

**Comité interministériel
de la mer**

16 février 2004

Sommaire

1	Bilan du Comité interministériel de la mer du 29 avril 2003	
	- Renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes	3
	- Exercice par la France de sa souveraineté	3
	- Maîtrise des usages de la mer pour un développement durable	4
2	Renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes et des mesures de protection de l'environnement	
	• Accélérer la modernisation de la surveillance du trafic maritime	5
	- Moderniser les CROSS	5
	- Assurer le meilleur niveau de service pour la signalisation maritime	6
	- Améliorer la coordination du sauvetage outre-mer	6
	• Poursuivre la mise en place des mesures de sûreté portuaire et maritime	6
	• Généraliser le numéro d'appel unique des CROSS	7
3	Développement d'une politique maritime économique attractive	
	• Autoroutes de la mer	9
	• La plaisance	10
	- Modernisation de la réglementation	10
	- Clarification des dispositions fiscales	10
	- Navires de plaisance propres	10
	- Permis plaisance	11
4	Optimisation de l'exercice par la France de sa souveraineté	
	- Présentation des règles d'établissement du schéma directeur de l'action de l'État en mer	13
	- Point des accords de coopération pour la surveillance des pêches outre-mer	14
	- Étude des systèmes halieutiques dans le Pacifique Sud	14
5	Développement durable de la mer et de sa partie littorale	
	- Optimiser l'information sur la qualité des eaux de baignade	15
	- Stratégie nationale sur la biodiversité	15
	- Environnement marin : politique internationale et communautaire	15
	- Gestion intégrée des zones côtières	16

Bilan du Comité interministériel de la mer du 29 avril 2003

Le Comité interministériel de la mer tenu en avril 2003, moins de six mois après la catastrophe du Prestige, avait entériné, notamment, des mesures importantes en matière de sécurité maritime et de préservation du milieu marin pour un développement durable. Les mesures ont été pour la plupart exécutées.

Renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes

L'état d'exécution des décisions prises le 29 avril 2003 fait apparaître un bilan satisfaisant pour les mesures de renforcement de la sécurité maritime, en particulier pour ce qui concerne les contrôles de sécurité des navires et la mise en place du processus des zones refuges, conformément aux directives de la Communauté européenne.

Cependant, la France, qui a demandé avec cinq autres pays européens le classement de ses approches et de la Manche en zone maritime particulièrement vulnérable, reste préoccupée par la lente avancée des négociations à l'Organisation maritime internationale (OMI) sur ce point. C'est pourquoi elle continue, en application des décisions de Malaga, à écarter de sa zone économique exclusive les navires à simple coque de plus de quinze ans d'âge transportant des fiouls lourds : 16 bâtiments ont été ainsi éloignés des zones économiques françaises depuis décembre 2002, sur les 58 navires contrôlés.

Il est rappelé par ailleurs que, sous l'impulsion de la France, un protocole au Fonds Fipol 1992 a été négocié et adopté le 16 mai 2003. Ce protocole, qui complète le dispositif existant et permet de relever le plafond d'indemnisation des victimes de 175 à 900 millions d'euros, n'entrera en vigueur que lorsqu'il aura été ratifié par au moins huit États importateurs de pétrole. La France, pour sa part, a déjà engagé ce processus de ratification. Le projet de loi sera déposé au Parlement dans les prochains mois.

Exercice par la France de sa souveraineté

- Le décret 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'action de l'État en mer vient tout juste d'être pris en Conseil des ministres. Les préfets maritimes voient effectivement leurs pouvoirs d'instruction des dossiers maritimes et de coordination des administrations et services agissant en mer très sensiblement renforcés. Par ailleurs, les moyens dont ils disposent à ce titre feront l'objet d'un schéma directeur dont les règles d'établissement sont présentées au cours du Comité interministériel du 16 février.

- **La lutte contre les pollutions volontaires** (déballastages sauvages) a été notablement renforcée, en particulier en Atlantique.

La loi 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires a durci les sanctions infligées aux capitaines de navire pris en flagrant délit et instauré des tribunaux spécialisés. La ferme détermination du Gouvernement, s'appuyant sur ce nouvel environnement législatif (instruction du 15 juillet 2002 relative à la répression de la pollution des navires) pour mener une politique active de surveillance et de répression des infractions, commence à produire ses effets : depuis mai 2003, date d'installation des tribunaux spécialisés, six déroutements ont été conduits par le préfet maritime de l'Atlantique sur demande du procureur de la République de Brest et deux condamnations ont été prononcées. Le nouveau décret instaurant une zone de protection écologique ayant été promulgué le 10 janvier 2004, il est maintenant possible de lutter efficacement contre ce fléau en Méditerranée. Une première interception a été conduite le 30 janvier, suivie de l'immobilisation du navire en infraction. D'ores et déjà, les amendes déjà recouvrées ou susceptibles de l'être s'élèvent à plus de deux millions d'euros. Tous les acteurs, depuis les agents des administrations et services opérant en mer jusqu'aux procureurs de la République, ont pris la mesure de l'enjeu.

- Par ailleurs, la **répression des trafics illicites** en zone caraïbe a été active (saisie en 2003 de 1,5 tonne de cocaïne, 155 kg de cannabis et 18 kg d'héroïne) et la mise en place à Fort-de-France d'une antenne de l'Office central de répression du trafic illicite de stupéfiants (OCRTIS) est en bonne voie : les trois premiers membres opérationnels de l'antenne seront affectés à Fort-de-France le 8 mars. Les locaux seront prêts avant l'été. À terme, ce sont 14 policiers, 6 gendarmes, 3 douaniers, et un officier de marine qui composeront cette structure.

- Enfin, il convient de souligner que les efforts faits dans la **lutte contre la pêche illicite** ont produit leurs fruits outre-mer avec, en 2003 :

- 36 arraisonnements au large de la Guyane ;
- 3 arraisonnements au large de la Nouvelle-Calédonie ;
- pour ce qui concerne les Terres australes et antarctiques françaises, la mise en service du système de surveillance par satellite et la quasi-permanence de navires de surveillance de la Marine nationale et des Affaires maritimes ont permis de faire diminuer sensiblement le taux de présence des navires en pêche illégale dans la zone sous responsabilité française. L'accord de coopération franco-australien, qui a été signé le 29 novembre 2003, devrait permettre de renforcer l'efficacité du dispositif.

Maîtrise des usages de la mer pour un développement durable

- Le programme EXTRAPLAC de délimitation du plateau continental se poursuit de façon nominale.
- L'avancement des autres sujets, souvent complexes, est satisfaisant. Le travail interministériel coordonné par la DATAR et le secrétariat général de la Mer sur la gestion intégrée des zones côtières a abouti à des propositions d'orientation examinées à l'occasion du présent comité interministériel. ■

Renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes et des mesures de protection de l'environnement

Accélérer la modernisation de la surveillance du trafic maritime

Moderniser les CROSS

Surveillance du trafic

Les Centres de coordination régionale des opérations de surveillance et de sauvetage (CROSS) occupent une position clé dans le dispositif de veille et de sécurité maritime, ils jouent un rôle de premier plan dans l'organisation nationale de sauvetage et de protection contre les menaces diverses.

La mise à niveau et la mise en adéquation avec nos obligations internationales de leurs installations (radars de surveillance, capacités d'identification, exploitation du système national d'information sur le trafic maritime aux abords de nos côtes) sont une priorité et devront être réalisées rapidement.

Un ambitieux programme de modernisation des radars sera mis en œuvre dans les trois années à venir.

Systemes d'information

Le réseau informatique TRAFIC 2000 va relier les CROSS, les préfectures maritimes et les ports : il permettra, dès 2004, l'échange d'informations et l'accès à une base de données unique sur les navires. Ce projet, piloté par les Affaires maritimes en collaboration avec la Marine nationale, sera complété, fin 2005, par un système de traitement des images radar et des pistes AIS (Automatic Identification System), "SPATIONAV", développé par la Marine nationale en collaboration étroite avec les Affaires maritimes.

AIS (système d'identification automatique)

Des stations AIS à terre permettant de suivre la position des navires seront déployées de manière concertée par la Marine nationale et les Affaires maritimes à partir de 2005, et permettront une couverture complète du littoral métropolitain en 2007.

Assurer le meilleur niveau de service pour la signalisation maritime

La modernisation de la signalisation maritime se poursuivra selon quatre axes :

- mise en place de nouvelles aides radioélectriques (DGPS, LORAN C) ;
- remplacement des aides flottantes par des bouées plus légères et mieux visibles ;
- remise à niveau des établissements de signalisation maritime (phares, balises) ;
- renouvellement de la flottille de baliseurs : ce renouvellement sera achevé en 2007.

Améliorer la coordination du sauvetage outre-mer

Conformément au nouveau partage de compétences, l'État prendra à sa charge la continuité du service de radiocommunications de sécurité en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie. Pour cela, un plan de modernisation des infrastructures sera mis en œuvre à partir de 2005 en Polynésie, et de 2006 en Nouvelle-Calédonie.

Poursuivre la mise en place des mesures de sûreté portuaire et maritime

Les réflexions menées en matière de sûreté depuis septembre 2001 ont abouti à de nouvelles obligations, qui se sont traduites, notamment, par la création du code ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires), par des amendements à la convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et par des accords intergouvernementaux comme le traité franco-britannique signé au Touquet en février 2003.

La mise en œuvre de ces mesures impose des modifications de la législation, la création de nouveaux instruments pour financer le surcoût des contrôles et la mise en place de nouvelles structures de coordination.

Au plan de l'organisation : pour assurer les missions de sûreté en matière de transport maritime et d'installations portuaires, sera créé un Groupe interministériel de sûreté du transport maritime (GISTM), en remplacement de l'actuel Conseil national de sûreté portuaire, couvrant aussi bien les installations portuaires et les navires ; il sera présidé par le secrétaire général de la Mer, et son secrétariat sera assuré par le haut fonctionnaire de défense (SETM/mer). Par ailleurs, une cellule opérationnelle centrale sera mise en place autour du haut fonctionnaire de défense (mer), pour assurer les obligations liées au code ISPS exigeant un point de contact avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et la Commission européenne.

Au niveau des ports, les comités locaux de sûreté portuaire présidés par le préfet sont maintenus, en y intégrant à terme les futures autorités concédantes concernées (collectivités), les services déconcentrés des Affaires maritimes continuant à contrôler les plans de sûreté des navires sous pavillon français.

Au plan juridique : des dispositions législatives clarifiant les modalités de la sûreté dans les ports autonomes et décentralisés seront prises, dispositions qui seront incorporées dans le projet d'ordonnance sur le livre III du code des ports maritimes relatif à la police portuaire, prévu dans la loi sur les responsabilités locales.

Au plan financier : une mission interministérielle est en cours pour proposer les modalités de financement de ces mesures. La création d'une taxe sur le transport maritime pourrait être envisagée. En tout état de cause, les modalités de financement seront fixées de manière à prévenir toute distorsion de concurrence entre ports, notamment à l'égard du trafic de marchandises.

La France aura arrêté pour le 1^{er} juillet 2004 le dispositif lui permettant de tenir ses engagements internationaux.

Généraliser le numéro d'appel unique des CROSS

Un numéro d'appel unique des CROSS, permettant aux témoins à terre d'événements de mer de contacter directement les services de sauvetage, a été testé avec succès en 2003 dans trois départements côtiers.

Cette mesure sera généralisée à partir de 2004. Ce numéro, le 1616, sera accessible par téléphone portable. Il est prioritairement destiné aux témoins à terre, et **n'a pas vocation à remplacer en mer la VHF, qui reste le moyen privilégié de transmission** des alertes et de liaison lors des opérations de secours. ■

Développement d'une politique maritime économique attractive

Autoroutes de la mer

Les "autoroutes de la mer" sont un concept original, qui vise à offrir une alternative au transport routier de marchandises, notamment sur les axes surchargés comme les traversées des Pyrénées et des Alpes. Ces lignes régulières offrant plusieurs départs par jour devraient à terme retirer des axes routiers des centaines de milliers de camions, qui seront transportés par des navires spécialisés (ferries à camions pouvant transporter entre 100 et 150 camions ou remorques), composante flottante d'une véritable infrastructure intégrée et qui devra assurer régularité, fiabilité et simplification des formalités.

Deux de ces autoroutes de la mer sont envisagées dans un premier temps.

Le Comité interministériel de la mer a pris sur ce sujet les décisions suivantes :

- le ministre chargé de la Mer renforcera la concertation avec les autorités espagnoles pour la finalisation d'un projet commun d'autoroute de la mer sur l'arc atlantique à présenter à la Commission européenne à l'été 2004 en associant les collectivités territoriales et les professionnels concernés. Ce projet envisagera l'élargissement du projet au Portugal avec les autorités portugaises ;
- le ministre chargé de la Mer fera étudier et proposera pour l'été 2004 les dispositions juridiques nécessaires pour la création de la structure transnationale portant le projet franco-espagnol et en assurant la maîtrise d'ouvrage ;
- conformément aux décisions du CIADT du 18 décembre 2003, le futur établissement public chargé du financement des infrastructures pourra intervenir à l'appui de ce projet.

Le calendrier prévisionnel de la mise en place de la ligne maritime sur la façade atlantique est le suivant :

- **1^{er} trimestre 2004** : remise de l'étude de faisabilité ;
- **1^{er} semestre 2004** : concertation avec les autorités et professionnels espagnols ;
- **2^e trimestre 2004** : élaboration du projet commun de ligne maritime ;
- **été 2004** : présentation du projet commun à la Commission européenne ;
- **automne 2004** : mise en place de la structure maître d'ouvrage du projet et préparation du dossier de consultation ;
- **1^{er} semestre 2005** : lancement de la procédure d'appel d'offres communautaire pour la mise en chantier des navires et le choix des opérateurs portuaires et maritimes ;
- **courant 2006** : ouverture de la ligne.

- Il est retenu que le point de départ principal sur la façade atlantique se situerait aux ports de Nantes St-Nazaire et de La Rochelle-Pallice, auxquels il est demandé d'étudier les conditions de leur complémentarité pour la desserte de cette autoroute maritime atlantique.
- Enfin, il est décidé de lancer une étude pour une ligne sur la façade méditerranéenne entre l'Espagne, la France et l'Italie, complémentaire de celle portant sur la façade atlantique, en mandatant parallèlement le préfet de la région PACA pour proposer au ministre chargé des Transports les mesures à prendre pour optimiser la sécurité sur le réseau routier France- Italie. Pour sa part, le ministre chargé de la Mer renforcera la concertation avec les autorités italiennes pour la finalisation d'un projet commun d'autoroute de la mer sur la façade méditerranéenne en fin 2004.

La plaisance

La France possède une forte tradition dans le secteur de la plaisance, non seulement au niveau des grandes compétitions maritimes, mais aussi sur le plan économique. Il convient de définir, en liaison avec les professionnels concernés et le Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques, les conditions à mettre en œuvre concrètement aux niveaux technique, social, réglementaire et fiscal afin de donner à ce secteur les conditions de son épanouissement.

Modernisation de la réglementation

La réglementation nationale relative à la plaisance nécessite des aménagements liés aux évolutions du cadre juridique communautaire, mais aussi aux évolutions techniques. Il est demandé au ministre chargé de la Mer, en lien avec la filière nautique, de présenter pour fin juin 2004 :

- une adaptation de la division 224 de l'arrêté du 23 novembre 1987, relative à la réglementation sécurité des navires de plaisance de moins de 24 mètres, tenant compte des propositions du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques ;
- des propositions sur la création dans la réglementation d'une division autonome spécifique aux navires de grande plaisance ;
- des propositions spécifiques aux navires prototypes de plaisance ou de compétition, complétées par un statut fiscal adapté pour ces navires.

Clarification des dispositions fiscales

La VHF est un moyen de sécurité majeur en mer, mais la redevance d'usage qui s'y attache et la nécessité d'un brevet spécifique dissuadent les plaisanciers de s'en équiper. Le Gouvernement confirme qu'il n'entend pas percevoir la redevance d'usage sur la VHF pour les navires de plaisance. Le certificat restreint de radiotéléphoniste sera partie intégrante du nouveau permis plaisance.

Les principes actuels de calcul du droit de francisation conduisent à des opérations de jaugeage coûteuses et complexes : l'étude de la modification de l'assiette du droit annuel de francisation et de navigation (en remplaçant éventuellement la jauge par la longueur) sera lancée en vue d'une adoption en 2005.

Navires de plaisance propres

Les rejets directs en mer d'eaux usées par les navires de plaisance sont une cause de pollution des plans d'eau, alors que les ports de plaisance sont désormais obligés de s'équiper de dispositifs permettant la prise en charge de tous les types de déchets.

Le ministre chargé de la Mer présentera, avant le 30 juin 2004, un projet de décret rendant obligatoire la présence de bacs de rétention sur les navires neufs à partir du 1^{er} janvier 2006. Cette décision s'accompagnera d'une démarche auprès de la Commission européenne afin de faire évoluer la directive en ce sens.

Permis plaisance

L'évolution de la plaisance et l'analyse des accidents conduisent à proposer des évolutions pour le permis plaisance. Il est décidé que :

- un seul permis maritime/fluvial sera instauré : document unique, administration responsable unique. Au permis de base seront associés des modules "permis hauturier", "permis fluvial", "véhicule nautique à moteur" et "certificat de radio téléphoniste restreint" ;
- une révision du contenu de la formation sera entreprise : elle devra insister sur les comportements, développer une formation pratique plus large en y introduisant une durée minimale d'heures de formation pratique ;
- l'évaluation des candidats sera améliorée : sur la forme, avec un QCM (questions à choix multiples) modernisé et sur le fond, en déléguant l'évaluation de la pratique à des formateurs agréés ;
- une démarche qualité sera mise en place visant à contrôler l'enseignement et à agréer les centres de formation ;
- une initiative française sera proposée à l'Union européenne pour harmoniser les formations et les diplômes.

La réforme entrera en vigueur en 2005. ■

Optimisation de l'exercice par la France de sa souveraineté

Présentation des règles d'établissement du schéma directeur de l'action de l'État en mer

Plusieurs administrations contribuent en France à l'action de l'État en mer. Cette organisation performante, qui permet d'éviter les doublons et d'optimiser l'emploi des moyens, suppose une coordination de l'emploi des moyens (nautiques et aériens), pilotée par les préfets maritimes en métropole, et par les préfets délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer outre-mer. Elle suppose aussi en amont une coordination dans la définition et la réalisation des plans d'équipement des administrations, conformément aux décisions du Comité interministériel de la mer de 2003 qui viennent de faire l'objet des décrets 2004-112 et 2004-113 du 6 février 2003, à travers un schéma directeur des moyens qui participent à l'action de l'État en mer, établi avec le concours des administrations concernées à partir des besoins exprimés par les préfets maritimes et délégués du gouvernement et des projets des administrations en matière d'acquisition et de localisation des moyens.

Ce schéma directeur, révisé annuellement, est préparé par le secrétariat général de la Mer après examen de l'adéquation, de la cohérence et de l'interopérabilité de ces moyens.

Les principes retenus par le Comité interministériel de la mer pour ce schéma sont les suivants :

- Défini pour chacune des façades (métropole) ou des zones de responsabilité (outre-mer), le schéma directeur présente :
 - les missions et les objectifs particuliers ;
 - les capacités d'action effectivement disponibles avec les moyens des administrations et services ;
 - les besoins et orientations à moyen terme (trois à cinq ans).
- Il sera révisé annuellement en vue de vérifier l'optimisation des moyens, l'interopérabilité des moyens de communication, les modalités de mise en œuvre des coopérations entre administrations et services.
- Enfin, il est normalement réalisé en métropole sur les budgets propres des administrations. En outre-mer, et dans des cas particuliers, des financements plus complexes peuvent être mis en place, associant, par exemple, plusieurs administrations, des collectivités ou l'Union européenne : les financements partiels sont soumis à délibération interministérielle, le contrôle opérationnel des moyens ainsi financés restant de la responsabilité de l'État.

Le secrétaire général de la Mer a mené un premier audit qui a mis en évidence les axes d'effort suivants :

- modernisation des systèmes de surveillance de la circulation maritime ;
- optimisation de la répartition géographique des moyens ;
- renouvellement des moyens nautiques non pas nombre pour nombre mais avec le souci de disposer d'unités plus efficaces (pour la lutte antipollution notamment) et avec un taux de présence à la mer optimisé ;
- meilleure prise en compte des nouvelles missions relatives à la lutte contre les trafics et à la surveillance des pêches, en particulier outre-mer.

Le ministère du Budget et le secrétariat général de la Mer étudieront les conditions dans lesquelles ce schéma pourrait éventuellement trouver sa traduction dans la nouvelle organisation budgétaire issue de la loi organique sur la loi de finances.

Point des accords de coopération pour la surveillance des pêches outre-mer

Lors du sommet France-Océanie du 28 juillet 2003, il a été convenu de renforcer la coopération régionale dans le Pacifique. Les moyens de renforcer cette coopération ont fait l'objet de réunions successives tenues notamment au secrétariat général de la Mer, qui ont permis de dégager les orientations suivantes :

- dans le cadre de la lutte contre la pêche illicite, des accords de coopération avec les États du Pacifique Sud sont envisagés, en s'inspirant de l'accord franco-australien signé le 24 novembre 2003 : le ministère des Affaires étrangères reçoit mandat pour engager les négociations visant à développer les accords bilatéraux en matière de surveillance des pêches avec les États du Pacifique Sud ;
- la convention des pêches du Pacifique central et occidental, adoptée en 2000 à Honolulu et qui doit entrer en vigueur le 19 juin 2004, a pour but de gérer d'une façon durable la ressource thonière de la zone, et de développer la coopération multilatérale en matière de lutte contre la pêche illicite. La France ratifiera cette convention, à la négociation de laquelle elle a participé avec ses trois territoires du Pacifique, qui devrait constituer un outil important contre la pêche illicite et pourrait contribuer puissamment à intégrer les territoires français du Pacifique Sud dans leur environnement.

Étude des systèmes halieutiques dans le Pacifique Sud

Une baisse notable du rendement de la pêche au thon a été observée dans les territoires français du Pacifique depuis la fin de l'année 2000. Si cette tendance se poursuit, elle risque de menacer les flottilles concernées, notamment la flottille polynésienne, mais aussi celle d'autres États du Pacifique.

À l'issue des prochaines Assises françaises de la recherche scientifique prévues à Nouméa mi-2004, la France proposera à ses partenaires de conduire une démarche commune en vue de la gestion durable de cette ressource, en s'appuyant sur la Communauté du Pacifique Sud (CPS) et la convention d'Honolulu ; elle pourrait apporter sa contribution à travers le Fonds Pacifique. ■

Développement durable de la mer et de sa partie littorale

Optimiser l'information sur la qualité des eaux de baignade

Les efforts doivent être poursuivis pour améliorer la situation sanitaire des eaux de baignade françaises, mais il convient en parallèle d'améliorer la connaissance des pathologies associées à la baignade : cet effort doit mobiliser les professionnels, les collectivités et les services de l'État.

Les actions de surveillance des sites et d'information du public par les pouvoirs publics seront intensifiées avant la saison 2004, ainsi que les efforts pour mettre en place une certification des actions de gestion active des baignades par les communes.

Stratégie nationale sur la biodiversité

La France a ratifié la convention sur la diversité biologique, lancée à Rio en 1992. Par la voix du président de la République, elle a sonné l'alarme à Johannesburg sur l'appauvrissement accéléré de cette diversité. Elle se dote actuellement en ce domaine d'une stratégie nationale, qui définira les domaines où des actions sont nécessaires pour stopper la perte de diversité biologique.

Menacé par les pollutions chroniques et accidentelles, par la surexploitation de ses ressources vivantes, par la perte des habitats liée aux aménagements côtiers et au développement des activités industrielles, et par les phénomènes d'espèces envahissantes, *le milieu marin sera une des priorités pour la stratégie nationale sur la biodiversité*. Présente dans trois océans, et responsable de zones maritimes étendues, la France doit jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre d'un véritable volet marin de la stratégie de préservation de la biodiversité dans le monde.

Environnement marin : politique internationale et communautaire

La France conduit aux niveaux international et communautaire une politique active pour faire évoluer les accords et les stratégies relatifs à la protection de l'environnement marin. Elle est, notamment, partie à de nombreux accords régionaux dans tous les océans et mers bordant ses côtes. Enfin, elle s'investit dans la réflexion pilotée par la Commission européenne pour développer une stratégie marine européenne, cadre notamment d'une cohérence améliorée de l'ensemble des réglementations existantes.

Première nation maritime européenne par la surface des zones maritimes sous sa juridiction, la France soutient l'initiative de la Commission européenne de développer une stratégie marine européenne, susceptible de contribuer à une approche intégrée des nombreuses politiques sectorielles qui s'appliquent en mer et à une meilleure coordination des actions. Elle s'investira

notamment dans les domaines de la connaissance du milieu marin et de l'harmonisation des dispositifs de surveillance et de contrôle.

Gestion intégrée des zones côtières

Les zones côtières sont de plus en plus disputées, que ce soit dans leur partie terrestre ou dans leur partie marine (où se développent un nombre croissant d'activités naguère encore purement terrestres (production d'énergie, extractions...). Dans ces territoires trop étroits, les instruments réglementaires ne suffisent plus à assurer la régulation des activités, ni à permettre la concertation indispensable lorsque les ressources et l'espace sont limités.

Conformément à la décision du Comité interministériel de la mer du 29 avril 2003 et à la Recommandation européenne du 6 mai 2002, la France prépare un nouveau cadre pour la politique du littoral, fondé sur une approche de gestion intégrée des zones côtières, et qui vise à compléter l'approche incitative et réglementaire pilotée par l'État par une approche partenariale et contractuelle associant largement les acteurs concernés, et privilégiant les projets locaux intégrés.

Le Comité interministériel de la mer approuve les orientations proposées pour décliner ce nouveau cadre sur la base d'une structure à trois niveaux :

1. au niveau national, où doivent se définir les orientations de la politique du littoral ; c'est aussi le niveau de la prospective, de l'évaluation et de la coordination, dans le cadre d'un partenariat associant l'État, les représentants des régions maritimes, des grands secteurs socio-économiques concernés et des associations reconnues au plan national. Ce nouveau partenariat pourra s'exercer au sein du **Conseil national du littoral** dont la création a été adoptée lors de la première lecture du projet de loi relatif au développement des territoires ruraux le 30 janvier 2004 ;

2. au niveau régional, où se met en œuvre la cohérence territoriale, conduite par le couple État-région (déclinaison des orientations nationales, cadre contractuel, cohérence entre projets intégrés, entre littoral et arrière-pays ainsi que mise en œuvre de certaines opérations d'aménagement d'intérêt national) ;

3. enfin, au niveau local où se conduisent en partenariat les projets intégrés au sein de structures locales de gestion et de régulation des usages, en s'appuyant chaque fois que possible sur les outils existants (pays, schéma de cohérence territoriale (SCOT), schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) et en s'attachant à leur articulation plus étroite.

La mise en place effective de ce nouveau dispositif partenarial doit être envisagée sur une période de plusieurs années, en s'appuyant, notamment, sur la prochaine génération de contrats de plan.

Un certain nombre de mesures visant à mettre en place les outils de la nouvelle gestion du littoral sont déjà engagées :

- création de l'Observatoire du littoral articulé avec celui des territoires et qui a pour objectif de permettre le suivi de la loi "Littoral", mais aussi de recueillir les informations et d'élaborer les indicateurs qui permettront la mise en place et le suivi de la nouvelle politique du littoral ;
- études préalables à la réalisation d'un référentiel géographique littoral : menés en commun par l'Institut géographique national et le Service hydrographique et océanographique de la Marine, ces travaux concernent dans un premier temps la réalisation du "noyau géographique" (topographie, notamment) ;
- lancement d'expérimentations sur le nouveau cadre de gestion intégrée des zones côtières à l'échelle régionale ou locale avec un premier chantier lancé par le CIADT du 3 septembre 2003 dans la baie de Bourgneuf (Vendée).

Le Comité interministériel à la mer approuve ces orientations et mandate les ministres chargés de l'Urbanisme, des Transports, de la Mer, de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de l'Agriculture et de la Pêche, la DATAR et le secrétariat général de la Mer pour préparer les mesures correspondantes en vue d'un CIADT qui se tiendra en 2004 et portera en partie sur le littoral. ■