



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DOSSIER DE PRESSE



Jean-Louis BORLOO,

ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de
l'Aménagement du territoire

Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Chantal JOUANNO, Secrétaire d'Etat chargée de l'Ecologie

lancent les premières orientations du Grenelle de la mer

27 février 2009

Contacts presse :

Cabinet de Jean-Louis BORLOO

01 40 81 72 36

Cabinet de Dominique BUSSEREAU

01 40 81 77 34

Cabinet de Chantal JOUANNO

01 40 81 79 55

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

www.developpement-durable.gouv.fr

Exploration La Boudeuse



@ »La Boudeuse »

Le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, le Secrétaire d'Etat chargé des Transports et la Secrétaire d'Etat chargée de l'Ecologie ont confié une mission au commandant du trois-mâts d'exploration « La Boudeuse », par une lettre de mission.

Il s'agit d'une mission au service des objectifs majeurs qui constituent l'étude de la biosphère, du réchauffement climatique, de la protection de l'environnement et du développement durable.

A l'heure où les atteintes et les menaces qui pèsent sur la biodiversité sont nombreuses, **le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, souhaite renforcer son action en faveur de la biodiversité. L'observation approfondie des milieux marins, estuariens, fluviaux et éliens est particulièrement urgente.**

La connaissance et l'observation des écosystèmes et de leurs évolutions donnent des moyens incomparables d'intervention auprès des instances régionales et internationales et permettent ainsi de prendre les mesures de gestion adaptées qui s'imposent.

En parallèle, des efforts importants doivent être déployés **pour faire connaître les richesses et les fragilités de la nature.** Cet engagement doit également se traduire par un



effort de communication important pour permettre de **sensibiliser les jeunes générations aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux de la planète.**

Le navire « La Boudeuse », battant pavillon français, se consacrera principalement aux études scientifiques et humaines concernant la biosphère, le réchauffement climatique, la protection de l'environnement et le développement durable.

■ **Dans le domaine scientifique**, l'équipage de «La Boudeuse» et ses équipes de spécialistes s'attacheront à l'étude des problématiques environnementales du bassin amazonien et de l'océan Pacifique : déforestation, pollution des fleuves, montée des eaux dans les îles isolées, dégradation des biotopes, disparition des espèces animales et végétales... Ils établiront les inventaires les plus exhaustifs possibles en botanique et en entomologie afin de compléter les connaissances actuelles. Ils échangeront à chaque fois avec les résidents et les sociétés locales, véritables acteurs de leurs environnements et initiateurs de solutions.

■ **Dans le domaine des relations entre les peuples**, l'équipage de «La Boudeuse» s'attachera, dans les mêmes régions géographiques de l'Amérique du sud et de l'Océanie, à l'étude des groupes humains les plus menacés par les mutations du monde moderne. Partout, l'équipage axera son travail dans le sens d'une meilleure compréhension des peuples entre eux et se mobilisera pour proposer des formes originales de «dialogue des cultures» intégrant la prise en compte des problèmes environnementaux, des ressources énergétiques et du développement durable. Il s'efforcera de diffuser les messages de développement durable auprès des populations rencontrées et évoquer avec eux les mobilisations qui s'imposent.

■ **Dans le domaine de l'information et de la communication**, l'équipage de « La Boudeuse » fera part de ses travaux au plus grand nombre avec les moyens offerts par les technologies de l'information. **Avant d'appareiller pour l'Amérique du Sud, « La Boudeuse », procédera au printemps 2009 à une tournée des principaux ports de France aux fins de promotion de ses missions.**

Après quoi, le navire et son équipage mettront le cap sur l'Amérique du sud. Au cours de l'année suivante, ils concentreront leur travail sur 3 zones géographiques et fluviales de ce continent: les fleuves Amazone, Orénoque, et Parana. Ils remonteront ces fleuves au plus loin qu'ils le pourront, jusqu'au pied de la Cordillère des Andes si possible, sans pour autant négliger les affluents de ces grands fleuves.





Le trois-mâts « La Boudeuse » autour du monde

1) Historique d'un navire peu commun...

« La Boudeuse » est un trois-mâts construit en 1916 par les chantiers Gbr Figge à Vlaardingen en Hollande. Il a fait parti des derniers navires de commerce à la voile dans la Baltique et la mer du nord. Au cours de sa longue histoire, il a porté plusieurs noms « Marie », « Sandersand », « Grimsö », « Elsa », « Vida ». Désarmé comme voilier en 1931, il poursuit sa carrière sous pavillon allemand pour la pêche au hareng avant d'être vendu à une compagnie suédoise. En 1942, il est rallongé de 6,4 mètres dans sa partie centrale et refondu en trois-mâts goélette au chantier Lidingö New Shipyard. A partir de 1972, il est une nouvelle fois refondu et regréé par le maître gréeur Björn Atterberg qui avait été auparavant en charge de la voilure du « Gladan » et du « Falken », les voiliers-écoles de la marine suédoise.

Ainsi transformé, il accomplit un long tour du monde de 1987 à 1992, transformé en navire-école et poursuit cette carrière jusqu'en 2003. A cette date, il passe sous pavillon français lorsque Patrice Franceschi le rachète et le transforme en navire d'aventure et d'exploration au cours d'une année complète de chantier en Bretagne.

Mesurant 46 mètres de long pour un déplacement de 250 tonnes, « La Boudeuse » est grée en trois-mâts traditionnel, portant 13 voiles d'une superficie totale de 700 m², dont misaine, hunier fixe et hunier volant sur le mât de misaine. Le navire comporte 4.500 mètres de cordage en gréement courant, 200 poulies de bois, 100 points de tourne aux cabillots, 1.500 mètres de gréement dormant en acier. Toutes les manœuvres s'y effectuent à la main comme autrefois. Son équipage complet est composé de 24 hommes et femmes réunissant les compétences nécessaires à la mise en œuvre à la mer d'un tel bâtiment : capitaine, second capitaine, 1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} lieutenants, bosco, chef mécanicien, second mécanicien, électricien et électrotechnicien, commissaire de bord, administrateur, médecin, gabiers, timoniers et matelots.

« La Boudeuse » est l'un des rares trois-mâts français encore en activité et le seul à accomplir de longues navigations sur toutes les mers du monde. Sa vocation reste la découverte, l'aventure et la science, dans l'esprit des grandes expéditions maritimes et terrestres du « siècle des lumières ». Pour cette raison, font partie intégrante de l'équipage un certain nombre d'écrivains, de philosophes, de peintres, de photographes, sans oublier, naturellement les équipes scientifiques, en fonction des missions.

Le capitaine de « La Boudeuse », initiateur du projet, est Patrice Franceschi, marin, écrivain, membre de la société de philosophie des sciences et président honoraire de la Société des explorateurs français.

2) La grande aventure du tour du monde (2004-2007)

En juin 2004, « La Boudeuse » et son équipage se lancent dans un vaste tour du monde sous le haut patronage de l'UNESCO.

Au cours de cette circumnavigation de trois années et de 50.000 milles, le navire et ses hommes se consacrent essentiellement à la découverte de huit peuples mal connus et/ou difficiles d'accès, disséminés entre l'Amérique du sud, le Pacifique, l'Asie et l'Afrique.

Ces huit peuples ont pour dénominateur commun de vivre dans des îles perdues, sur les berges de fleuves oubliés ou le long de côtes délaissées, d'où leur appartenance à ce que l'on peut appeler d'une manière générique les « peuples de l'eau ».

Dans ce tour du monde, les découvertes humaines forment donc la vocation centrale de « La Boudeuse ». La méthodologie mise en œuvre par l'équipage au cours des expéditions terrestres consacrées à ces peuples est toujours la même et se fait toujours dans le même esprit: entrer de manière active et participative dans la vie des microsociétés concernées tout en leur proposant de partager de manière aussi active l'existence de la microsociété formée par « La Boudeuse » et son équipage: en quelque sorte une manière d'échange équilibrée entre deux groupes humains. Une chose impossible aux expéditions traditionnelles qui ne « transportent » pas avec elles leur propre « milieu » et leur propre « monde », en l'occurrence celui constitué par un navire.

Après avoir traversé l'Atlantique et remonté le fleuve Amazone jusqu'aux pieds de la cordillère des Andes - ce qu'aucun trois-mâts n'avait jamais réalisé, surtout sur autant de milliers de kilomètres - l'équipage réalise la première expédition de son programme. Une expédition consacrée aux indiens Yuhup qui sont parmi les derniers nomades de l'Amazonie colombienne.

Quelques mois plus tard, après avoir redescendu l'Amazone puis contourné le continent sud-américain par le nord et le canal de Panama, « La Boudeuse » entame sa longue traversée de l'océan Pacifique. C'est sur cette route qu'a lieu la seconde expédition du navire, à l'île de Pâques cette fois, l'île la plus isolée du monde, pour vivre au milieu des derniers Pascuans, les Rapa Nui.

« La Boudeuse » continue ensuite sa traversée vers la Polynésie française, consacrant sa troisième expédition aux marquisiens de l'île perdue de Fatu Hiva. Des français du bout du monde parmi lesquels l'équipage se fond rapidement.

La quatrième expédition se déroule au cours des six mois suivants parmi différents peuples polynésiens de l'est et de l'ouest du Pacifique, de l'atoll perdu de Marokau dans l'archipel des Tuamotou, à l'île de Futuna, en passant par les îles Cook, les Samoa et les Fidjis.

Quittant le Pacifique, « La Boudeuse » s'engage alors dans le vaste espace géographique et humain de la Mélanésie. La cinquième expédition a lieu dans la petite île de Pentecôte au Vanuatu, au milieu de l'étrange peuple Saa qui chaque année reproduit le rite ancestral d'initiation du « saut du gaul » consistant à se jeter de tours de bois de trente mètres de haut simplement attaché par des lianes aux chevilles.

A la fin de l'année 2005, le navire et son équipage poursuivent leur route le long de la Papouasie et de l'Australie en direction des îles Célèbes et des îles de la Sonde en Indonésie. C'est dans cette région du monde que se déroulent les deux expéditions suivantes. La première s'attache aux marins Bugjis des Célèbes qui construisent encore leurs grands navires traditionnels dans des chantiers installés à même les plages et effectuent avec ces navires antiques, appelés « pinisis » de longs cabotages dans l'archipel indonésien. L'équipage de « La Boudeuse », après avoir longuement participé à la construction de « pinisis », entreprend de naviguer avec l'une d'elle jusqu'à Flores pour partager le plus loin possible la vie de ces marins d'un autre temps.

La seconde expédition indonésienne a lieu dans l'un des détroits des îles de la Sonde, celui de Komodo, célèbre pour ses « dragons ». Mais l'équipage de « La Boudeuse » s'intéresse avant tout aux « nomades de la mer » qui y vivent, les « Badjos », descendants de peuples lointains venus des Philippines.

Quittant le sud-est asiatique, le navire entame ensuite la longue traversée de l’océan Indien pour gagner la péninsule arabique. C’est là, au sultanat d’Oman plus précisément, que commence la huitième et dernière expédition de ce tour du monde. Une expédition consacrée aux « fils de Sindbad », ces descendants des marins et caravaniers qui dominaient autrefois le commerce arabe dans l’océan Indien. L’équipage partage ainsi la vie des marins omanais sur leurs boutres et celle des derniers chameliers dans le grand désert de Bidiya.

Cette expédition achevée, « La Boudeuse » met cap au sud pour contourner toute l’Afrique, via les îles Seychelles, La Réunion, Madagascar, l’Afrique du Sud, la Namibie, les îles du Cap Vert et les Canaries. Au terme de ce dernier parcours, le trois-mâts retrouve enfin son port d’attache français après trois longues années de mer et d’aventure.

L’originalité de ces premières expéditions de « La Boudeuse » tient à l’approche et au regard portés sur ces huit peuples au cours des expéditions terrestres. Non pas le regard ethnologique habituel, consistant à décrypter et expliquer les différences culturelles, mais le regard philosophique permettant de chercher les ressemblances humaines par-delà les différences. En somme, chercher ce qui rassemble les hommes plutôt que ce qui les sépare. Dans le contexte des rapports humains contemporains, cette approche originale fait toute la modernité de ces expéditions traditionnelles...

Fiche technique

Nom du navire:	<i>La Boudeuse</i>
Pavillon	Français
Propriétaire	Ecole de l’Aventure
Capitaine:	Patrice FRANCESCHI
Port d’attache:	Bastia
Type de navire:	3 mâts goélette
Année de construction:	1916, chantier Gbr. Figge, Vlardingen, Hollande.
Matériaux de construction:	Acier riveté
Longueur hors-tout:	46 mètres
Longueur de pont:	34 mètres
Largeur:	7 mètres
Tirant d’eau:	3 mètres
Poids:	138 GRT, 41 NRT
Nombre de voiles	13
Surface de voilure	700 mètres carrés
Motorisation:	Scania DS 12,360 bHp de 1999.ZF IRM 320
Groupes auxiliaires:	1 x Onan 22,5 MD KAF-73b,22,5 kVA + 1 x Onan 16 MDL
Vitesse maximum	14 nœuds par 8Bf, grand largue
Réservoirs:	Diesel – 5600 litres / Eau fraîche – 4000 litres + 4500 litres / jour par le désalinisateur
Equipage:	24 hommes et femmes

Les premières orientations du Grenelle de la Mer



Nous en avons tous conscience : la mer qui couvre 70% de la surface de notre globe, représente un enjeu majeur pour l'avenir parce que les océans et les mers sont essentiels à notre planète et ses habitants.

La mer peut nous apporter – pour peu que l'on en prenne soin - des solutions durables pour l'avenir : réponse aux défis alimentaire et énergétique, aux besoins de transport et du commerce, aux équilibres climatiques et géopolitiques de la planète.

Les espaces maritimes demeurent en effet l'enjeu géostratégique majeur du siècle qui débute. Il n'est pas un de nos grands partenaires mondiaux - Etats-Unis, Brésil, Inde, Chine, Royaume – Uni ou Russie – qui ne développe une grande politique maritime. Les avantages géographiques de notre pays, avec un espace maritime qui est le second au monde, ainsi que nos savoir-faire navals et maritimes donnent à la France une responsabilité majeure dans l'avenir des océans.

Le Grenelle de l'environnement a permis de fixer des premières orientations, visant à une meilleure prise en compte du milieu marin : développement des aires marines protégées, mise en place d'une trame verte et bleue, création d'autoroutes de la mer, développement des énergies renouvelables, affichage de la nécessité d'une stratégie nationale pour la mer, etc.

En parallèle depuis 18 mois, le Gouvernement et le Parlement ont pris de nombreuses mesures en faveur du secteur maritime et de la protection des milieux.

Dominique BUSSEREAU a défini les bases législatives de la réforme des ports autonomes avec la création des grands ports maritimes.

Il a également mené avec succès les discussions au Conseil et au Parlement européens sur le Paquet ERIKA 3 qui va renforcer la responsabilité des Etats du pavillon et généraliser l'assurance des navires sous normes. Ce dispositif communautaire vient compléter la loi sur la responsabilité

environnementale votée cet été pour sanctionner sévèrement les pollueurs, en reconnaissant le préjudice écologique.

La réforme des écoles de la marine marchande est en cours d'examen au Sénat (loi sur les transports).

Les autoroutes de la mer deviennent une réalité avec la signature ce vendredi 27 février, d'une déclaration commune avec l'Espagne sur une autoroute maritime Espagne-France.

Un appel à projets « port exemplaire » est en cours grâce au travail remarquable de Catherine CHABAUD. La France a été motrice à l'ONU et en Europe pour mettre en place un dispositif de lutte contre la piraterie maritime.

76 zones Natura 2000 en mer ont pu être notifiées à Bruxelles dans un esprit consensuel. Des travaux de préfiguration de nouveaux parcs naturels marins ont été lancés (en Gironde, dans la Somme, dans les Pyrénées orientales).

Le travail de certification des eaux de baignade et de mise aux normes des stations d'épuration est maintenant bien engagé.

S'agissant de la pêche, un plan pour une pêche durable et responsable a été lancé par Michel BARNIER pour soutenir le secteur.

L'industrie de la construction navale a été sauvegardée grâce à l'intervention de l'Etat.

Il reste de nombreux défis à relever dans un contexte de crise financière, économique et écologique, qui voient les activités maritimes, en particulier de transport et de construction navale, particulièrement touchées.

La crise économique ne saurait ignorer que la mer, milieu fragile et vulnérable, reste directement menacée tant par les conséquences du réchauffement de la planète, que par l'attrition des ressources halieutiques ou encore par les pollutions diverses, dont trois quarts viennent de la terre.

D'une façon plus générale, la politique française de la mer doit être davantage clarifiée et promue pour être rendue accessible et intelligible à tous. Trop de politiques publiques s'y rapportant paraissent contradictoires, trop d'acteurs se font face, trop de sujets se traitent de façon sectorielle et peu de solutions existent pour régler les conflits d'usages. Il en résulte que la France n'avance pas assez vite et assez loin sur les thématiques de la mer.

L'objectif de ce « Grenelle de la Mer » est justement de permettre d'avancer tous ensemble : gouvernement, acteurs économiques, élus, association de protection de l'environnement et d'usagers de la mer, avec le Secrétariat Général de la mer, les ministères concernés et leurs établissements publics, pour débloquer des situations figées grâce à une méthode qui a fait ses preuves. Il s'agit in fine de tourner davantage la France vers la mer et de lui permettre d'occuper pleinement la place que lui confèrent ses espaces maritimes et que l'avenir l'invite à prendre.

Il s'agit donc d'engager une grande concertation avec les acteurs du monde maritime, évidemment les premiers concernés par le devenir de leurs activités et le devenir même de la mer. Avec les représentants de la société civile pour qui la mer, bien commun de l'humanité est également précieuse. A l'issue de cette concertation qui durera environ deux mois, il s'agira d'arrêter les grandes orientations pour une politique maritime digne de ce nom. Un comité interministériel de la Mer sera invité à valider avant l'été ces grandes orientations.

Le premier défi est celui de la connaissance : il s'agit de mieux connaître la mer et son état

Nous devons réunir tous nos efforts, avec les Etats de l'Union européenne et au niveau mondial pour mieux explorer ce monde encore largement inconnu et évaluer en même temps les conséquences déjà certaines des activités anthropiques.

Berceau où la vie est apparue, il y a **3,8 milliards d'années**, les océans représentent près de **361 millions de km²** et abritent une faune et une flore d'une très grande diversité allant du plancton microscopique au plus grand mammifère, la baleine bleue (30 m, 190 tonnes).

Jusqu'à présent **274 000 espèces marines** ont été recensées. (14% du nombre d'espèces décrites à ce jour pour la terre entière).

Les estimations scientifiques établissent le nombre d'espèces marines entre **500 000 et 10 millions, voire 100 millions**. Les dernières évaluations portent à **1% le champ actuel** des connaissances sur le milieu marin. Les fonds marins sont encore faiblement connus. Une infime partie a fait l'objet d'une exploration.

Elle recèle des ressources vitales (les ressources aquatiques fournissent environ **¼ de l'approvisionnement** mondial en protéines animales) et fournit des services écologiques



indispensables aux communautés vivantes sur terre, tels que la régulation du climat, des cycles biochimiques ou la production d'oxygène (**70% de l'oxygène vient du phytoplancton**).

Par ailleurs des algues unicellulaires marines sont à l'œuvre dans le « piégeage » ou stockage annuel de milliers de tonnes de gaz carbonique sous forme de carbonate de calcium.

L'océan est également le plus grand réservoir de chaleur de la planète. **30 % de l'énergie stockée est restituée à l'atmosphère** par évaporation sous forme de chaleur latente pour former les nuages. Les pôles également jouent un rôle fondamental dans la situation géoclimatique de la « planète bleue ».

Deuxième défi : conforter les activités maritimes et littorales qui sont essentielles à nos économies :

En Europe la mer fait vivre environ **4 millions de personnes** pour une richesse créée représentant de **3 à 5 % du PIB européen, soit 1 154 milliards d'euros**, au travers d'activités aussi diverses que le transport maritime, le tourisme littoral, le secteur des hydrocarbures offshore, la filière des produits de la pêche et de l'aquaculture, celle des équipements maritimes, de la construction navale, les activités portuaires, les multiples branches qui vont de la recherche aux énergies renouvelables en passant par les télécommunications sous marines, les biotechnologies...

Le transport maritime est un vecteur essentiel du commerce mondial : environ **90% du commerce mondial s'effectue par voie maritime**, un mode de transport particulièrement respectueux de l'environnement (5 fois moins d'émission de CO2 que le transport routier et 13 fois moins que l'aérien) et le moins consommateur d'énergie (2 fois moins que le transport ferroviaire et 10 fois moins que le routier).

La France est indéniablement une puissance mondiale dans une dizaine de métiers maritimes de première importance (affrètement, exploitation pétrolière offshore, constructions navales de haute technologie, recherche-innovation, communication, flotte de service, nautisme, courtage, assurances maritimes, secteur bancaire, certification et classification). Le poids du secteur maritime dans l'économie française représente plus de **600 000 emplois directs et indirects et 53,7 milliards de valeur produites**.

Nos ports, grâce à la réforme portuaire, doivent capter une plus grande partie ce trafic. Ils sont bien positionnés en Europe, ont des possibilités de développement, et offriront prochainement des solutions efficaces de transfert modal.

Outre leur rôle essentiel dans l'aménagement équilibré de notre territoire, les services rendus à la collectivité par la simple présence en mer ou sur le littoral, des acteurs économiques (surveillance du milieu, signalisation, sauvetage, ramassages d'espèces invasives, d'épaves et déchets, dragage...) sont très nombreux.

Les régions côtières situées à moins de 80 km de la mer accueillent les **2/3 de la population mondiale**. Ce sont des zones d'activités, attractives, dont le développement doit être harmonieux et sécurisé.

Le développement des activités économiques et sociales est difficile du fait :

■ De la rudesse du milieu (qu'illustre un taux d'accidentologie très élevé dans le secteur des pêches maritimes) qui exige une technicité particulière, de grandes compétences et un fort engagement.

■ De besoins importants de connaissance et d'investissement, car le secteur est très exposé à la concurrence mondiale, et nécessite des efforts soutenus en recherche-développement pour prendre pied dans des secteurs d'activité émergents comme les énergies marines.

■ D'un dumping social inadmissible, qui en va jusqu'à ces situations d'abandon de marins dans nos ports

■ Du réel besoin de prise en compte des spécificités de la mer espace commun et partagé pour assurer le développement des activités (gestion, réglementation).

Par ailleurs, les crises économique, financière et sociale qui frappent durement un secteur maritime largement mondialisé (en particulier transports et industrie nautique) se combinent avec des enjeux environnementaux majeurs, et annoncent d'inévitables changements de paradigme, qu'il est indispensable d'anticiper.

Une amélioration de la régulation à chaque échelle géographique (locale, nationale, européenne et mondiale) se révèle d'autant plus nécessaire.

Troisième défi : assurer notre place dans le monde et assumer notre responsabilité à l'égard du vivant.

Grâce à l'outre-mer la Zone économique exclusive (ZEE) française avec plus de **11 millions de km² est la deuxième** du monde par sa superficie. L'outre-mer constitue **97% de la ZEE française** (et la seule Polynésie Française, 47,4%). Le plateau continental sur lequel la France exerce des droits souverains sur les ressources du sol et du sous-sol représente près de 20 fois la surface terrestre du territoire national émergé.

La France est ainsi présente sur les **3 grands océans**, Atlantique, Pacifique et Indien, et possède des frontières maritimes avec **30 pays**.

De tels atouts doivent permettre à notre pays de peser beaucoup plus dans les grandes orientations mondiales. Le Grenelle de l'environnement a donné un sens à notre engagement ; l'Océan mondial, bien commun mais aussi poumon de la planète et de l'humanité, ne peut que constituer l'objectif privilégié de nos actions.

Par ailleurs, la France borde la Méditerranée qui bien que représentant moins de 1% de la surface des mers et des océans du monde, abrite en son sein près de 10% de la biodiversité marine mondiale connue, avec 13 000 espèces endémiques identifiées.

La France abrite **10% des écosystèmes récifo-lagunaires** de la planète (55 000 km²). Ces écosystèmes figurent parmi les plus riches du monde : en Nouvelle Calédonie, l'écosystème de Koumac, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, vaste de 295 km², recèle à lui seul plus d'espèces de mollusques que toute la Méditerranée (2 738).

La France a également sous sa responsabilité, en Polynésie Française, **20 % des atolls du monde**, lesquels sont directement menacés par l'élévation du niveau des mers.

Dès lors notre responsabilité est immense car le domaine marin français comporte d'importants enjeux de protection et de gestion.

Les pressions sur la mer et le littoral augmentent sans cesse. A elle seule, la Méditerranée, mer fermée, est la première destination touristique mondiale (33% du marché du tourisme planétaire), et se révèle bordée par un littoral qui compte parmi les plus peuplés du monde avec un phénomène d'artificialisation rapide.

Des menaces affectent d'ores et déjà les écosystèmes marins français et nombre d'espèces. Les eaux françaises comptent beaucoup d'**espèces marines inscrites sur la liste rouge des espèces menacées** de l'UICN. Des espèces ont déjà disparues, comme le phoque moine des Caraïbes, ou sont en danger critique d'extinction tel le phoque moine de Méditerranée. Des cétacés sont également menacés comme la baleine de Biscaye, des espèces d'oiseaux comme les albatros. Par ailleurs les récifs coralliens sont affectés par le blanchissement. Dans la zone Caraïbes, 80 % des récifs ont été décimés, conséquences du changement climatique et des activités anthropiques.

Un Grenelle de la Mer

Le Grenelle de l'environnement a posé de nombreux jalons qui seront intégrés dans la stratégie nationale pour la mer :

- Une dizaine d'engagements sur la mer et presque autant sur l'outre-mer (sur les 273 qui concrétisent le Grenelle Environnement)
- Les travaux des comités opérationnels « Gestion intégrée de la mer et du littoral » (pilote par le député Jérôme BIGNON) et « Outre-mer » (pilote par la présidente du Conseil général de la Réunion, Nassimah DINDAR)
- De nombreuses dispositions législatives dans le projet de loi de programme du Grenelle, ainsi que dans le projet de loi portant engagement national pour l'environnement.
- Un groupe de travail du comité opérationnel « Déchets », piloté par l'association Robin des Bois, est toujours actif sur les macro-déchets flottants. Rapport programmé fin avril.

Le Grenelle de l'environnement a surtout acté la nécessité de mettre en place **une stratégie nationale pour la mer**. Il convient donc maintenant d'élaborer, définir et mettre en place cette stratégie car la mer et les océans appellent de nouvelles actions déterminées au plan national, européen et international.

Le « Grenelle de la mer » vise donc à créer les conditions favorables à l'émergence de cette dynamique.

Il réunira pour la première fois sous cette forme et dans un tel processus, l'Etat, les collectivités territoriales, tous les acteurs de l'économie maritime et les représentants de la société civile afin de définir une feuille de route en faveur de la mer, du littoral et de la promotion des activités maritimes dans une perspective de développement durable.

Il doit aboutir avant l'été à un **projet de plan contenant des objectifs, des engagements et des mesures concrètes et quantifiables** recueillant un accord le plus large possible des participants, en vue d'une validation par un comité interministériel de la mer.

Selon un processus désormais établi, la première phase est consacrée au dialogue et à l'élaboration des propositions au sein de 4 groupes thématiques transversaux.

Groupe de travail n°1

« Favoriser le développement harmonieux du littoral en améliorant l'interface terre-mer »

Quelques exemples des sujets pouvant être évoqués dans ce groupe : gestion intégrée de la bande côtière (cf. Comité opérationnel n° 12), les pollutions d'origine terrestre, la prévention des risques naturels et industriels, la gestion du trait de côte, l'aménagement intégré et harmonieux du littoral et des zones côtières, la gestion du domaine public maritime, le développement des ports, ou encore le déficit d'anneaux dans les ports de plaisance, voire la création d'une filière de démantèlement des navires, etc...

Groupe de travail n°2

« Promouvoir le développement d'activités maritimes compétitives et soutenables sur le plan environnemental »

Quelques exemples des sujets pouvant être évoqués dans ce groupe : le navire du futur, les transports maritimes, le shipping, les énergies marines renouvelables, l'aquaculture, les ressources biologiques, minérales et énergétiques, l'industrie maritime durable, la gestion écosystémique de la mer, etc...

Groupe de travail n°3

« Valoriser les métiers de la mer et œuvrer à l'attractivité des activités maritimes »

Quelques exemples des sujets pouvant être évoqués dans ce groupe : la formation ; l'emploi maritime et sur le littoral ; la sécurité des travailleurs et la sauvegarde de la vie humaine en mer ; la communication et d'information autour de la mer, des métiers de la mer et de ceux qui les exercent ; l'éducation à la mer, la protection et la valorisation du patrimoine culturel maritime, la recherche, etc...

■ Groupe de travail n°4

« Instaurer une nouvelle gouvernance aux niveaux infra-national, national, européen et mondial »

Quelques exemples des sujets pouvant être évoqués dans ce groupe : l'action de l'Etat en mer, la sûreté maritime (navigation, navires, ports), la place des collectivités territoriales, l'organisation gouvernementale et administrative pour la mer, la politique maritime européenne, la gouvernance mondiale de la mer, des questions géopolitiques (conquête des pôles, ouvertures de nouvelles routes maritimes, place de la France à l'international...), es outils et le rôle des acteurs publics (démonstrateurs, programme de recherche, partenariats public-privé, aides fiscales, intervention budgétaire, prospective, fonds souverains...)

Une nouvelle organisation au service de la mer

1/ Porter une politique maritime globale

Les politiques publiques portant sur la mer et le littoral sont nombreuses. On peut citer parmi les principales :

■ **Politique des pêches et de l'aquaculture**: soutien au développement et à la restructuration, régulation et développement des activités de pêche et d'aquaculture,

■ **Politique environnementale** : rétablissement du bon état écologique des eaux et de la mer, développement d'un réseau d'espaces protégés (aires marines protégées, espaces Natura 2000 en mer, réserves foncières du conservatoire du littoral).

■ **Politique de défense et de sécurité** : limiter les risques (érosion, tsunamis), prévention et lutte contre les pollutions, crises et protection des activités et populations en mer et sur le littoral, sécurité des navires et sauvetage de la vie humaine en mer (signalisation, police de la navigation)

■ **Politique portuaire et des transports** : favoriser le transport par mer, performance portuaire, autoroutes de la mer... ;

■ **Aménagement du territoire** : protection et valorisation des espaces sensibles, gestion et aménagement du domaine public maritime, ports de plaisance...;

■ **Politique sociale** : tutelle des gens de mer (formation, suivi de la carrière, sécurité sociale...).

■ **Politique industrielle** : soutenir le développement de filières (énergies en mer, construction navale, exploitation de ressources marines vivantes ou minières, molécules marines...)

2/ Adopter une approche stratégique et intégrée des activités maritimes

Chaque activité civile en mer et sur le littoral doit faire l'objet d'une stratégie de développement durable : la pêche, l'aquaculture, la navigation, l'extraction de granulats, le dragage et rejet des boues, la plaisance et le développement des ports de plaisance, l'implantation de génératrices d'énergies marines, les espaces protégés...

Un nouvel outil : L'Etat aura la charge d'élaborer et mettre en œuvre des **schémas de façade** qui traduiront cette vision stratégique et assureront le développement harmonieux de tous les usages.

La gestion de la mer ne peut pas être dissociée des problématiques terrestres : **la gestion des zones côtière doit être intégrée**. Les services de l'Etat en charge de la mer devront pouvoir dialoguer avec ceux compétents à terre afin que les impacts des activités terrestres sur la mer soient réduits au maximum.

Par ailleurs le Grenelle de l'environnement a montré que la « performance » des politiques publiques en mer et sur le littoral dépendait largement d'une **bonne gouvernance et de l'association de tous les acteurs concernés** afin d'éviter de mener des politiques sectorielles et limiter les conflits d'usages. Eviter également que les politiques publiques s'annulent (protection contra développement).

Enfin, il faut remarquer que les politiques maritimes s'inscrivent largement dans un **cadre européen et international**. Ainsi de la politique commune de la pêche, de la politique des transports, de la politique maritime environnementale ...

Par ailleurs, les organisations internationales sont également très présentes (Organisation Maritime Internationale, Union Pour la Méditerranée, Organisations régionales de pêche, organisations internationales environnementale comme la convention de Barcelone,...). Ce cadre influe largement sur les services déconcentrés de l'Etat qui interviennent en lien avec des agences européennes et sont soumis à des objectifs très stricts (en matière de contrôle des pêches, des navires etc.) qui vont jusqu'à l'évaluation de leurs performances.

Dès lors, les services de l'Etat en charge des affaires de la mer et du littoral doivent avoir une approche et une connaissance globale des sujets d'ordre maritime.

L'administration maritime doit être l'interface entre la terre et la mer, une administration capable de proposer des synthèses et d'organiser le débat entre toutes les parties prenantes dans l'esprit du Grenelle de l'environnement.

3/ Une administration spécialiste du monde maritime

Pour bien administrer les choses de la mer et les gens de mer, il est nécessaire d'avoir une **administration spécialisée, bien implantée, identifiée et reconnue** à la fois par les populations maritimes et par les autorités de tutelle (préfets, ministres).

Enfin, les questions maritimes qui ne connaissent pas les frontières terrestres doivent être appréhendées selon des niveaux d'administration adaptés.

Depuis 1978, l'échelon de la « façade » maritime, niveau d'intervention du Préfet maritime a montré sa pertinence.

Cet échelon doit être celui de toutes les politiques publiques maritimes et littorales : ordre public en mer, protection de l'environnement, police des pêches et de la navigation, gestion du domaine public, aménagement du littoral.

Il restait à mettre en place un niveau de coordination des politiques du domaine public maritime et de la gestion du littoral au niveau de la façade maritime.

4/ Une nécessaire réforme

Aujourd'hui, interviennent dans le secteur maritime de nombreux services de l'Etat :

- **Les services des affaires maritimes** : Directions régionales, Directions départementales, services des Affaires maritimes (ex « quartiers »), centres de sécurité des navires, centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (les CROSS),
- **Les services maritimes** qui dépendent des DDE,
- **Les capitaineries** des ports où l'Etat après décentralisation a conservé l'AIPP (Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire) et qui dépendent des DDE,
- **Les cellules qualités des eaux littorales** des DDE,
- **Les services des phares et balises** qui sont rattachés aux DDE,
- **Les centres interdépartementaux de stockage POLMAR, (POLMAR-TERRE)**
- **Les services en charge de l'environnement marin et littoral au sein des DIREN.**

Avec la création du MEEDDAT, le regroupement des services devient évident.

La Révision générale des politiques publiques –RGPP- incite également au rapprochement de services afin d'en améliorer la performance, d'en maintenir le niveau de compétences souvent très spécialisées et d'assurer la mutualisation des services support.

Dans ce contexte, il s'agit de mettre sur pied une administration territoriale de l'Etat interministérielle capable d'une vision globale des affaires de la mer et du littoral.

Les futurs services seront mis à disposition des différents préfets, maritimes et terrestres pour mener l'ensemble des politiques publiques en mer et sur le littoral.

L'organisation actuelle des services déconcentrés chargés de la mer

Organisation des services des Affaires maritimes

■ Au niveau **régional**, deux niveaux de compétences sont prévus :

- un niveau régional : **5 Directions Régionales des Affaires Maritimes** pour la métropole, dont les sièges se situent à **Boulogne-sur-Mer** (Nord Pas de Calais, Picardie), **Caen** (Basse Normandie), **La Rochelle** (Poitou-Charentes), **Sète** (Languedoc-Roussillon) et **Ajaccio** (Corse).
- un niveau interrégional : **5 directions interrégionales en métropole**, dont les sièges se situent au **Havre**, **Rennes**, **Nantes**, **Bordeaux** et **Marseille**, ayant, outre les précédentes, des compétences élargies : sauvetage, sécurité, organisation des transports de défense, réglementation et contrôle des pêches maritimes

■ Au niveau **départemental** :

- **16 directions départementales** en métropole (DDAM) : Nord ; Calvados, Manche, Ille et Vilaine, Côtes d'Armor, Finistère, Morbihan, Loire-Atlantique, Vendée, Charente-Maritime, Gironde, Bouches du Rhône, Var, Alpes Maritimes, Haute-Corse, Corse du Sud.
- **5 directions interdépartementales** en métropole (DIDAM) : Pas de Calais-Somme ; Seine-Maritime-Eure ; Landes-Pyrénées Atlantiques ; Aude-Pyrénées orientales ; Hérault-Gard.

Au niveau infra-départemental, il existe des services des affaires maritimes (ou « quartiers des affaires maritimes ») de proximité.

Il existe également en infra quartier des **stations** des affaires maritimes qui ne sont pas toujours armées de façon permanente. Elles permettent d'assurer les formalités immédiates.

Il existe par ailleurs des **services spécialisés** des Affaires Maritimes (situation en métropole) :

- **15 Centres de sécurité des navires** (CSN) qui délivrent les titres de sécurité des navires (permis de navigation, certificat de franc bord...) préparent les dossiers des Commissions régionales et centrales de sécurité, assurent le contrôle des navires au titre du pavillon et dans le cadre du Mémorandum de Paris et des règlements communautaires (Paquet ERIKA 3) lors des escales dans les ports français de navires battant pavillon étranger.
- **5 Centres Opérationnels Régionaux de surveillance et de sauvetage** (CROSS) qui assurent la surveillance et le suivi du trafic dans les « rails » de navigation, assurent une mission de prévention des risques maritimes et des pollutions marines, la coordination des opérations de sauvetage...

Soit au total 1572 agents (dans les services administratifs, les CROSS, les centres de sécurité, à bord des moyens nautiques) pour un budget de fonctionnement d'environ 16 Meuros.

Il faut également rappeler que les directeurs des Affaires maritimes mettent en œuvre les dispositions du régime social des marins pour le compte du Directeur de l'Établissement national des Invalides de la Marine (ENIM).

Organisation actuelle des Services maritimes

Suite aux décentralisations et suppression des services spécialisés de la navigation, les structures en charge des compétences de gestion du domaine public maritime naturel et artificiel, de la signalisation maritime, de la sécurité et sûreté portuaire, de l'ingénierie littorale (endiguement, plages...) ont été réorganisées sur le principe de la mutualisation.

Dès lors, l'appellation « services maritimes » recouvre des situations très différentes :

- des entités intégrées au sein des directions départementales de l'équipement, jouissant d'une certaine autonomie,
- des services maritimes interdépartementaux.

Nouvelle organisation au niveau régional

■ Regroupement des directions régionales des affaires maritimes au sein de quatre directions chargées du littoral et de la mer

4 directions en métropole :

Nord-Pas de Calais-Picardie-Haute Normandie-Basse Normandie

Bretagne-Pays de la Loire

Poitou-Charentes-Aquitaine

Languedoc Roussillon- Provence Alpes Côte d'Azur-Corse

■ Compétences de ces nouvelles directions

- Compétences en matière de sauvegarde de la vie humaine en mer, d'habitabilité à bord des navires et de prévention de la pollution ;
- Compétences en matière d'organisation des secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer. Participation à l'organisation générale des transports maritimes pour la défense.
- Responsables de la police des pêches (définition de la réglementation). Animent et coordonnent l'action des services de l'Etat dans ce domaine en mer et à terre. Elles planifient et mettent en œuvre les contrôles au moyens de moyens nautiques allant du patrouilleur au pneumatique (dispositif de contrôle et de surveillance);
- Pouvoirs propres conférés par le code du travail maritime et le code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;
- Attributions relatives au pilotage maritime et au contrôle de l'activité et de la gestion des comités régionaux des pêches maritimes et des sections régionales de la conchyliculture ;
- Promotion du développement économique des activités liées au transport maritime, à la pêche, aux cultures marines et à la navigation de plaisance.

- Mission de signalisation maritime.

- Tutelle des centres interdépartementaux de stockage POLMAR : renforcement de l'interface Polmar Mer et Polmar Terre.

- Coordination des politiques de l'Etat en matière d'environnement marin, de gestion du domaine public et du littoral au niveau de la façade maritime.

Pour mener à bien cette mission de coordination, ces directions s'appuieront sur l'expertise en matière d'environnement et d'aménagement des Directions Régionales de Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et des Directions Départementales des Territoires (DDT).

Elles seront mises à disposition des Préfets maritimes et terrestres (préfets de région et préfets de zone de défense) pour la réalisation de leurs attributions respectives.

Nouvelle organisation au niveau départemental

Des directions bien identifiées, chargées du littoral et de la mer adossée aux Directions des Territoires (DDT)

Ces nouvelles directions seraient compétentes :

■ Missions relatives aux gens de mer :

- contrôle des conditions d'exercice de la profession de marin (identification, contrôle des titres de navigation, enregistrement des services, ...) ;
- gestion de la protection sociale des gens de mer par délégation du directeur de l'établissement national des invalides la marine (ENIM),

■ Missions relatives aux navires :

- immatriculation des navires,
- contrôle des titres de navigation,

■ Missions à caractère économique :

- tutelle et suivi de l'activité des organisations professionnelles de pêche,
- contrôle des activités de pêche (licences de pêche, autorisations de pêche, ...),

■ Cultures marines :

- gestion du domaine public maritime conchylicole ainsi que celle du plan d'eau,
- suivi environnemental des zones de production conchylicole,

■ Recherche et constatations des infractions aux réglementations maritimes tant en mer qu'à terre

■ Gestion des plans de balisage et de circulation maritime et à l'organisation des manifestations nautiques

■ Application du régime disciplinaire et pénal de la marine marchande

■ Gestion du permis plaisance

■ Capitaineries : gestion des mouvements dans les ports, surveillance et conservation des installations portuaires, police des plans d'eau, police du balisage, police de l'environnement,

■ Sur le littoral : application de la réglementation concernant le domaine public maritime naturel (sol et sous-sol), les schémas de mise en valeur de la mer, les infrastructures et activités de plaisance, participation aux plans polmar-terre.

■ Signalisation maritime : exploitation et maintenance des établissements de signalisation maritime et de radio-navigation sur la base d'un centre principal interdépartemental.