel BROUSSE absent excusé</i> <i>donne mandat à Mme Mireille PEIRANO (CR PACA)</i>
représentant du comité de bassin Corse	M. Pierre VELLUTINI
représentant du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel PACA	Mme Denise BELLAN-SANTINI
représentant des parcs nationaux disposant d'une partie maritime	M. Guillaume SELIER
représentant des gestionnaires des aires marines protégées	M. Jean-Marie DOMINICI M. Paul MIGNON

Autres personnes présentes

Services de l'État et établissements publics

- Mme Fabienne ELLUL (Préfecture du Languedoc Roussillon et de l'Hérault)
- M. Nicolas CHARDIN (DIRM Méditerranée)
- M. Franck FREDEFON (DIRM Méditerranée)
- M. Jean-Michel COSTE (DREAL PACA)
- Mme Nathalie QUELIN (DREAL PACA)
- M. Michel GAUTIER (DREAL Languedoc-Roussillon)
- Mme Brigitte DUBEUF (DREAL Corse)
- Mme Isabelle CLEMENCEAU (DREAL Corse)
- M. Jean-luc DESFORGES (DDTM Hérault)
- M. Cyril VANROYE (DDTM Bouches du Rhône)

Collectivités territoriales

- Conseil régional PACA :
 - Mme Nathalie BERNARD
 - Mme Cécile CASTELLI
 - Mme Corine LOCHET
- Conseil régional Languedoc-Roussillon :
 - Mme Marie-Laurence DUSFOURD
- Office de l'environnement de la Corse :
 - M. Jean-Noël LIVRELLI
- Conseil général des Pyrénées-Orientales :
 - Mme Marie-Laure LICARI
- Conseil général de l'Hérault :
 - M. Stéphane LOBBEDEVY
- Conseil général des Bouches-du-Rhône :
 - M. Matthieu ROSSI
- Conseil général des Alpes-Maritimes :
 - M. Christophe SERRE

Professionnels de la mer et du littoral

- Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon :
 - M. Thomas SERRAZIN
- Chambre régionale de commerce et d'industrie PACA :
 - M. Patrick JAMMES

Usagers de la mer et associations environnementales

- Surfrider Foundation :
 - Mme Marine PORTERA