



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

DOSSIER DE PRESSE



Remise des premiers rapports des Comités opérationnels du Grenelle de la Mer

Vendredi 16 avril 2010

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

Contacts presse :

Benoît PARAYRE	01 40 81 72 36
Frédérique HENRY	01 40 81 31 59
Muriel DUBOIS-VIZIOZ	01 40 81 31 73



Hôtel de Roquelaure – 246, boulevard Saint-Germain – 75007 PARIS

www.developpement-durable.gouv.fr

**Présent
pour
l'avenir**

www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

Etape préliminaire / Mars 2009 : Préparation méthodologique et organisationnelle P 3

1^{ère} étape / Avril à Juin : Concertation au sein des groupes de travail, consultation des Français et de divers organismes experts en ce domaine P 4

2^{ème} étape / Mi-juillet : Tables rondes finales de synthèse 10 et 15 juillet 2009 P. 5

3^{ème} étape / de novembre à l'été 2010 : Travaux des comités opérationnels (ComOps) P 7

Remise des premiers rapports des Comités opérationnels du Grenelle de la Mer Synthèse des principales propositions P 9

- **Comop n°7** : "Evaluation, études d'impact", piloté par Jean-Yves Perrot, PDG Ifremer.
- **Comop n°8** : "Recherche et Innovation", piloté par Françoise Gaill, directrice de l'Institut Ecologie et Environnement, du CNRS.
- **Comop n°9** : "Formation, pluri-activités, social", piloté par Christophe Eoche-Duval, Maître des Requêtes au Conseil d'Etat.
- **Comop n°12** : "Navire du futur", piloté par Jean-Marie Poimboeuf, président du Groupement Industriel des Constructions et Armements Navals (GICAN).
- **Comop n°13** : "Pollutions marines", piloté par Jean-Marc Schindler, Administrateur général des affaires maritimes.
- **Comop n°17** : "Transports maritimes", piloté par Michel Quimbert, Président du Conseil supérieur de la marine marchande.
- **Comop n°18** : "Plaisance", piloté par Gérard d'Aboville, Président du Conseil national de la navigation de plaisance et des sports nautiques.

Tableau de suivi des groupes de travail du Grenelle de la Mer P 28





« Nous franchissons aujourd’hui une nouvelle étape du Grenelle de la Mer avec la remise des premiers rapports des Comités opérationnels. C’est une avancée considérable vers la définition d’une politique maritime à la fois lisible et acceptée par tous, intégrée et ambitieuse, qui permettra à la France de tenir son rang et de préparer l’avenir » précise Jean-Louis BORLOO, Ministre d’Etat, Ministre de l’Ecologie, de l’Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le Climat.

Le Grenelle de la Mer a été annoncé le 27 février 2009 par Jean-Louis BORLOO. Le démarrage de ses travaux a fait l’objet d’une conférence de presse du ministre d’État le 5 avril 2009, avec une mise en place effective des groupes de travail le 6 avril.

L’ambition du gouvernement était de lancer une large réflexion et un débat en vue de la définition d’une **politique maritime de la France, lisible et acceptée par tous, intégrée et ambitieuse, pour répondre aux défis de la mer et pour permettre à la France de tenir le rang que lui confèrent ses immenses espaces océaniques et littoraux.**

Deuxième espace maritime du monde, la France est présente sur un grand nombre de mers et d’océans, avec notamment 68% de ses aires maritimes situées dans le Pacifique sud. La dimension ultra-marine des défis actuels est une composante importante des travaux.

Étape préliminaire / mars 2009 : Préparation méthodologique et organisationnelle

Fortement inspiré des méthodes mises en oeuvre avec succès pour le Grenelle Environnement, le Grenelle de la Mer a un caractère très largement interministériel. Son ambition est de prendre autant en compte les préoccupations environnementales que les dimensions économiques, sociales et humaines de la mer.

Ce processus a réuni les parties prenantes selon une organisation passant par la constitution de quatre groupes de travail constitués autour de thématiques transversales, composés de cinq collèges chacun (État, élus, employeurs, salariés, organisations non gouvernementales), complétés par des personnalités qualifiées et comportant une forte proportion de représentants ultramarins (environ 15 %).

Mission : à partir d’un état des lieux partagé, prendre en considération **l’état des milieux marins et littoraux et dresser une liste de propositions de nature à favoriser une grande politique de la mer, du littoral et des activités maritimes, pleinement intégrées à une perspective de développement durable.**

Thèmes des quatre groupes de travail :

- **1 : La délicate rencontre entre la terre et la mer** (président : M. Jérôme BIGNON)
- **2 : Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir** (président : M. Eric GIULY)
- **3 : Partager la passion de la mer** (président : M. Christian BUCHET)
- **4 : Planète mer : Inventer de nouvelles régulations** (président : M. Laurent LUCCHINI)

1ere étape / Avril à Juin : Concertation au sein des groupes de travail, consultation des Français et de divers organismes experts en ce domaine

Les groupes de travail :

Entre 5 et 8 réunions par groupe.

Remise des rapports des groupes de travail, **le 9 juin**, et lancement de la phase de consultation.

Afin de permettre une prise en compte effective des aspects liés à l'outre-mer, outre une participation de représentants ultra-marins, entre le 24 et le 30 mai, deux délégations composées de membres des quatre groupes de travail se sont rendues dans la zone Antilles-Guyane et dans l'Océan Indien (La Réunion, Mayotte, Terres australes et antarctiques françaises) pour y travailler sur les différentes thématiques avec les acteurs locaux.

La consultation des Français :

L'objectif était double :

- Faire en sorte qu'au-delà des participants aux groupes de travail, tous les acteurs locaux, tous les professionnels de la mer, tous les élus, et plus généralement tous les Français, s'approprient ce grand débat national sur la mer ;
- Recueillir les observations et contributions des partenaires locaux par rapport aux propositions des groupes de travail.

Deux modalités de consultation publique :

■ Une **consultation en ligne** du 9 au 24 juin sur www.legrenelle-mer.gouv.fr pour recueillir, via des forums de discussions, la réaction et les contributions des internautes sur les propositions issues des groupes de travail. Au cours de cette consultation, le site a reçu plus de 26 000 visiteurs et bénéficié d'un total de 22 426 participations (590 contributions individuelles ; 2 137 réponses ; 19 699 votes).

Ainsi, plus de 85% des internautes ayant visité le site ont participé à la consultation en évaluant les orientations des groupes de travail, en déposant une contribution individuelle, en votant et/ou en commentant les propositions des internautes. Une synthèse de chacun des forums de discussions a été mise sur le site et adressée aux acteurs des Tables rondes finales ;

■ **18 réunions régionales** du 11 au 24 juin organisées par les préfets et les maires sur une journée, dont 7 en outre-mer, en présence d'animateurs des groupes de travail (présidents ou rapporteurs) avec débat autour des mesures proposées : régions : Haute-Normandie, Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Provence-alpes-côte-d'azur, La Réunion, Polynésie française, Nord-Pas-de-Calais / Picardie, Saint-Pierre-et-Miquelon, Mayotte, Guyane, Guadeloupe, Martinique, Poitou-Charente, Pays de la Loire, Bretagne, Corse, Basse-Normandie, Alsace.

Ces réunions ont fait l'objet de synthèses mises sur le site et adressées aux acteurs des Tables rondes finales. Environ 4 000 personnes ont été présentes aux réunions au total.

La consultation d'experts :

Les Conseils nationaux concernés par les sujets abordés {Conseil national du littoral, Conseil supérieur de la marine marchande...(une vingtaine au total)} ont été saisis pour avis sur les propositions. Ces avis ont été rendus publics et mis à disposition des participants aux Tables rondes finales.

Plusieurs événements de nature à concourir à cette mobilisation nationale autour du Grenelle de la Mer, à savoir :

■ **La Journée mondiale des océans le 8 juin ;**

■ **Une grande campagne de sensibilisation dans les médias « J'apprends la mer, les lacs et les rivières ».** Objectif : responsabiliser et éduquer les usagers aux comportements citoyens et responsables vis-à-vis de l'environnement, prévenir les accidents, réduire le nombre d'opérations de sauvetage et les rendre plus efficaces ;

■ **Du 8 juin à la fin de l'été : un événementiel : les « Journées de la mer » organisées par le ministère (8 au 14 juin)** et plus de 300 manifestations dans toute la France. Objectif : faire découvrir la mer aux Français, ses richesses, les activités maritimes, l'état de la recherche scientifique sur la mer, à travers des portes ouvertes, conférences, expositions, navigation...

2^{ème} étape / Mi-juillet : Tables rondes finales de synthèse 10 et 15 Juillet 2009

Elles ont permis d'entériner une série de mesures en faveur des énergies marines, de la biodiversité et de la pêche durable ou encore de la gouvernance.

Elles ont rendu possible l'adoption de **137 engagements** ¹ visant en particulier à répondre aux objectifs suivants :

Soutenir et promouvoir le développement durable des **énergies marines** et notamment faire de l'outre-mer la vitrine française des énergies renouvelables marines ;

¹ Le Livre Bleu consignant ces engagements est accessible au public sur www.legrenelle-mer.gouv.fr / les engagements

Disposer **d'une marine marchande forte et de qualité**, de ports attractifs et de chantiers navals innovants et compétitifs, ainsi que d'une expertise reconnue permettant à la France d'exporter son savoir-faire à l'international, en considérant les nouveaux enjeux et la recherche du développement durable ;

Renforcer la protection et la valorisation de la **biodiversité marine**, notamment en s'assurant de la cohérence des politiques publiques internationales, européennes et nationales, et en mettant en place un réseau d'aires marines protégées, qu'il s'agit de développer ;

Développer et valoriser des procédés de **pêche durable**, mieux intégrer les activités de pêche à l'économie littorale, protéger les espèces en danger et les espaces sensibles, concevoir des ports de pêches adaptés et mieux encadrer la pêche de loisir ; Améliorer les performances environnementales des aquacultures ;

Renforcer la lutte contre les **pollutions marines** pour tendre en particulier vers une disparition de la pollution liée aux activités maritimes ; S'assurer, avant de développer l'extraction minière en mer, que ces activités soient les moins préjudiciables possibles aux écosystèmes marins ;

Agir pour des **activités agricoles préservées** et respectueuses de l'environnement en zone littorale ; Réduire drastiquement les **pollutions d'origine tellurique** et renforcer la lutte contre les macro-déchets et déchets flottants ;

Mettre en place une politique d'aménagement et une **gestion intégrée du littoral** dans une perspective de développement durable et y inscrire les activités littorales touristiques ;

Innover en matière de gouvernance nationale et infra-nationale des zones littorales, notamment mettre en place une stratégie nationale de la mer et du littoral prenant en compte l'ensemble de « l'Archipel France » et intégrant les dimensions européennes et régionales ; Aller vers une meilleure **surveillance et un contrôle** plus efficace du milieu marin, notamment par une meilleure organisation des moyens publics ;

Faire que **l'éducation à la mer** devienne une priorité, notamment en préservant et valorisant le patrimoine maritime français, en mettant en œuvre une stratégie de sensibilisation et de communication à destination du grand public et en intégrant la mer dans les formations initiales ; Développer de façon significative la **recherche et l'observation** sur le patrimoine maritime, les milieux, les risques, les potentialités et répondre ainsi au besoin « abyssal » de **connaissances**.

Réfléchir aux **modalités de financement** des actions maritimes et définir ce qu'elles pourraient être.

Lors de son intervention au Havre, le 16 juillet 2009, le Président de la République a défini des orientations stratégiques pour **la politique maritime de la France**. Elles concernent notamment, un objectif de surface d'aires marines protégées couvrant 20 % des mers relevant de la souveraineté de la France d'ici à 2020, une gestion des ressources marines sur la base d'avis scientifiques fiables et partagés, un programme ambitieux d'équipement en énergies marines, le développement d'une politique industrielle intégrée des métiers de la mer, un renforcement de l'action de l'Etat en mer.

3ème étape / de novembre 2009 à l'été 2010 : Travaux des comités opérationnels (ComOps)

Le Comité interministériel de la mer (CIMER) de décembre 2009

Il a validé la stratégie nationale pour la mer et les océans en s'appuyant sur les travaux et préconisations du Grenelle de la Mer.

La mise en place des groupes de travail

A l'instar des comités opérationnels institués avec succès par le Grenelle Environnement, des comités « Grenelle Mer » ont été lancés à l'automne 2009 pour concrétiser les engagements du Grenelle.

Le mandat des groupes étant de définir, de manière la plus concrète possible, de quelle manière, selon quel calendrier, et avec quels moyens peuvent être mis en œuvre les engagements.

18 groupes (missions, comités opérationnels, groupes ad hoc ou saisine d'organismes existants) de taille et de durée variables ont été constitués sous la forme des cinq collèges.

Les engagements du Grenelle de la Mer ont été répartis dans chacun des groupes selon leur thématique. A titre d'exemple, l'avenir des pêches profondes, le démantèlement des navires, l'aménagement et la gestion du littoral, le droit d'usage des mers et la fiscalité.

Sept comités opérationnels remettent le 16 avril 2010 leurs rapports définitifs :

- Etudes d'impact et évaluation ;
- Recherche et innovation ;
- Formation, pluri-activité, social ;
- Navire du futur ;
- Pollutions marines ;
- Transports maritimes ;
- Plaisance et loisirs nautiques.

Les rapports définitifs de l'ensemble des ComOps restant seront remis en juin 2010 (sauf le groupe « Aires marines protégées » qui remettra son rapport en fin d'année 2010) :

- Avenir des pêches profondes ;
- Démantèlement des navires ;

- Sensibilisation, éducation, communication ;
- Fonctionnement du FIPOLE et réparations ;
- Droit d'usage des mers, financement, fiscalité ;
- Port marchand du futur ;
- Sédiments de dragage ;
- Fonds financier pour les macro-déchets ;
- Aires marines protégées.

Les chantiers opérationnels du Grenelle de la Mer ne sont cependant qu'un élément de sa mise en œuvre.

Celle-ci passe également par **des dispositions législatives dans le projet de loi Grenelle 2**, par des **actions diplomatiques au sein de l'UE et dans les instances internationales** - comme cela a été le cas notamment en faveur de la protection des espèces menacées d'extinction : thon rouge, requins, espèces profondes,... - ainsi que par des **événements de mobilisation nationale comme les prochaines « Journées de la mer » de juin 2010**.



Comité opérationnel n°7 Etudes d'impact, évaluation

Synthèse des principales propositions

Les propositions formulées par ce groupe, qui s'est réuni à 11 reprises autour d'un fort consensus, ne relèvent pas du domaine législatif. Hormis quelques avancées réglementaires l'essentiel requiert la rédaction de guides de bonnes pratiques et la signature de conventions partenariales.

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

Mieux articuler les échelles d'évaluation

Développer, dans une logique intégratrice et écosystémique, la planification stratégique transversale (inter-activités), elle-même soumise à évaluation environnementale et élaborée dans un cadre participatif. S'assurer de la cohérence des différents outils de planification terrestres (SDAGE...), littoraux et marins.

Élaborer rapidement des documents stratégiques de façade, dans un calendrier et un cadre cohérents avec la mise en œuvre de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin. Permettre leur déclinaison cohérente selon une échelle géographique plus fine, par exemple au travers d'un des outils de planification locale existants, tels que les schémas de cohérence territoriale avec volet littoral – valant schémas de mise en valeur de la mer (ScoT-SMVM), les schémas d'aménagement régionaux (SAR) des départements d'Outre-mer, les schémas de mise en valeur de la mer (SMVM), en les faisant évoluer.

Veiller à l'articulation des projets avec ces documents de planification.

Soumettre à études d'impact les activités présentant des incidences notables sur l'environnement.

Regrouper les différentes procédures auxquelles sont soumis les porteurs de projets en une démarche unique d'élaboration, d'évaluation et de concertation.

Ouvrir l'évaluation des impacts au débat contradictoire

Systématiser la pratique du cadrage préalable et le rendre public afin de permettre aux parties intéressées de s'y associer.

Faciliter l'accès du public à l'évaluation grâce à la création d'un portail internet d'accès aux cadrages préalables, aux évaluations environnementales et études d'impact aux avis des autorités environnementales.

Veiller à ce que les parties intéressées et les experts amenés à avoir des échanges contradictoires à propos d'une étude d'impact observent les règles de bonne pratique de l'expertise : formalisation des avis, référencement des sources, explicitation des méthodes de production de données.

S'assurer, dans les départements littoraux, de la compétence en matière maritime des commissaires enquêteurs intervenant sur les plans, programmes et projets littoraux et maritimes.

Améliorer la qualité des évaluations environnementales :

Renforcer les garanties de compétence et d'impartialité des experts, quels qu'ils soient (chartes de bonnes pratiques et au besoin certification ou accréditation...).

Renforcer les exigences de qualité et d'objectivité du volet social et du volet économique des évaluations.

Développer la mise en place de dispositifs de suivi des effets, à différentes échelles, y compris, dans certains cas, par des commissions locales de suivi des projets.

Engagement 60 : Améliorer les performances environnementales des aquacultures

Assurer l'articulation et la conformité des schémas régionaux de développement de l'aquaculture avec les documents de planification stratégique transversale (documents stratégiques de façade,) et les soumettre à évaluation environnementale stratégique.

Généraliser les guides méthodologiques pour l'élaboration des dossiers de demande d'autorisation d'exploiter en matière de pisciculture marine à l'ensemble des régions littorales et actualiser, en tant que de besoin, les deux premiers (PACA et Corse).

Engagement 11 : Pour les activités d'extraction par faible profondeur

Poursuivre l'étude BRGM/IFREMER sur l'ensemble des façades Manche et Atlantique, à partir de 2010 ; dans un deuxième temps dans les départements d'outre-mer, puis à terme sur la façade méditerranéenne.

Soumettre à étude d'impact les extractions de sédiments, quelle que soit leur finalité (commerciale ou travaux de défense contre la mer).

Engagement 12 : Pour les projets miniers en eaux profondes

Assortir le projet pilote minier de Wallis et Futuna d'une démarche d'acquisition de connaissances du milieu et de l'écosystème et d'un processus d'évaluation environnementale particulièrement poussés.

Promouvoir auprès de l'autorité internationale des fonds marins (ISA) l'approche française d'évaluation des impacts.

Engagement 120 : Réaliser un état de référence et accélérer l'exploration des mers et des fonds marins

Établir un référentiel national pour la gestion des données sur les milieux marins, dans le cadre d'un système d'information sur la mer.

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

Évaluation de la valeur économique des services rendus par les écosystèmes

Identifier au niveau pertinent (schéma de façade, guides méthodologiques) les services écologiques

Pollution sonore marine et littorale

Proposer que le programme d'océanographie opérationnelle soit complété par des dispositifs de mesure du bruit marin (bouées et flotteurs dérivants).

Concentrer des efforts de recherche sur les aires marines protégées et le sanctuaire PELAGOS.

Engagement 129 : Développer la connaissance des impacts et des risques dans certains domaines sensibles

Mettre en œuvre des stratégies différenciées d'adaptation selon le contexte et les enjeux locaux.

Assurer, à l'échelle adaptée et aux stades de réflexion opportuns, une large concertation sur la définition des stratégies locales d'adaptation.



Comité Opérationnel n°8

Recherche & Innovation

Les programmes de recherche et d'innovation à mettre en œuvre auront par nature un coût budgétaire important. Celui-ci n'a pas été évalué dans le cadre du Comop. C'est pourquoi la création d'une fondation « mer » est proposée, afin que des financements privés puissent venir compléter l'action publique et les mesures identifiées notamment dans le Grand Emprunt.

La recherche marine prend aujourd'hui une dimension à la fois scientifique, sociale, environnementale, économique, technologique et industrielle.

Synthèse des trois domaines de priorité retenus :

1) Mettre en place un grand Programme Mer ambitieux, aventure de notre siècle, qui aurait pu s'appeler océans si le titre n'était déjà fameux par un film venant de paraître, et regroupant différents aspects.

De l'observation des environnements marins et des communautés qu'ils abritent, de la biodiversité à toutes les profondeurs des mers, des côtes et des littoraux avec la fresque des inventaires qui restent à réaliser autour du globe, en particulier dans les rapports terre mer ultramarins.

Ces activités valoriseraient les activités des pêches dans toutes leurs dimensions, en particulier celles de la formation et de l'information. Les différentes facettes de ce programme pourraient intégrer l'innovation sous tous ses aspects, s'appuyant en particulier sur les pôles de compétitivité, pôles alimentant les réseaux ultramarins, développant les recherches et les formations sur les coraux, les mangroves, et tous les écosystèmes délaissés du point de vue de la connaissance faute de moyens pour y parvenir.

Et valorisant justement ces savoirs de professionnels de la mer, d'observateurs de milieux naturels, les pêcheurs dont l'activité est un savoir faire inestimable deviendraient acteurs centraux dans l'alimentation des infrastructures des connaissances de l'environnement marin. Reste la formation qu'il est indispensable de promouvoir si l'on veut faire connaître les richesses de la mer. Et en particulier ces savoir-faire techniques délaissés faute d'avoir pu s'intégrer aux cursus existants .

Un tel programme s'appuierait sur la récente alliance de la recherche pour l'environnement, AllEnvi, qui privilégie un grand thème mer dans ses thématiques, **sur le CSTF** qui regroupe les forces de la flotte océanographique française, côtière et hauturière, comme sur les axes prioritaires de la stratégie nationale de recherche et d'innovation (SNRI). Il viserait à rassembler les efforts des organismes de recherche et des établissements d'enseignement

supérieurs, comme des grandes entreprises, autour d'un label unique. Il aurait une mission de prospection, de cartographie, d'observations, d'inventaires et de développements aussi étendus que possible dans l'épaisseur des mers, des vivants qui l'habitent ainsi que des fonds marins qui les portent et des interfaces qui les contraignent.

2) Entreprendre et mener à bien un tel programme nécessite de s'appuyer non seulement sur des instances spécialisées comme nous venons de le voir, mais surtout de disposer d'une instance de prospective, de débat et de gouvernance, le COMER, pour dialoguer avec tous les acteurs de la mer, proposer des pistes de stratégies d'innovation et de recherche, adopter des points de vue synthétiques, valoriser des approches originales.

Le Conseil de la recherche marine, maritime, littorale et portuaire, doté d'une gouvernance à 5 et dénommé COMER, est ce que nous proposons comme instance de coordination entre acteurs de la recherche, coordonnée au conseil national de l'archipel France en cours de création.

Considérant que le seul redéploiement des moyens et les seules synergies dégagées par de meilleurs partenariats ne sauraient suffire au financement du Programme Mer, le comité souhaite insister sur la nécessité de mobiliser deux outils nouveaux permettant d'affecter des moyens au Programme Mer.

3) Développer une structure de type fondation pour coordonner les possibilités de financement du Programme Mer et de la diversité des actions possibles.

Cette structure pourrait financer des programmes de recherche labellisés « expédition des temps modernes » ; lancer des appels à projets de recherche, de formation, ou de développement d'activités marines, maritimes, portuaires ou littorales ; organiser périodiquement des « prix de l'innovation mer » qui récompenseront les auteurs de résultats scientifiques originaux, ou les créateurs de technologies innovantes, notamment dans le domaine de la pêche ; mettre en valeur des résultats signifiants pour le grand public, la science, l'activité économique ; donner une visibilité et une cohérence aux sujets mer, permettant d'avoir une interface avec les organismes étrangers existants

La gouvernance à 5 doit pouvoir être exercée dans l'animation de la fondation aussi celle-ci s'appuiera sur les propositions de AIIEnvi et sur le COMER qui donnera un avis sur ses projets d'orientation.



Comité opérationnel n°9

« Formation, pluri-activités, social »

Ce groupe a été marqué par un dialogue très actif avec les partenaires sociaux, qui a notamment permis, en marge des discussions propres sur les engagements du Grenelle de la Mer, des avancées très significatives sur le Registre International Français et les conditions sociales d'exploitation des navires battant pavillon français et immatriculés sur ce registre. Des étapes législatives seront nécessaires à la ratification d'un certain nombre d'instruments internationaux proposée par le ComOp.

La définition des phases de mise en œuvre des engagements du Grenelle de la Mer liés aux questions sociales et de formation a été étudiée au sein du comité opérationnel « Formation, pluri-activités, social » sous la présidence de M. Christophe Eoche-Duval, maître des requêtes au Conseil d'Etat. Le comité a fonctionné comme un dispositif resserré et fortement concret. Les mesures relatives à l'Outre mer font l'objet d'un calendrier aménagé et sous l'organisation des préfets.

La mise en œuvre de ces mesures ne nécessite pas des budgets importants liés à des investissements en infrastructures ; elles impliquent en revanche des « investissements humains » notables compte tenu des expertises et des encadrements qu'elles supposent : face à face pédagogique pour ce qui concerne la formation, missions des centres de sécurités des navires et de l'inspection du travail, travaux d'analyse juridique ou économiques.

Synthèse des propositions

FORMATION

Les grandes actions proposées par le comité sont les suivantes :

- consolider les réseaux des lycées professionnels maritimes en leur permettant de développer une formation du CAP au BTS comme cela se fait dans les autres secteurs, actuellement les formations n'allant que jusqu'au bac professionnel qui vient d'être mis en place ; un calendrier a été programmé afin de labelliser les lycées professionnels maritimes en tant que « lycées des métiers de la mer » ;

- créer l'école nationale supérieure maritime le plus rapidement possible avec la nomination d'un préfigurateur chargé notamment de définir le cadre général de la recherche et les partenariats avec les autres grandes écoles maritimes ;

■ développer les outils de la formation tout au long de la vie avec en particulier l'accompagnement des jeunes dans la profession dans le cadre de tutorats à monter et l'amélioration des dispositifs de validation des acquis de l'expérience ;

■ ratifier la convention internationale de l'OMI sur les normes de formation à la pêche (convention STCW à la pêche) ;

■ pour ce qui concerne les formations maritimes destinées aux acteurs publics, le comité a demandé de donner mandat à l'école de formation des affaires maritimes pour être tête de réseau, considérant la nécessité pour l'administration française de conserver un cœur de compétences maritimes fortes.

PLURI-ACTIVITES (pêche)

Il a été noté que cette nécessité d'ouverture, certes importante, ne peut être conçue comme une alternative à la pêche mais uniquement comme une des activités complémentaires au revenu des pêcheurs même si, dans certains cas, elles peuvent être non négligeables pour l'entreprise.

Des propositions concrètes ont été proposées, notamment :

- pouvoir expérimenter des projets concrets liés aux activités de découverte des activités de pêche à bord des navires de pêche, ce qu'on appelle le pescatourisme ; un groupe de travail associant les professionnels et les administrations a déjà commencé à travailler sur ce projet ;

- cette question du pescatourisme pourra être élargie à d'autres formes de pluri activités comme la gestion des macro-déchets.

SOCIAL

Des propositions concrètes ont été proposées, notamment :

■ ratifier et mettre en oeuvre la convention du travail maritime qui paraît le moyen le plus pertinent pour assurer un minimum social applicable à tous les pavillons et appliqué par tous les Etats du port avec volontarisme ; le comité a considéré que l'Etat doit aussi se donner les moyens d'assurer efficacement ses missions de contrôles au travers de ses effectifs d'inspecteurs chargés du contrôle. Le comité a rappelé aussi l'importance de l'inspection du travail et des propositions ont été faites afin de la consolider ;

■ des réunions semestrielles d'informations se tiendront entre inspecteurs de la sécurité des navires, inspecteurs du travail et partenaires sociaux et relatives aux navires étrangers qui escales dans nos ports et qui ne respectent pas les conventions internationales maritimes ;

■ le comité a invité les partenaires sociaux à ouvrir rapidement un dialogue paritaire sur le dossier du RIF, les directeur des affaires maritimes devant favoriser ce dialogue ;

■ sur la question des marins abandonnés dans les ports, un certain nombre de mesures ont été proposées pour conforter et améliorer le dispositif actuel que l'Etat met en oeuvre avec ses partenaires notamment ITF ;

■ le comité s'est intéressé à la prise en compte de l'élément humain dans les problématiques de l'emploi et de la sécurité avec plusieurs actions pratiques : étude sur la fatigue des gens de mer

comme mode de prévention des accidents, assurer le succès de la formation sécurité à la pêche, élaborer un plan pluriannuel d'action national contre les risques professionnels et les addictions,...

■ pour ce qui concerne plus spécifiquement la pêche, le comité a fait des propositions pratiques en ce qui concerne les questions de salaire notamment en lien avec l'observatoire des métiers à la pêche ;

■ au niveau communautaire, le comité s'est intéressé à la question des navires à passagers assurant des liaisons entre Etats membres en préconisant d'étudier des projets d'accords cadre ou de conventions collectives régionales ; il s'agit de perspectives qui pourraient être promues au niveau communautaire en cas d'issue favorable notamment dans le contexte des textes sociaux préparés par la Commission européenne pour 2011. Pour ce qui concerne la pêche, le comité recommande la réalisation d'une étude comparative sur les droits sociaux à la pêche entre pays membres de l'Union dans la perspective de la réforme de la politique commune des pêches ;

■ le comité a demandé aux acteurs du transport et des services maritimes de réfléchir à un dispositif de responsabilité sociétale des entreprises adaptées à leur activité. Le secteur de la pêche est encouragé à travailler sur le volet social à inclure dans l'éco label « pêche française » mais aussi à promouvoir un dispositif équivalent au niveau communautaire.

Groupe ad hoc n°12

Navire du futur

Le coût de la mise en œuvre effective du programme de recherche envisagé par ce groupe en matière d'innovation navale s'élève à 70 millions d'euros par an pendant 10 ans.

Par ailleurs, la création d'un Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités navales (CORICAN) prévu par l'engagement 130c a été décidé par le Comité interministériel de la Mer du 8 décembre 2009. Le CORICAN aura pour mission de définir une stratégie française à moyen et à long terme pour la recherche, le développement technologique notamment par la définition d'un programme industriel « Navire du futur ».

Synthèse des propositions

Le groupe a conduit ses travaux selon la démarche suivante :

- les navires du futur et leurs équipements et plus globalement les structures marines nécessitent des **innovations**, notamment pour remplir les objectifs du Grenelle de la Mer ;
- pour mettre en œuvre ces innovations, les industriels se heurtent à des verrous technologiques, d'où la nécessité de mener des programmes de **recherche** sur ces thématiques ;
- ces recherches nécessitent des **outils constituant des investissements pour l'avenir**.

1. Objectifs et perspectives.

Le groupe de travail propose une véritable stratégie **nationale** pour l'activité et l'emploi, dans une démarche de croissance durable sur le territoire national, stratégie que les pôles de compétitivité contribueront à mettre en œuvre au travers de l'émergence et du soutien de projets collaboratifs innovants.

2. Actions pour atteindre les objectifs.

Le groupe propose le lancement d'un programme de recherche permettant de combiner :

■ l'architecture, les équipements, et l'intégration des systèmes à bord : **le produit**,

■ la compétitivité de toute la filière : **la production**.

Le produit, c'est à dire les navires ou plus généralement les structures marines avec leurs équipements, devra être plus économe, plus propre, plus sûr et plus intelligent. Il devra faire appel plus largement encore qu'aujourd'hui aux technologies de l'information et de la communication (TIC).

Le développement des technologies du navire du futur doit s'accompagner d'une stratégie favorisant sur le territoire national une filière navale française compétitive, complète et cohérente.

Le groupe de travail a mobilisé l'ensemble de la filière, en s'appuyant notamment sur les pôles de compétitivité Mer et EMC2, ainsi que sur le GICAN. La filière industrielle a répondu de manière dynamique puisque plus de 200 actions concrètes de recherche et d'innovation ont été identifiées et ont fait l'objet de fiches intégrant, chaque fois que c'était possible, une évaluation économique des projets proposés. L'agrégation des thèmes de recherche en provenance de la filière navale a conduit à estimer nécessaire un programme de recherche et d'innovation de 50 millions d'euros par an pour le navire et de 20 millions d'euros par an pour la compétitivité de la filière navale. Le CORICAN pourra s'appuyer sur ces données.

D'autres actions spécifiques sont également proposées, toujours en lien avec les engagements du Grenelle de la Mer :

■ la définition et mise en œuvre d'un écolabel de l'ensemble de la chaîne de propulsion, voire du navire,

■ de nouvelles règles de jauge pour la pêche permettant notamment le déploiement d'arts de pêche plus sélectifs et la pluriactivité,

■ des initiatives améliorant la protection des mammifères marins : création d'un observatoire, protocole d'atténuation des nuisances acoustiques, tests de dispositifs.

3. Outils pour la mise en œuvre de ces actions.

3.1 Regroupement des acteurs : Création du CIRAN, Centre en charge de l'Innovation et des Recherches Applicables dans le Naval.

La mise en œuvre du programme de recherche nécessite la mobilisation de l'ensemble des forces et des compétences françaises alors que les acteurs et les outils restent encore trop dispersés et isolés pour offrir une alternative crédible aux structures équivalentes en Europe. Il est donc proposé de structurer et de fédérer les acteurs nationaux de la recherche navale en créant le Centre en charge de l'Innovation et des Recherches Applicables dans le Naval, le CIRAN, doté de moyens humains et équipements de recherche propres qui aurait pour vocation :

■ d'organiser les compétences et les moyens d'essais dans un effort d'optimisation cohérent au service de toute la communauté navale et maritime française,

■ d'identifier, les investissements nécessaires pour adapter les moyens d'essais aux ambitions des programmes de recherche et de développement proposés par le CORICAN.

Pour accompagner le CIRAN, il pourrait s'avérer nécessaire de mettre en place un outil financier, éventuellement sous la forme d'une fondation, capable de collecter et gérer des fonds publics et privés. La création du CIRAN pourrait être proposée aux financements du grand emprunt, notamment au titre des Instituts de Recherche Technologique.

3.2 Navires d'expérimentation et de démonstration en mer.

Les contraintes très spécifiques du milieu marin ne permettent pas la validation des innovations complètement à terre, et/ou par des simulations et des modélisations. Ceci nécessite des **plate-formes mobiles d'expérimentation et de démonstration en mer**. Il est donc proposé, éventuellement dans le cadre des investissements pour l'avenir, liés au grand emprunt :

■ l'étude et la construction d'un navire, plate-forme d'expérimentation des technologies innovantes à vocation nationale, correspondant à un investissement de 50 millions d'euros. Son objectif sera de valider à la mer un ensemble d'équipements, de systèmes ou de sous-systèmes impossibles à valider sur des navires existants, compte tenu de leur taille ou de leur influence potentielle sur le comportement des navires en opération. Le modèle économique détaillé reste encore à définir, mais le principe serait que son exploitation ne comprenant pas son amortissement devrait être financée par les programmes de recherche et les contrats. La gestion scientifique et la gestion navale seraient couplées sur le modèle existant entre l'Ifremer et Genavir pour les navires océanographiques.

■ l'étude et la construction de navires plus petits, d'un coût unitaire maximal estimé à 4 millions d'euros, à vocation régionale, dont certains seront dédiés spécifiquement à l'Outre-Mer.

Groupe 13 - Pollutions marines

Synthèse des mesures proposées

Epaves à venir

- Ratifier et promouvoir la ratification de la Convention de Nairobi sur les épaves.
- Mettre en place un dispositif d'action permettant de mieux utiliser tous les textes internationaux pour imposer la dépollution ou le renflouement des épaves futures par leurs armateurs sans dépasser le délai de trois ans prescrit par la Convention de 1969 sur la Responsabilité Civile pour les dommages de pollution (LLMC) et son Protocole de 96.

Epaves anciennes

- Etendre le recensement des épaves engagé par le Cedre à la Manche en coopération avec les britanniques et aux zones Atlantique et Méditerranée en coopération avec l'Espagne selon les zones et compléter par les différents bassins ultra-marins.
- Centraliser sur informatique de manière harmonisée pour l'ensemble des eaux sous juridiction française :
 - les renseignements sur les épaves détenus par le Cedre, le SHOM et divers autres organismes.
 - les éléments relatifs à la détection des agents polluants et à la mesure du ou des polluants résiduels ainsi qu'à la mesure quantitative des fuites éventuelles ;
 - les informations sur les différentes techniques d'intervention
 - les informations relatives aux interventions déjà conduites sur des épaves.

Lutter efficacement contre les pollutions

- Faire connaître aux acteurs la liste des lieux de refuge désignés dans le cadre européen du paquet ERIKA :

■ Etudier et planifier la définition et le positionnement des moyens nécessaires pour le traitement des conséquences à terre.

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

■ Demander à l'OMI d'amender les dispositions de la convention SOLAS (chapitre II-1) relatives aux dispositifs et procédures de remorquage d'urgence, afin d'étendre les dispositions de la règle 3-4 aux navires qui présentent un fort déplacement ou un fort fardage en particulier les porte-conteneurs et les navires à passagers.

■ Maintenir une capacité d'emport par hélicoptère adaptée pour une équipe d'intervention et son matériel de remorquage d'urgence, d'assistance et de sauvetage.

Mettre en place des plans infra POLMAR

■ Constituer des plans communaux de lutte contre les pollutions marines et les harmoniser avec les plans existants.

■ Etablir des conventions par façade maritime pour la mise en place une capacité d'intervention objet du projet « SENTINELLE ».

Prévenir les accidents et les pollutions

■ Revoir les règles internationales fixant les effectifs minimaux à bord des navires en transit et ratifier en urgence la Convention du Travail Maritime 2006 de l'OIT.

■ Mettre en place les mesures de mise en œuvre de la CTM au RIF (Registre International Français.) et assurer la conformité de nos navires y compris ceux immatriculés au RIF avec les dispositions de cet instrument international en leur permettant de disposer des certificats appropriés lors de son entrée en vigueur.

Un contrôle efficace des navires étrangers escalant dans nos ports au titre de cette convention pour en l'application des normes (cf. 92a.1).

■ Demander à l'OMI d'inscrire le sujet de « la sécurité du transport des conteneurs et de leur assujettissement » à l'ordre du jour du comité ou des sous-comités appropriés.

■ Mieux repérer les pollutions : équipement en drones, améliorer le couplage entre images radar et satellite et poursuivre en liaison avec l'AESM la démarche d'amélioration du couplage entre les différents systèmes existants (CleanSeaNet, AIS, LRIT).

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

Surveillance et contrôle en mer

■ Mettre en œuvre des mécanismes de contrôle et de surveillance des navires en escale ou en transit transportant des cargaisons dangereuses, des hydrocarbures, par l'État du port. Agir en ce sens pour l'État riverain, dans les ports et dans les eaux sous juridiction nationale (ex : dispositifs de séparation de trafic). Etablir à l'échelle européenne une coordination renforcée des moyens de surveillance côtière, du type garde côte, notamment dans les zones critiques telles que les détroits, et dans les espaces du large : golfe de Gascogne, atterrages atlantiques de la Manche.

■ Etudier la faisabilité de bases de données internationales relatives aux titres détenus par les navires et à la mise en place d'un système sécurisé d'échange d'information sur les navires transportant des marchandises dangereuses.

Groupe 17 - « Transports maritimes »

Des interventions auprès de la Commission européenne sont rendues nécessaires par les propositions de ce groupe qui emportent la prise en charge par l'Etat d'investissements lourds dans les ports maritimes.

Synthèse des principales propositions

I/. Les experts mobilisés sur le thème de l'analyse des solutions de report modal ont examiné la question des incitations nécessaires au développement de l'intermodalité.

Dans ce domaine, la principale proposition phare du groupe est l'introduction d'une **mesure de soutien au transport maritime sous la forme d'une aide baptisée ECOMER**. Il s'agit d'une forme d'écobonus à la française, à l'image du dispositif en application en Italie depuis janvier 2007.

Cette mesure permet d'intervenir sur la demande même de transport et de réintroduire les coûts externes dans les critères de choix des utilisateurs. À cet effet, l'ECOMER repose sur une compensation accordée à tout utilisateur de transport intermodal, avec une section de parcours maritime (ou fluviale), pour le transport de toute « unité de transport intermodal » (UTI) sur une ligne maritime éligible au dispositif. La compensation est calculée par « UTI » transportée par kilomètre de route évitée. Ainsi, l'ECOMER permet d'éviter les difficultés susceptibles de freiner la mise en œuvre des projets d'autoroutes de la mer, puisqu'il introduit un facteur d'ajustement rétablissant l'équilibre entre le coût de transport d'une marchandise par le mode « tout route » et celui offert par une alternative « mer / route ».

Le Groupe de travail s'est efforcé de chiffrer le coût financier d'une telle mesure sur différentes liaisons françaises et européennes. Toutefois, les importantes implications budgétaires relatives à ce dispositif, nécessitent une expertise détaillée qui est actuellement en cours à l'initiative du COMOP « Financement, fiscalité, droits d'usage des mers ». Cette expertise permettra notamment d'enrichir la réflexion sur l'ECOMER en vue de la révision du programme Marco Polo III pour la période postérieure à 2013. La mise en œuvre du dispositif proposé s'inscrit donc dans un délai de court ou moyen terme.

Le groupe de travail a également souligné l'intérêt de désigner au niveau ministériel un **interlocuteur unique « Autoroutes de la mer »**. Cette nomination, qui n'a pas d'implication financière, permettrait d'accroître l'efficacité des échanges et des initiatives en faveur du report modal. Elle favoriserait la coordination sur toutes les questions relevant de l'intermodalité et permettrait un meilleur accès à l'information des opérateurs et de tous les acteurs concernés.

II/. Une autre série de propositions concerne la simplification et de la codification de procédures liées aux transports maritimes.

Les actions envisagées dans ce cadre s'inscrivent pour la plupart dans un horizon temporel de court terme et n'ont pas d'impact financier significatif. Elles demandent en revanche l'engagement d'une concertation interministérielle avec le ministère chargé des finances pour que toutes les questions touchant aux formalités, notamment douanières, soient rapidement instruites. Ces mesures impliqueront des modifications législatives ou réglementaires notamment pour :

■ **Faciliter les procédures douanières.** L'aménagement de la réglementation existante ou la réinterprétation de certaines règles peuvent contribuer à faciliter la fluidité du transport de marchandises et ainsi ramener vers les ports français des trafics de fret aujourd'hui orientés vers les ports de l'Europe du nord.

Parmi les propositions du groupe de travail :

- l'adaptation en droit français de l'action déclaratoire en non responsabilité ;
- la suppression du système déclaratif à la douane qui impose aux importateurs le paiement de la TVA à l'importation ;
- la suppression de la présomption de culpabilité résultant du principe douanier d'intérêt objectif à une fraude ;
- la non perception des droits des douanes et des droits indirects en cas de perte ou de destruction accidentelle des marchandises.

■ **Poursuivre la concertation avec les chargeurs et les transporteurs, en vue de la ratification par la France des Règles de Rotterdam sur le contrat de transport** (signés par la France). Le groupe de travail insiste sur la nécessité de poursuivre le travail lancé en ce domaine, afin que chaque partie prenante comprenne les bénéfices attendus de cette harmonisation des règles de transport.

III/. Une troisième famille de recommandations vise des intervention auprès des instances européennes pour veiller à l'instauration de règles de concurrence claires entre Etats membres, tant dans le domaine des dispositifs d'aide au transport maritime que dans le secteur des infrastructures.

Dans ce cadre, le Groupe de travail demande, dans les meilleurs délais possibles, **l'établissement de lignes directrices en matière d'aides d'État au secteur portuaire** pour assurer un cadre de concurrence équitable entre les États membres et offrir la possibilité de subventionner les infrastructures lourdes à partir de fonds publics. En outre, le groupe souhaite une ouverture plus large des ports maritimes français aux réseaux européens des transports (RTE-T) et une révision des corridors européens de fret. Hormis le port de Marseille, aucun port français n'est relié à ces corridors qui bénéficient aux principaux ports européens.

IV/. Enfin, une dernière série de propositions relève du domaine de l'aménagement et de la compétitivité des territoires et comprend des actions visant le renforcement des dessertes des ports maritimes – en particulier fluviales et ferroviaires – à la fois pour des raisons environnementales (visant à favoriser le report modal des marchandises

transitant sur le territoire via les ports, soit plus de 80% du total) et économiques (pour promouvoir des modes permettant de massifier les flux, avec des objectifs de réduction des coûts de transport et assurer une meilleure fluidité). Dans cette optique, ce type d'actions devra être introduit dans les documents d'aménagement du territoire. Les plans de desserte des ports (ferroviaires, fluvio-maritimes, fluviaux, sans oublier la route) devront être partie intégrante à la fois des schémas régionaux des infrastructures de transport (SRIT) et du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) actuellement en cours d'élaboration, ce qui suppose pour ces questions une coordination et une mise en cohérence du SNIT et des SRIT.

Le groupe de travail a marqué son **intérêt pour les « ports off-shore »** (dont les modalités de mise en œuvre sont analysées par le COMOP « Port marchand du futur »), tant l'évolution de la taille des navires, l'apparition de technologies nouvelles ainsi que les contraintes nautiques et terrestres, conduisent nécessairement à la mise en œuvre de solutions innovantes sur rade et en mer. Le Groupe rappelle enfin l'importance de la **pérennisation des ports de proximité pour les vracs**.

Ces ports, dits secondaires, permettent une offre complémentaire à celle des grands ports maritimes (GPM) et contribuent de ce fait au transfert modal. En même temps, il est souhaitable que chaque façade maritime dispose d'une offre de service pour le trafic conteneurisé, trafic qui ne cesse d'augmenter et vis-à-vis duquel les ports français doivent absolument se positionner et accroître leur compétitivité par rapport aux autres ports européens.

Groupe n°18 – Plaisance et sports nautiques

Synthèse des principales mesures proposées

Le groupe de travail concernant les engagements du Grenelle de la Mer relatifs aux activités et infrastructures de plaisance et aux sports nautiques, présidé par M. Gérard d'ABOVILLE, président du conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, est en charge de 3 engagements répartis en 13 mesures.

Ce groupe de travail, constitué d'une vingtaine de membres répartis en quatre collèges plus des experts, s'est réuni quatre fois à compter du 5 janvier 2010. Les organisations syndicales contactées n'ont pas mandaté de membres.

Chaque réunion avait pour objectif l'examen d'un engagement, la dernière réunion du 17 février étant consacrée à la synthèse des travaux.

Les thèmes suivants ont été abordés :

- encourager une pratique responsable de la navigation de plaisance et des sports nautiques,
- inscrire les ports de plaisance dans une démarche environnementale et notamment paysagère,
- développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers liés à la mer.

Lors de la première réunion d'ouverture, il a été rappelé que le Livre bleu : stratégie nationale pour la mer et les océans, définit la politique maritime de la France et qu'en cela il constitue de fait l'assise du Grenelle de la Mer. Il y est notamment mentionné que la Plaisance et les Loisirs nautiques constituent une part importante de l'activité économique et touristique directement liée à la mer, qu'il s'agisse de construction de navires et d'équipements, de création ou de gestion de ports, de services ou de location.

Synthèse par engagements des sujets majeurs ayant donné lieu à débat :

Engagement 57 : Encourager une pratique responsable de la navigation de plaisance et des sports nautiques

Cet engagement a donné lieu aux orientations suivantes :

- définition des sports nautiques soutenables,

- définition du type d'encouragement conduisant à la mise en place de mesures concrètes,
- recherche de modalités visant à protéger les écosystèmes,
- programme d'amélioration du parc des bateaux (renouvellement),
- pratique écologique de la navigation,
- construction, propulsion et équipement des bateaux (écolabel),
- étudier un éventuel changement de statut des VNM (étude sur l'impact socio-environnemental généré par les VNM).

Engagement 58 : Inscrire les ports de plaisance dans une démarche environnementale et notamment paysagère

Les axes de réflexion ont été les suivants :

- solutions HQE pour tout projet d'infrastructures,
- favoriser les modes d'énergie alternative (propulsion électrique)
- valoriser l'approche environnementale et paysagère des ports de plaisance,
- responsabiliser les plaisanciers aux éco-gestes,
- prise en compte des aires marines protégées,
- gouvernance des mouillages forains,

Engagement 115 « f » : développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers de la mer

Les constats suivants sont faits :

- La formation continue est bien implantée dans la filière nautique (construction ou ports) notamment par l'utilisation des dispositifs mis en place dans le cadre du droit individuel à la formation.
- Besoin d'une spécification aux domaines suivants : développement durable et sécurité.

Tableau de suivi des groupes de travail du Grenelle de la Mer

	Chantier Opérationnel	Pilote(s)	Chef(s) de projet	Rapports	Commentaires
MISSIONS					
1	Avenir des pêches profondes	Philippe BOENNEC, Député-maire de Pornic ; Marie-Hélène AUBERT, ancienne députée européenne	Alain BISEAU (Ifremer) Loic ABALLEA (DGALN-DEB)	Le rapport définitif est attendu début mai 2010	
2	Démantèlement des navires	Pierre CARDO, Député des Yvelines	Olivier DAVID (DGPR) Thomas BONHOURE (DGPR) Damien CHEVALLIER (DGITM-DAM)	Rapport intermédiaire reçu fin février 2010 Le rapport final est attendu fin mai 2010	
3	Fonctionnement FIPOL et réparations	Christophe PRIOU, député-maire de Guérande	Charles-Henri de BARSAC (DGITM-DAM)	Rapport final attendu le 30 juin 2010	
4	Sensibilisation, éducation, communication	Catherine CHABAUD	Anne DUBOSC (CGDD-DDD)	Rapport intermédiaire rendu fin février 2010 Rapport final pour le 15 juin 2010	Poursuite de la mission davantage orientée sur les journées de la mer
COMITES OPERATIONNELS					
5	Droit d'usage des mers, financement,	Jean-Michel CHARPIN (Inspecteur général des	Christine LAGARENNE et Vincent MARCUS et	Rapport final entre le 1 ^{er} et le 15 juin 2010	



	fiscalité	finances)	Peggy DUBOUCHER (CGDD-SEEIDD)		
6	Aménagement, protection et gestion des espaces littoraux	Christophe PRIOU (Député Loire-Atlantique) Chantal BERTHELOT (Députée de Guyane) Christine SANDEL (conseillère régionale PACA)	Agnès VINCE (DGALN-DEB) François AMIOT (DGALN-DHUP) Anne-Marie LEVRAUT et Frédérique MARTINI (DGPR)	Rapport d'étape rendu le 6 mars Rapport final 2 ^{ème} quinzaine de mai 2010	
7	Etudes d'impact, évaluation	Jean-Yves PERROT, Président de l'Ifremer	Florent POITEVIN (CGDD-SEEIDD)	Rapport final rendu le 30 mars 2010	
8	Recherche et innovation	Françoise GAILL (CNRS)	Claire HUBERT (CGDD-DRI) Bernard COMMERES (MESR)	Rapport final rendu le 6 mars 2010	
9	Formation, pluri-activités, social	Christophe EOCHE-DUVAL (Conseil d'Etat)	Eric LEVERT et Yann BECOUARN (DGITM-DAM)	Rapport final remis le 13 avril 2010	
GROUPES AD HOC					
10	Port marchand du futur	Jean-Pierre LECOMTE (Président de l'association internationale des villes portuaires)	Isabelle PALUD-GOUESCLOU (DGITM-DST)	Rapport final pour le 15 juin 2010	
11	Sédiments de dragage		Edwige DUCLAY, Hélène SYNDIQUE et Julie PERCELAY (DGALN-DEB)	Rapport final pour le 15 mai 2010	
12	Navire du futur	Jean-Marie POINBOEUF, Président du GICAN et CORICAN	Alain GRIOT (CGDD-DRI) Michel-Louis PASQUIER	Rapport final remis le 13 avril 2010	



13	Pollutions marines	Jean-Marc SCHINDLER, Administrateur général des Affaires Maritimes	JEAN-JACQUES MORVANT (DGITM-DAM)	Rapport final remis fin mars	
14	Fonds macro-déchets	Dominique VIEL, Chef de la mission de contrôle Ecologie et DD au MEIE	Doris NICKLAUS et Vincent MARCUS (CGDD-SEEIDD)	Rapport d'étape 28 février Rapport définitif fin juin 2010	
SAISINES					
15	Energies marines (IPANEMA)	Présidents des Conseils Régionaux Bretagne et Pays de Loire	Jacques LENGYEL (DGEC)		COMOP annulé. Le travail se fera via la plate-forme EnR marines pilotée par JY Perrot et l'IFREMER à Brest
16	Aires marines protégées (AAMP)	Jérôme BIGNON	Christian BARTHOD et Eva ALIACAR (DGALN-DEB) Et Olivier LAROUSSINIE (directeur de l'AAMP)	Rapport intermédiaire 10 mars 2010 Rapport définitif fin d'année 2010	
17	Transports maritimes (CSMM)	Michel QUIMBERT	Olivier MORNET et Christian LOCQ (DGITM-DAM)	Rapport final 23 mars 2010	
18	Plaisance (CSNP)	Gérard d'ABOVILLE	Ernest CORNACCHIA (DGITM-DAM)	Rapport final reçu 8 mars 2010	