

WEBINAIRE - NAVIGATION ET SURVEILLANCE - 4 AVRIL 2024

SALLE/ADRESSE :	Visioconférence
PARTICIPANTS :	50 participants
DÉBUT > FIN :	18h00 à 20h00

Commission particulière du débat public (CPDP) :

M. Étienne BALLAN CPDP

Intervenants :

M.	Thierry DE LA BURGADE	Préfecture maritime de la Méditerranée
Mme	Diane LEVEQUE	Mairie de Cannes
Mme	Ana Paula MARTINS DE OLIVEIRA	Mairie de Cannes
M.	Stéphane PERON	DIRM Méditerranée
M.	Christophe LENORMAND	DIRM Méditerranée
M.	Thierry HOOLANS	ADN Passpartou
M.	Jean-Michel CULIOLI	Office de l'Environnement de la Corse
M.	Laurent RICQUIERS	Office français de la Biodiversité

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Je m'appelle Étienne BALLAN, je suis responsable du débat public La Mer en Débat sur la façade méditerranéenne. Avant de démarrer, peut-être si on peut revenir à la diapo précédente, simplement un bonsoir à vous toutes et à tous. Il s'agit ce soir du dernier événement public du débat La Mer en Débat sur la façade Méditerranée, avant un dernier mois ou trois dernières semaines de débat qui vont être consacrés finalement à revoir et à redébattre, mais le plus souvent en ligne ou à distance, de différents sujets qui ont déjà été évoqués. Et assez logiquement, le thème de cette soirée est un thème qui est assez transversal à de nombreuses discussions et de nombreuses thématiques qui ont été évoquées jusqu'ici, à savoir sur les questions de navigation et de surveillance. Je vais en quelques mots vous présenter ce que c'est que la CNDP pour ceux qui ne la connaissent pas ou qui n'ont pas encore participé à des réunions du débat public. Avant ça, un petit point de technique, comme toujours pour les webinaires, vous avez la possibilité de vous exprimer en demandant la parole, donc en levant la main sur la petite icône réaction en bas de votre écran et puis ensuite en choisissant de lever la main et vous pouvez également utiliser le chat. Alors le principe du chat, c'est qu'il est très actif pendant une réunion de ce type et ça nous intéresse beaucoup parce que le chat est un endroit où vous pouvez poser des questions, mais aussi donner vos avis, faire partager des données, répondre aussi les uns aux autres. N'hésitez pas à l'utiliser et puis les questions du chat seront relayées de toutes les manières à l'oral au fil de la réunion.

Je voudrais remercier l'ensemble des intervenants. Monsieur le commissaire général DE LA BURGADE, merci beaucoup pour votre présence. Je crois que vous êtes connecté depuis Paris dans des conditions peut-être pas tout à fait idéales entre deux rendez-vous, mais je vous remercie beaucoup pour être là. Et puis les autres intervenants, notamment la ville de Cannes, M. CULIOLI de la Corse, de Bonifacio, on aura aussi une intervention en vidéo de la DIRM également qui est présente. Merci beaucoup d'avoir préparé et d'être présents ce soir avec nous.

Alors, je vais donc démarrer maintenant sur le contenu. Qu'est-ce que c'est que la CNDP ? Je conclurai mon introduction sur le pourquoi d'une réunion thématique ce soir sur ce sujet. Donc, si on peut avoir la diapo suivante, s'il vous plaît. Donc, la CNDP est une autorité administrative indépendante. C'est assez simple, elle est indépendante, elle est donc neutre également, elle ne donne pas d'avis sur le fond des sujets, mais son travail est vraiment de tendre le micro, d'offrir à un espace de discussion et un cadre de confiance pour la discussion et l'échange d'arguments. Et on fait ça en amont des décisions qui vont être prises. Ça, c'est un point extrêmement important. La CNDP s'occupe de tous les processus de participation avant les décisions publiques, y compris avant l'enquête publique qui est souvent la phase finale de participation sur un projet. Notre mission est définie véritablement par l'article 7 de la Charte de l'environnement qui est sur votre écran et qui stipule que toute personne a le droit d'accéder aux informations relatives à l'environnement. Il y a donc une possibilité d'accéder à l'information détenue par les autorités publiques et c'est vraiment un des enjeux importants du débat public. C'est pour cela d'ailleurs qu'on a demandé ce soir à plusieurs autorités publiques de venir et de partager de l'information avec vous toutes et tous, mais aussi de participer à l'élaboration des décisions publiques et donc le débat public débouche sur un compte-rendu sur lequel ensuite vont devoir s'appuyer et seront motivées les décisions publiques qui viendront. Si on peut passer à la diapo suivante. De quelles décisions publiques est-ce qu'on parle dans le cadre de ce débat public La Mer en Débat ? Ce sont les décisions de planification maritime qui vont s'incarner dans ce qu'on appelle les documents stratégiques de façade. Il y en a quatre puisqu'il y a quatre façades en France métropolitaine. Les outre-mer ne sont pas concernées par ce débat, elles n'ont pas exactement d'ailleurs les mêmes outils, les mêmes documents et les mêmes processus décisionnels. Donc, il s'agit bien des quatre documents stratégiques de façade en France métropolitaine et en l'occurrence ces documents existent déjà. Une première version a déjà été élaborée, elle est en vigueur, mais cette fois-ci, cette première révision des documents stratégiques de façade doit comporter un certain nombre de décisions majeures et d'orientations pour la mer et pour le littoral et parmi ces décisions, l'identification de zones favorables à l'éolien en mer selon les intentions du gouvernement tel qu'elles ont été déjà exposées et que vous retrouverez assez largement dans le dossier du maître d'ouvrage sur le site de notre débat.

Alors, le principe est assez simple, un débat de planification maritime, ça veut dire que ce débat doit couvrir tous les sujets de la mer et du littoral et puis le décideur, à savoir l'État qui a saisi la CNDP, prendra sa décision au regard du compte-rendu du débat. Concernant l'éolien plus spécifiquement, les zones qui auront été déterminées à l'issue du débat public par le gouvernement seront ensuite exonérées de débat public pour une période de dix années, donc c'est un point important.

On a un peu coutume de dire dans ce débat que sur beaucoup de sujets de la mer et du littoral et notamment sur l'éolien, mais pas seulement, c'est un peu le moment ou jamais pour effectivement peser et proposer des orientations fortes en matière de politique maritime littoral. Le débat se déroule jusqu'au 26 avril 2024 et vous avez tout en ligne sur le site. Diapo suivante, s'il vous plaît. Alors, je ne suis pas sûr que ce soit chez moi du coup. Il y a un petit écho. Parfait, je pense que là c'est bon. Donc, vous avez ici sous les yeux, les quatre façades, donc la façade Méditerranée qui, comme vous pouvez le constater, concerne les trois régions occidentales à savoir l'Occitanie, la Corse et Provence-Alpes-Côte d'Azur. On va passer à la diapo suivante. J'ai oublié de le dire, mais je crois avoir évoqué que les quatre documents stratégiques de façade sont tous les quatre objets du débat public et donc en même temps, c'est-à-dire de façon concomitante, les dates du débat sont les mêmes en Méditerranée, en Atlantique, en Manche, Mer du Nord ou en Bretagne. C'est un point que je voulais faire. Sur la façon de contribuer et de relayer le débat, je vous invite vraiment dans ces dernières semaines de débats à vous emparer de ces outils, notamment le cahier d'acteur. Si vous êtes un acteur, une structure quelconque qui intervenait ou qui avait des choses à dire sur la mer et sur le littoral, c'est le moment de le faire. Le cahier d'acteur, c'est quatre pages. C'est un format qui est obligé, mais qui est très intéressant parce qu'on a un espace assez court, mais vous avez quand même l'espace pour développer une pensée et éventuellement l'illustrer et ce cahier d'acteur est ensuite diffusé très largement sur le site internet du débat public. On en est à peu près, maintenant, je pense, entre 40 et 50 cahiers d'acteurs qui ont été reçus et vous avez encore quelques semaines pour le faire.

Maintenant, je viendrai au dernier point de mon introduction, j'espère ne pas avoir été trop long, pour essayer d'expliquer les raisons d'un webinaire spécifique sur les questions de navigation et de surveillance. Je reviens tout simplement au moment de préparation de ce débat public et à notre premier échange avec la préfecture maritime Méditerranée qui, dans le cadre de cette préparation, on était en juin 2023, nous a clairement indiqué avoir à faire à un certain nombre de missions, un certain nombre de politiques publiques à mener et à coordonner et ensuite à accompagner dans leur mise en œuvre et notamment celles des zones de protection forte, on va en parler plus longuement tout à l'heure, sur ces missions-là avoir des vraies questions à évoquer en tout cas avec la commission particulière. La question sensible et l'enjeu sensible des moyens de la surveillance étant probablement le facteur peut-être limitant, c'est ce qu'on va voir ce soir, en tout cas étant un facteur clé de la réussite et de la mise en œuvre de ces différentes politiques publiques. La surveillance est donc un sujet tout à fait transversal puisque lorsqu'une autorité surveille, elle ne surveille pas seulement une activité sans regarder les autres, mais elle surveille l'ensemble de ce qui est en train de se passer en mer et par définition cette question est une question transversale. Cependant, pour ce soir, on a vraiment souhaité diviser en deux notre échange pour pouvoir un peu faire un focus spécifique. Alors, la première partie va être vraiment consacrée à la navigation et la surveillance, les règles du jeu d'une certaine manière et le panorama des activités en mer que les moyens de surveillance publique ou autres doivent surveiller et sur lesquelles ils doivent être mobilisés et là ce sera M. DE LA BURGADE qui va essentiellement intervenir au titre de la préfecture maritime. Et puis, nous aurons ensuite une deuxième session qui sera beaucoup plus focalisée sur les activités liées ou ayant un impact sur l'environnement et la biodiversité ; on parlera notamment d'aire marine protégée, mais pas seulement, de pêche aussi, d'un certain nombre de sujets et on aura cette fois-ci les interventions de la préfecture maritime toujours, mais aussi d'autres acteurs gestionnaires d'aires marines protégées pour certains, peut-être des pêcheurs, j'espère qu'ils seront dans la salle, des collectivités locales également représentées de façon à vraiment mettre en question et mettre en débat cette question simple : quels moyens de surveillance sont disponibles, sont possibles, sont souhaitables, sont à développer pour réaliser et mettre en œuvre véritablement les choix de politiques publiques qui seront dans le prochain document stratégique de façade ?

Voilà pour le cadrage un peu général de notre de notre échange, je vais du coup tout de suite démarrer sur la première partie de notre discussion en proposant à M. DE LA BURGADE de bien vouloir prendre la parole. Je crois que vous avez une présentation qui doit accompagner votre prise de parole. On vous a donné un temps un petit peu généreux pour que vous puissiez développer un peu cette vision panoramique pendant un petit moment et on aura ensuite un moment d'échange avec les participants.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime Méditerranée

Merci, monsieur. Je suis en mesure de commencer dès maintenant, si ça vous va.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

C'est parfait.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime Méditerranée

Très bien. Je souhaitais pouvoir vous présenter en une dizaine de minutes ce que peut être la Méditerranée vue sous un prisme français. Napoléon nous a laissé un legs un peu particulier qui est cette institution, ce préfet maritime représentant du gouvernement en mer sur un bassin complet qui va de Suez à Gibraltar. Dans le cadre de notre débat public, nous allons plutôt nous intéresser à ce qui peut se passer en Méditerranée occidentale, sans aller chercher forcément ce qui se passe en Méditerranée centrale ou Méditerranée orientale que, par ailleurs, le préfet maritime, à divers titres, suit également et défend les intérêts de nos citoyens, concitoyens, lorsqu'il y a besoin. On peut passer au slide suivant. La Méditerranée, depuis les années 70, a connu une formidable explosion démographique. Nous sommes passés de 280 millions d'habitants à plus de 500 millions et nous pensons atteindre les 570 millions d'habitants en 2030. Pour le linéaire côtier que vous voyez mal peut-être, je ne sais pas si ça apparaît correctement malgré la vignette où je me vois, nous avons un linéaire de côtes de plus de 2 000 km pour la France métropolitaine et pour la Corse, 1 000 km pour la Corse, 1 000 km pour la France de Cerbère à Menton avec une richesse exceptionnelle, des activités très denses qui sont diverses d'une région à l'autre, pas forcément les mêmes ; des activités qui se complètent, même s'il y a forcément de gros troncs communs. Des activités ancestrales comme le trafic maritime, je ne reviendrai pas à la création de Massilia par les Phocéens ; la pêche évidemment, comme toutes les populations littorales ont cherché à tirer des sources de protéines à partir des ressources qui étaient en face de leurs côtes ; le volet militaire qui n'est pas négligeable, il se trouve que Toulon abrite depuis plus de trois siècles le plus grand port militaire d'Europe qui est donc chez nous.

Nous avons par ailleurs, à côté des activités ancestrales traditionnelles, l'émergence de nouvelles technologies qui font apparaître également de nouveaux acteurs. Je parlerai rapidement de communication, de transfert de données à travers les câbles, les câbles sous-marins. Marseille est aujourd'hui le septième hub international en termes d'atterrissage de données. Le canal du Rhône permet d'aller irriguer derrière les capitales européennes et donc présente une attractivité exceptionnelle là aussi pour les câbliers pour permettre de faire partager le réseau de données d'internet. Nous avons également dans ces nouvelles technologies des énergies marines renouvelables un enjeu précurseur sur notre façade avec l'éolien flottant que la France ne connaît pas aujourd'hui ailleurs et puisque les fermes qui ont pu être développées sur les autres façades ne sont que des fermes posées. Nous avons également un enjeu qui est lié à la dronisation. Nous remplaçons doucement l'homme par des engins qui profitent de l'intelligence artificielle, des engins qui profitent de nouvelles technologies dans les trois dimensions évidemment que l'État doit accompagner et accompagner l'industrialisation, que l'État doit également encadrer pour conserver la souveraineté dont on a besoin de conserver sur des espaces qui peuvent être considérés comme stratégiques.

Dans le même type de nouvelles activités, les sous-marins habités. Là aussi, nouvel enjeu parce qu'ils sont atteignables par un portefeuille presque normal, dirais-je, et qui font qu'aujourd'hui, même en titre du loisir marin, on peut trouver des sous-marins habités. Engager la colonne d'eau qui était jusque-là la partie cachée du dioptre devient plus compliqué et nous oblige là aussi à mieux comprendre, mieux contrôler, mieux organiser cette surveillance. La Méditerranée présente une caractéristique particulière par rapport aux autres façades métropolitaines, c'est qu'elle bénéficie du développement des loisirs nautiques dans une proportion qui est sans mesure, dirais-je. Nous avons, en Occitanie, des villes dont la population est multipliée quasiment par dix en période estivale et là encore qui vont entraîner du risque même sur le milieu maritime, dont le préfet maritime ne peut pas faire abstraction. Il est donc intéressant pour nous d'aller connaître cette mer au-delà de la plage, tel est l'objet de cette présentation que je vous propose de suivre.

On peut passer directement à l'image suivante. Pour le trafic maritime, vous avez une carte intéressante là devant vous où vous voyez les grands flux, ces grands axes colorés qui reflètent l'activité commerciale qui va de port en port pour les grands ports. Albert LONDRES en 1926 évoque, en parlant de Marseille, cette « porte monumentale sur le vaste monde ». C'est pour nous quelque chose qui a complètement évolué dans les 50 dernières années, notre trafic a été multiplié par 4, ce qui se traduit par une suractivité pour trois grands spots méditerranéens que sont Marseille, Sète et Bastia, des ports de commerce d'intérêts majeurs. Marseille est le premier port français pour le trafic de marchandises. Marseille est le deuxième port pour le trafic de conteneurs derrière Le Havre. Marseille est le deuxième port pour le trafic de passagers derrière Calais. Marseille est le premier port pour le trafic de croisiéristes. Marseille représente trois millions de passagers, ce qui est monstrueux ; monstrueux en termes d'accidentologie, monstrueux en termes de sûreté également.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Derrière, Marseille est également un bassin d'emplois, c'est 41 500 emplois directs et indirects, donc une réalité pour ce trafic maritime méditerranéen, pour la gestion tant du maintien en condition de cette marine de commerce qui a besoin et qui va circuler devant nos fenêtres, que du risque que représentent ces navires qui passent sous nos fenêtres tous les jours, qui peuvent connaître des avaries de bar et de machines et qui vont nécessiter derrière d'organiser l'organisation des secours, que ce soit du secours maritime de grande ampleur, que ce soit de la lutte contre les pollutions, que ce soit de l'assistance aux navires en difficulté et qui nécessite une réponse rapide. Notre construction administrative en mer, les compétences qui ont été accordées par le gouvernement au préfet maritime, permettent aujourd'hui de ne pas subir et d'agir de manière préventive lorsqu'on sent qu'il y a besoin d'agir, pour éviter d'avoir des pollutions majeures que les plus anciens d'entre nous ont connues dans les années 78 par exemple avec le naufrage de l'Amoco Cadiz sur les côtes de la Bretagne ou plus récemment avec Le Prestige par exemple, où plus de 800 kilomètres de côtes avaient été souillés dans le golfe de Gascogne parce que notre voisin espagnol n'avait pas eu une politique très intrusive dans la gestion d'un événement de mer et avait préféré tirer au large un bateau qui allait polluer plutôt que de le ramener vers la côte et de l'enfermer dans une hanse où tout était gérable sans dégâts.

Je vous propose de passer à l'image suivante pour nous consacrer quelques minutes à cette deuxième activité cruciale pour la Méditerranée. J'aurais presque dû dire la première, en tout cas c'est la première en termes d'historicité. Les pêcheurs étaient les premiers, nous le savons. La particularité en Méditerranée, c'est une présence, vous le voyez à la troisième ligne, des petits métiers. Les moins de 12 mètres, c'est 92 % de l'activité française. 12 mètres, ce n'est pas beaucoup en termes de taille, c'est donc une activité qui est exigeante pour les professionnels, qui est fortement accidentogène et qui en plus doit répondre aujourd'hui à des défis à relever à court et moyen terme. Les plans de gestion de la ressource et notamment WestMED, une éco-transition des outils de production, une promotion des produits, une promotion et une féminisation des métiers de la pêche professionnelle qui est aujourd'hui très masculine. Donc, nous avons 32 %, un bon tiers de la flotte de pêche métropolitaine qui est encore en Méditerranée et que l'État tient à soutenir jusqu'au bout, malgré les nouveaux usages qui se développent et pour assurer une compatibilité et permettre ce développement. Je pense qu'aucun de nous ne concevrait de ne plus avoir du poisson français dans son assiette. Le poisson n'est plus français, il est communautaire aujourd'hui, mais quand il est pêché aux droits de nos côtes, il est encore plus frais, donc c'est bien cela que nous souhaitons maintenir en termes de filières économiques. L'image suivante, s'il vous plaît.

La plaisance a connu un fort accroissement à l'issue de la phase de COVID, donc il connaît aujourd'hui une sorte de mutation vers de nouveaux usages. Au-delà du trafic commercial ou passager, le trafic de loisirs, celui de la plaisance, grande et petite, est exponentiel. Nous avons de plus en plus de ports de plaisance à l'échelle métropolitaine. En Méditerranée, nos ports de plaisance se sont même fédérés sous des associations. Nous avons plus de 400 000 navires de plaisance inscrits en Méditerranée. Donc derrière, c'est toute une accidentologie qui apparaît. Ces bateaux, ces 400 000 navires, sont à 80 % des navires à moteur. La France représente la quatrième place mondiale sur le marché de la grande plaisance. Ce tourisme n'est pas un phénomène nouveau. Il est présent depuis les années 50. Il s'est encore plus développé dans les années 60. Nous connaissons aujourd'hui, j'allais dire, le terme de la première génération. Ce sont nos parents qui sont arrivés à cette plaisance et parfois nous arrivons à une sorte de paradoxe où la génération qui est rentrée dans la plaisance à travers le 420 qui avait été développé par un architecte d'Arcachon, qui pouvait être posé sur la 2 Chevaux parce qu'il pesait presque aussi lourd que la 2 Chevaux. Je plaisante à peine quand je dis ça. Cette plaisance aujourd'hui, elle tend à se renouveler et pas du tout avec les enjeux des loisirs payés qu'on a pu connaître dans les années 50, mais avec une augmentation du phénomène et des usages qui crée une augmentation des pressions et des dangers.

Chez nous, cela se traduit par des gens qui vont vouloir profiter à 200 % de leurs vacances en oubliant que la veille, ils étaient en train de travailler à Paris et qu'ils ne sont pas des poissons. C'est une méconnaissance de la mer et de ses dangers. Nous avons des gens qui vont faire de la plongée à des profondeurs irraisonnables avec un état de santé précaire, mais tout cela sans le mesurer, par exemple, ou qui vont sortir avec des navires alors qu'ils ne savent pas à s'en servir. Nous n'avons pas, là aussi, dans nos paradoxes, de réglementation parfois complète. Le permis côtier n'est pas nécessaire pour un voilier, mais à la voile on ne fait que du moteur, donc le permis côtier semblerait pourtant nécessaire pour rentrer correctement dans le port. Par ailleurs, nous avons le développement de location du type de particulier à particulier. Elle a un avantage, c'est qu'elle coûte moins cher, mais là encore elle va entraîner un non-contrôle, j'allais dire, de la prise de risque par le locataire qui parfois se traduit par des catastrophes.

débat public organisé par



commission
nationale du
débat public



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Image suivante. Le poids de l'industrie nautique en Méditerranée est réel. Il s'est notamment particulièrement amplifié grâce à la grande plaisance pour la région PACA qui connaît un développement très important et une très forte activité génératrice d'emploi à travers le refit des navires de grande plaisance. Nous avons su créer des conditions d'accueil parfaites pour les équipages du monde entier qui arment ces navires de grande plaisance et qui du coup demandent à leurs armateurs de rester en France pour les périodes d'hivernage, les périodes d'entretien, les périodes de remise en condition. Par ailleurs, cette Méditerranée n'est pas spécialisée dans la construction navale de la plaisance. Néanmoins, l'Occitanie comme la Corse apportent elles aussi leur part aux chantiers nautiques à travers de la plaisance multicoques pour l'Occitanie, qui est assez bien suivie. Et pour la Corse, à travers la plaisance ; la Corse recèle de nombreuses criques en tous genres qui sont des merveilles et qui font qu'on a les conditions d'une attractivité absolue pour les plaisanciers qui souhaitent connaître l'aventure. Donc, ces activités engendrent de nouveaux enjeux. Ces enjeux sont la planification, surtout pour le cas de l'éolien. Il faut rentrer au chausse-pied, à travers ce que j'ai évoqué, le transport maritime, la pêche notamment, rentrer l'éolien, rentrer de nouveaux usages à travers les loisirs nautiques et puis admettre les nouveaux risques qui font que l'État, tous les jours, doit réfléchir à évoluer. Une administration qui ne sait pas évoluer est morte. Donc, c'est notre challenge de savoir remettre en question notre organisation pour tenter de limiter le nombre de morts et puis d'assurer une meilleure compatibilité d'usage sans conséquence.

Je ne reviendrai pas sur le document stratégique de façade. Nous sommes à travers vous dans cette révision dans le débat public. M. BALLAN l'a évoqué tout à l'heure. Je vous propose de continuer à avancer et peut-être plutôt s'arrêter quelques minutes sur la politique des énergies marines renouvelables qui est conduite par l'État en Méditerranée. En fait, elle l'est sur toutes les côtes. Vous voyez sur cette carte que nous présentons une colorisation particulière. Plus c'est foncé, plus c'est rouge, plus ça veut dire qu'il y a du vent. Derrière, l'État a donc souhaité réfléchir à mettre en place, là où c'était techniquement faisable, de l'éolien ; le techniquement faisable nous demande en fait d'accéder à des fonds raisonnables, qu'on soit dans l'éolien posé ou dans l'éolien flottant. En Méditerranée, l'éolien posé n'est pas concevable puisqu'il nous obligerait à rester bien trop près des côtes. Il a fallu aller chercher de l'éolien flottant plus au large. Cela a donné lieu à des échanges, mais je pense que vous en avez déjà parlé lors du débat public animé par M. BALLAN, donc à des échanges pour réfléchir dans le cadre d'une concertation à des zones privilégiées, les zones ABCD que vous voyez sur ces périmètres. Cela se traduit derrière par un appel d'offre, l'AO6 avec la zone 1 au large de la Narbonnaise, je pense qu'on la devine en grisé jaune mordant sur la zone A, et une deuxième zone, la zone 2, de l'AO6 au large de Fos, donc plus au centre de notre image et mordant sur la zone D. Ces deux périmètres de l'AO6 sont en gestation, nous ne sommes pas dans le développement. Elles sont précédées par un travail intéressant de fermes pilotes. Vous les voyez illustrées par trois images. Ce sont les projets EFGL de 30 MW et Allmed qui sont au large de Sète, tous les deux, et le troisième, le projet Provence Grand Large de 25 MW qui est au large de Fos. Provence Grand Large connaît une réalité physique puisque les premières éoliennes flottantes françaises ont été mises en place à titre expérimental en octobre dernier. Le parc est en expérimentation à ce stade, le parc devrait rentrer en activité avant l'été, donc pour nous c'est imminent.

Ces trois sites pilotes sont très intéressants, car ils vont permettre à la filière industrielle d'orienter l'industrialisation. Les trois projets ont choisi des modèles physiques différents en termes de support qui vont permettre une intégration plus ou moins facile, le long du quai, de la turbine sur son pylône, et derrière il est intéressant que les industriels puissent partager sur ce retour d'expérience qui orientera la phase industrielle, donc la phase d'exploitation qui nous attend pour les années à venir. L'État accompagne tout ça, derrière nous avons des enjeux particuliers de compatibilité des usages ; pour les fermes pilotes on rajoute des pylônes, des pieux dans la mer, donc pour tout ce qui flotte et qui peut naviguer en surface à côté et vous voyez les espaces entre les zones A, B, C et D. Ces espaces correspondent à des chenaux de navigation, des routes d'atterrissage sur les ports de commerce d'intérêt majeur ; ces chenaux doivent être préservés. La navigation de surface ne doit pas rentrer en collision avec ces pylônes, nous avons donc dû organiser à travers une réglementation cette compatibilité des usages. Cette compatibilité des usages n'est pas achevée, elle est encore en réflexion avec la profession des pêcheurs, nous ne souhaitons pas aller vers une interdiction des activités de pêche. Vous vous doutez que si on amarre, par cent mètres de fond avec des grands câbles tirés sous tension, nos pylônes, il deviendra difficile de mettre en œuvre des arts trainants. Néanmoins les choses ne sont pas fermées, peut-être pour des arts dormants et c'est à la filière de réfléchir pour voir comment on peut assurer, dans la colonne d'eau résiduelle qui n'est pas nulle, une exploitation.

débat public organisé par



commission
nationale du
débat public



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Je vous propose de passer à l'image suivante. Nous devons accompagner l'émergence de nouvelles activités. Vous voyez sur cette image plein de choses différentes, que ce soit du sous-marin privé, du *wingfoil* qui va très vite sur l'eau, l'image centrale, du parachute ascensionnel, des petits propulseurs sous-marins, des grands yachts qui sont capables de faire du son et lumière avec de l'éclairage et puis ce jet-ski. Tout ceci, pour nous, c'est une obligation de modification de la réglementation déjà en termes de sécurité du flotteur, prendre en compte ces usages qui apparaissent à des vitesses grand V. Le *wingfoil* est arrivé sur nos côtes il y a deux ans ou à peu près. Le pratiquant a besoin d'avoir un matériel d'armement qui le protège et une vraie sécurité basique, donc tout ceci a nécessité de modifier la réglementation en vigueur, ce qu'on appelle la division 240 pour nous, et qui a entraîné derrière une évolution de la réglementation. L'accidentologie a fait évoluer l'an dernier, quand je dis l'an dernier c'est juste avant la saison estivale de 2023, les conditions de sécurité de mise en œuvre du jet-ski. Les traumatismes subis par les passagers qui tombaient derrière les tuyaux de jet-ski étant des traumatismes épouvantables notamment pour les femmes et les enfants sur l'appareil génital, ont entraîné l'État à modifier la réglementation pour obliger le port d'un shorty, d'un vêtement en néoprène qui permet d'éviter justement ces dommages. C'est bien ce retour d'expérience lié à une accidentologie récente qui a permis à l'État de réfléchir rapidement pour être capable de faire évoluer la réglementation, derrière d'informer tous les loueurs pour qu'eux-mêmes rappellent les conditions de mise en œuvre et puissent entraîner des conditions de sécurité raisonnables pour ces gens qui les utilisent bien souvent dans le cadre d'une location sans être des grands professionnels du maniement. Les sous-marins privés, je l'évoquais rapidement, là encore le préfet maritime de la Méditerranée a pris une réglementation spécifique en Méditerranée ; derrière il y a des enjeux de sécurité, il faut que le sous-marin remonte ; des enjeux de collision, le sous-marin ne doit entrer en contact avec des appareils de pêche, évidemment, ou avec d'autres engins qui seraient en traction par un navire de surface, comme des navires de recherche.

Donc, il y a bien une gestion de l'eau qui doit être assurée et qui fait que cette réglementation a été nécessaire pour assurer cette compatibilité des usages. Derrière, nous avons d'autres enjeux de souveraineté, cette protection de l'environnement marin, on ne veut pas que ces sous-marins aillent à des endroits ou abîment les fonds marins et puis qu'ils aillent aussi s'intéresser à des biens culturels maritimes. Il se trouve que notre Méditerranée recèle de nombreux biens archéologiques de premier rang. Derrière, nous disposons du Département des recherches archéologiques sous-marines et subaquatiques du ministère de la Culture qui a été créé en 1966 par André MALRAUX. Il se trouve qu'on a choisi d'en mettre le siège à Marseille, ce qui reflète bien la part méditerranéenne de cette histoire et de ce patrimoine qui peut entraîner une attractivité pour certains, une attractivité qui peut conduire à des trafics, ce que l'État ne souhaite pas, et donc il y a une répression sur laquelle nous travaillons au quotidien. Je crois que j'en ai terminé pour cette première partie. M. BALLAN, je vous rends la parole.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Je vous remercie beaucoup, M. DE LA BURGADE, pour tous ces éléments très panoramiques et très complets sur l'ensemble des activités que vous avez à surveiller et à observer. On a une petite vingtaine de minutes ou un bon quart d'heure, on va dire, pour que les participants puissent poser un certain nombre de questions. J'imagine que sur tous les sujets que vous avez évoqués, il y en a beaucoup. Alors il n'y a pas encore dans le chat de remarques ou de suggestions, est-ce qu'une personne souhaite prendre la parole d'ores et déjà ? Je ne vois pas pour le moment de main se lever. Alors pour le moment, non. C'est donc moi qui vais peut-être me lancer sur une question, tout simplement parce que ça a été évoqué notamment dans plusieurs réunions dans les Alpes-Maritimes. Dans les nouvelles activités, vous avez mentionné effectivement la grande plaisance. Il y a un point, alors ça a été beaucoup médiatisé à travers le projet Canua Island au large de la baie de Cannes, si je ne me trompe pas. Donc, quid de cette activité qui est certes maritime, mais néanmoins fixe et qui accueille un tourisme festif ? Si je résume les choses, sans forcément vous focaliser sur le sujet Canua Island lui-même. On est plutôt là pour voir vraiment globalement, puisque vous avez situé et désigné un certain nombre de nouvelles activités. Est-ce que celle-ci aussi qui est également récente et qui sans doute impacte aussi, en tout cas qui prend une place non négligeable là où elle peut s'installer... où en est la législation ? Quel est votre rôle vis-à-vis du développement de ce type d'activité ?

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Canua Island est une structure artificielle flottante. C'est comme ça qu'elle est considérée ou appréhendée par le gouvernement aujourd'hui. En Méditerranée effectivement, j'aurais pu en parler, nous avons de nouveaux usages qui sont apparus un peu à cause de la densité de la fréquentation, par exemple, ou de la saturation de certains endroits. Dans ces structures artificielles flottantes, il a pu être envisagé de créer une sorte d'île flottante, nos ports de plaisance pouvant être saturés, d'ancrer au large une sorte d'île flottante qui permettrait aux navires de venir aborder et de se stationner en épi, en étoile sur cette plateforme. Ça serait donc une nouvelle structure artificielle flottante aussi sur laquelle l'État a besoin de mettre en place une réglementation spécifique.

Au large de l'Occitanie, la saturation du périmètre hôtelier a pu conduire le maire de Gruissan, par exemple, à accepter de créer de l'habitat flottant sous la forme de structures artificielles flottantes. Il a créé sur du plan d'eau salé des plateformes qui abritent des algécos, je ne le dis pas de manière péjorative, mais en fait des sortes d'algécos un peu modernisés, qui sont d'ailleurs très agréables, qui sont les pieds dans l'eau, protégés par la lagune et qui font que d'aucuns peuvent venir les louer. Là encore, l'État doit accompagner cette chose qui n'est pas tout à fait un navire, qui occupe une partie du domaine public maritime à travers son mouillage, qui peut avoir créé une sorte de pollution, puisqu'il va falloir avoir des émissaires de rejet, des effluents humains à bord de cette plateforme, et qui nécessite en fait une prise en compte globale du sujet. Le troisième projet, c'était des structures artificielles flottantes du type de celui porté par les promoteurs de Canua Island, de créer des, je vais les qualifier de boîtes de nuit flottantes, donc structures d'une quarantaine de mètres de long qui permettent d'accueillir plusieurs centaines de personnes au large des côtes, dans des zones pas trop exposées à la houle, pour une ambiance plus festive et plutôt privative, dirais-je, que pour le reste. Ce dernier type d'engin, lui, peut causer également des nuisances, des nuisances sonores, et présente un risque très particulier qui est d'avoir une forte densité de personnes à bord d'une plateforme, dans des endroits où on peut se retrouver avec un vent qui se lève très vite, comme vous le savez, en Méditerranée, du mistral, et qui nécessite de trouver un abri immédiatement.

Si je reviens sur un petit focus sur Canua Island, Canua aujourd'hui n'est pas encore en exploitation, il reste donc un projet en cours de développement. Il a juridiquement pris le statut de navire, c'est un navire de charge quand il est en déplacement, c'est-à-dire qu'il n'a pas le droit d'avoir de passagers, c'est un navire passager quand il est à l'arrêt. Comme c'est un navire, il est censé avoir un équipage à bord, il a un capitaine de première classe de la navigation maritime à bord, un aussi de marine marchande dûment qualifié qui sait être le seul maître après Dieu, si je puis dire, donc qui sait prendre les décisions qui s'imposent. Canua Island, pour pouvoir rentrer en exploitation, doit répondre à des conditions de respect de l'environnement marin. Vous vous doutez que si tous les jours Canua doit venir mouiller sur de l'herbier de posidonies parce qu'il s'installe dans une rade merveilleuse comme celle de Cannes, nous ne souhaitons pas qu'il porte atteinte à cette plante ; cette plante dont je rappelle qu'elle fixe trois fois mieux que la forêt amazonienne le carbone et qu'il faut 100 ans pour la régénérer. Quand on arrache un mètre carré de posidonies, il nous faut 100 ans pour récupérer ce mètre carré et donc ce serait vraiment une lourde erreur que d'arracher ce mètre carré qui produit quand même entre 10 et 14 litres d'oxygène jour pour l'homme. Nous sommes dans la survie de la race humaine.

Donc Canua, s'il doit rentrer en exploitation, doit proposer au préfet maritime des périmètres de mouillage qui soient compatibles avec nos normes aujourd'hui et notre politique publique de préservation de l'environnement. Canua doit également répondre à des considérations d'ORSEC, a dû trouver un port refuge, trouver un remorqueur capable de l'aider à faire ses manœuvres rapidement, même s'il y a une propulsion et qu'il y a une certaine autonomie. Il nécessite derrière pour l'exploitation de rentrer dans des considérations de compatibilité. Nous ne sommes sans doute pas très loin de cette mise en place. Là aussi, il faudra respecter des normes environnementales en termes de bruit. La plateforme a été pensée pour ne pas faire de bruit vers la plage, mais vous savez comme moi que le son circule très bien dans l'eau, mais aussi à la surface de l'eau et donc tout le challenge de ses propriétaires sera d'arriver à obtenir l'acceptabilité sociale de cette plateforme qui a reçu l'an dernier, je ne peux pas le cacher, une certaine opposition politique des élus du littoral. En tout cas, le navire existe aujourd'hui, il est en attente d'exploitation et il devrait sans doute arriver sur la large d'une côte à l'issue de l'été.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. La personne qui a demandé la parole, c'est Mme LEVEQUE qui est justement de la ville de Cannes. Je ne sais pas si c'était à propos de ce sujet-là ou sur un sujet plus général.

débat public organisé par



commission
nationale du
débat public



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Mme LEVEQUE, on vous écoute. Est-ce que vous pouvez mettre votre caméra ? Voilà super. OK, vous êtes toutes les deux ensemble.

Mme Diane LEVEQUE, Directrice mer et littoral de la mairie de Cannes

Bonsoir. J'avais deux réactions pas forcément sur celui-là qui effectivement a fait beaucoup de remous chez nous et qui continuera, je pense, à en faire un peu. J'en reparlerai après dans le cadre de mon intervention. J'ai juste deux remarques sur ce type de plateforme, c'est que, outre tout ce que vous avez dit justement précédemment et toutes les problématiques que cela peut engendrer, il y a une forte distorsion de concurrence avec les activités à terre, notamment les plages, puisqu'on est sur des activités qui sont quasi similaires et les plages sont soumises à une réglementation qui est drastique, à des conventions, à des redevances, à des règlements locaux d'urbanisme, de publicité etc., qui ne sont pas du tout exigibles en mer, donc on a forcément des acteurs locaux qui sont mécontents et, je pense, à juste titre à ce sujet-là. Et le deuxième point, c'était à propos de la pêche, vous avez évoqué le fait d'encourager la pêche locale et le développement de cette activité. On est la première prud'homie de pêche des Alpes Maritimes, ça représente 30 pêcheurs à peu près, donc c'est quand même très artisanal et ils sont soumis à une réglementation qui est drastique et qui est la même en Bretagne, par exemple, où on est sur une activité qui n'est pas du tout similaire sur une activité industrielle et je dois dire qu'il y a aussi, parfois, un désespoir des pêcheurs face à cette réglementation et aux normes auxquelles ils sont confrontés. Je pense qu'ils pourraient en parler beaucoup mieux que moi, ils auraient beaucoup de choses à vous dire pour demander une simplification des normes et c'était peut-être envisager d'avoir un traitement de la pêche artisanale différente de celui de la pêche industrielle. Voilà, merci.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vous propose effectivement, peut-être pas de revenir sur Canua Island, mais effectivement sur cette question de la pêche et sur l'adaptabilité ou l'adaptation de la réglementation au métier ou aux particularités du métier de la pêche et notamment de la pêche artisanale côtière.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Juste pour essayer de rassurer les élus que je viens de voir, le gouvernement avait décidé en comité interministériel de la mer, donc sous la présidence du Premier ministre, la mise en place d'un moratoire en 2020 pour limiter à trois expérimentations ces structures artificielles flottantes, le temps de comprendre vers quoi on allait et le temps de voir comment modifier la réglementation. La réglementation a été pour moi modifiée il y a quelques mois et normalement... enfin, je pense que Canua Island devrait rester un prototype. À travers une loi récente, ce type de plateforme n'a pas vocation à perdurer devant nos côtes. Concernant la pêche, le préfet maritime est très vigilant du moral de nos pêcheurs, complètement conscient de leurs difficultés. Il est dans un dialogue constant avec le préfet de région qui conduit la politique en matière des pêches. C'est une attention de tous les jours et je pense que les pêcheurs le savent. Le secrétaire d'État à la mer et à la biodiversité, Hervé BERVILLE, derrière sa direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, est également très présent sur ces enjeux qu'on ne peut pas laisser tomber. Je vous ai dit, on souhaite bien pouvoir être capable de continuer à avoir du poisson français dans nos assiettes en Méditerranée. Donc, c'est un enjeu qu'on ne méprise pas. Il est compliqué par une réglementation communautaire derrière, par des normes qui sont hélas devenues... ont été transférées à l'Union européenne et qui font que, par moment, notre latitude est plus compliquée, plus complexe dans la déclinaison.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Si je peux me permettre de reformuler la question de Mme LEVEQUE, ce que vous venez de dire là indique plutôt qu'il n'est pas possible d'adapter la réglementation en fonction du type de métier de pêche. C'est un point important parce que de, façon régulière dans le débat public, le public lui-même, je ne vais pas dire oppose, mais en tout cas distingue les pêches dites industrielles ou en tout cas les pêches plutôt hauturières ou au large avec des engins plutôt type chaluts, etc., comparé à des pêches plutôt côtières sur d'autres techniques. Donc, la question de Mme LEVEQUE, c'était effectivement ça. Est-ce qu'à un moment donné, il y a soit dans la réglementation, dans son application, une adaptation à cette technique particulière qui est par ailleurs plutôt considérée par beaucoup d'acteurs comme la technique de pêche durable ? Ce ne sont pas mes mots, ce sont ceux d'un certain nombre d'acteurs.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Ma réponse sera une réponse de Normand pour vous dire que le préfet maritime n'est pas compétent pour adapter cette réglementation. Il montre bien qu'on passe à un autre niveau. Néanmoins, j'espère rassurer Mme LEVEQUE en lui disant qu'aujourd'hui, je le disais dans le préambule, je pense qu'une administration qui ne sait pas évoluer, elle meurt et je suis certain qu'aujourd'hui, à la direction générale de la pêche et de l'aquaculture, c'est un enjeu qui est complètement pris en compte. La DIRM, la Direction Interrégionale de la Mer Méditerranée, qui d'ailleurs est sans doute connectée et peut faire un complément si elle le souhaite, est à la manœuvre pour proposer ces évolutions. Le dialogue avec les pêcheurs est constant parce que nous mesurons le niveau de tension qu'ils connaissent. Donc, je ne dirais pas que la porte n'est pas fermée, mais en tout cas la réflexion d'État dans l'échange avec les pêcheurs devrait permettre une évolution.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Je crois que justement, avant même vos propos, la DIRM avait demandé la parole. Je vais vous laisser vous présenter et puis expliciter toujours l'acronyme DIRM parce que dans le débat public, on doit absolument préciser les choses. Monsieur le directeur, monsieur le directeur adjoint, s'il vous plaît.

M. Stéphane PERON, DIRM Méditerranée

Bonjour, M. BALLAN, monsieur le commissaire général, bonjour à tous. Juste pour compléter sur la pêche en Méditerranée, puisqu'il a été évoqué la situation de la Bretagne. Je crois qu'on est effectivement dans une configuration très différente. Peut-être rappeler qu'en Méditerranée il n'y a pas de pêche industrielle et que même l'activité de chalutage est considérée comme une pêche artisanale, dans la mesure où les armateurs n'ont qu'un seul navire et juridiquement ils ont le statut de pêcheur artisan. On n'est pas dans la situation de la Bretagne ou d'autres façades en Manche, Mer du Nord où nous avons des armateurs avec plusieurs navires de très grande dimension. En Méditerranée, nous avons des chalutiers de 24-25 mètres qui ne font pas de marée, qui sortent à la journée, qui sortent généralement vers 3-4 heures du matin et rentrent vers 16h-17h l'après-midi. Nous avons beaucoup aussi de ventes directes, pas forcément des débarquements en criée et nous avons, comme il a été indiqué, beaucoup de pêcheurs artisans petit métier, ce qu'on appelle un petit métier par rapport à leurs engins, qui vont caler des filets ou des palangres et qui ont une activité très côtière, très locale et avec parfois d'autres espèces cibles et d'autres zones de pêche.

Donc, les deux ne sont pas forcément en opposition et chaque activité a sa place en Méditerranée et à la DIRM, justement, nous souhaitons que chaque pêcheur ait le droit aujourd'hui de travailler et de gagner sa vie dans le respect des règles qui sont des règles d'au moins deux niveaux : des règles communautaires qui sont issues de la politique communautaire des pêches, donc il y a un certain nombre de réglementations techniques sur les engins, sur les quotas. Nous n'avons qu'une seule espèce soumise à quotas en Méditerranée qui est le thon rouge, il n'y a pas d'autres quotas aujourd'hui en Méditerranée, contrairement à l'Atlantique ou la Manche-Mer du Nord. Et un certain nombre de réglementations techniques, de réglementation des engins sur le maillage, les limitations d'engins de pêche, l'interdiction des filets maillants dérivants, etc. Donc, un cadre à la fois européen, un cadre national qui comprend à la fois une réglementation qui s'applique autant aux pêcheurs bretons qu'aux pêcheurs occitans ou corses ou de Provence-Alpes-Côte d'Azur et une spécificité purement méditerranéenne également : une échelle locale puisque nous avons des comités régionaux des pêches qui sont les représentants élus des pêcheurs et des comités régionaux vous en avez partout en France.

Nous avons une spécificité totalement méditerranéenne qui est la prud'homie de pêche, qui est donc une corporation de pêcheurs locale qui a été indiquée par madame tout à l'heure et qui conserve en Méditerranée une capacité de proposition de réglementation supplémentaire, un troisième étage de fusée avec la possibilité d'avoir des règlements locaux de pêche, notamment la création de cantonnements de pêche ; les prud'homies ont la possibilité de faire ces propositions et donc d'imposer à leurs ressortissants leurs propres règles. C'est quand même assez spécifique pour être mentionné, ce sont des prud'homies de pêche dans des institutions très anciennes qui remontent au Moyen-Âge, qui ont survécu et qui ont traversé les différentes époques en Méditerranée et qui aujourd'hui continuent d'être force de proposition à la fois au sein des pêcheurs professionnels et des instances nationales, mais aussi auprès des conseils de gestion des aires marines protégées, des conseils d'administration des aires protégées, etc. Donc, je pense qu'elles y ont toutes leurs places et encore une fois elles sont également force de proposition.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. On va donner la parole à M. HOOLANS et puis on a une question, je ne sais pas, M. HOOLANS, c'est à propos du bruit, mais il y a aussi une question dans le chat sur le bruit. Existe-t-il des seuils dans la réglementation ? Je me doutais que vous alliez poser une question sur le bruit, peut-être. Allez-y.

M. Thierry HOOLANS, Association Défense Nature Passpartou

Oui justement, c'est à propos de ces plateformes, si je comprends bien, qui vont être mises pour alléger un petit peu les ports de plaisance tellement il y a une augmentation de plus en plus. Alors effectivement, c'est une goutte d'eau en plus dans la pollution, notamment sonore effectivement, pour une biodiversité qui est côtière, parce qu'on sait que dans la mer Méditerranée, comme partout d'ailleurs, il y a des différences entre des biodiversités côtières. Donc, la posidonie que vous voulez protéger justement est aussi sensible à cette pollution sonore puisque, dans certaines fréquences, elle ne se développe plus et donc ne refoule plus cet oxygène tiré du carbone qu'elle stocke. Là, je vous dirais que vous pouvez vous référer aux travaux de M. Michel ANDRE, bio-acousticien, et je crois qu'on oublie d'ailleurs, un peu comme les fameux coffres que l'on met pour les gros yachts de 24 à 90 mètres un petit peu partout, je crois qu'il y en a 80 qui sont prévus sur toute la côte méditerranéenne. Ça me semble un petit peu non seulement utopique pour se dire qu'il y en aura assez, mais en plus que deviendra encore une fois cette biodiversité ? C'est une goutte en plus dans la pollution de toutes sortes dans la Méditerranée, à cette cascade qui s'y trouve déjà. Merci.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

M. BALLAN, j'ai la parole pour répondre ?

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Excusez-moi, j'avais coupé mon micro. Oui, peut-être sur deux points, à la fois la question de M. HOOLANS à l'instant, et si vous pouvez aussi donner une précision à Mme Élisabeth RIERA qui avait posé la question dans le chat sur l'existence de seuils dans la réglementation sur le bruit en mer ; je suppose que c'était sans doute à propos de ça qu'elle voulait s'exprimer. Et M. HOOLANS, en disant ce qu'il a dit aussi, relaie une certaine controverse qu'on a entendue à plusieurs endroits du débat public, je me permets de le dire, à Ajaccio notamment, mais pas seulement, sur effectivement ce que certains peuvent percevoir comme une contradiction entre le fait de protéger certes l'herbier, mais en même temps d'amener des activités flottantes sur des structures artificielles à distance de la côte. Donc, je pense que c'est une question effectivement qui a été déjà assez largement évoquée dans le débat public.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Le bruit a été pris en compte par le préfet maritime de la Méditerranée qui est le premier des représentants de l'État en mer à l'avoir fait sur les espaces de souveraineté et de juridiction française à travers un arrêté préfectoral qui est l'arrêté 367 de 2023, que vous pourrez trouver sur le recueil des actes administratifs de la préfecture maritime. Je répondrai à la fois sur les deux questions posées. Le préfet maritime s'est tout simplement reposé sur les normes qui sont prévues par le Code de la santé publique pour les seuils. Donc, le Code de la santé publique s'applique dans les espaces de souveraineté français. Nos posidonies sont dans cette mer territoriale ou dans les eaux intérieures qui sont en amont de la mer territoriale et donc c'est bien cette norme qui existait et qui a été utilisée en termes de seuils pour considérer qu'on était raisonnable ou pas raisonnable. Là encore, les scientifiques continuent à travailler, l'office français de la biodiversité, l'Ifremer, un paquet d'autres instituts d'océanologie travaillent sur cette préservation de la biodiversité. Nous aiderons dans les années à venir à faire évoluer cette réglementation. Donc, le dialogue est constant avec tous ces organismes scientifiques et c'est à travers eux que l'État continue à améliorer la connaissance qui, elle seule, peut permettre d'aller vers une nouvelle réglementation.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci. Concernant la question du mouillage, des zones de mouillage, des 80 évoquées par M. HOOLANS, est-ce que vous pouvez donner quelques précisions à la fois sur ce qui est déjà installé et sur ce qui est prévu d'être installé ? C'est pour protéger, mais en même temps ça peut aussi avoir

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

des effets qui annulent d'une certaine manière cette protection sur la posidonie. J'essaie de reformuler la question de M. HOOLANS, peut-être maladroitement, mais vous l'avez entendue comme moi.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Effectivement, ces coffres ont un objectif qui est d'éviter d'avoir une pioche qui va gratter le fond de la mer et qui abîme les posidonies. Donc l'objectif, c'est d'avoir quelque chose de pérenne, d'avoir quelque chose qui respecte le substrat avec un mouillage dit écologique et qui soit capable de durer en plus. Les sites d'implantation de ces coffres ont été réfléchis avec la profession, ils sont quasiment tous au large de la région de PACA ou au large de la Corse. Au terme de la mise en place qui a connu un soutien de l'État, on doit retourner justement aux chiffres que vous évoquiez. C'est un premier objectif qui peut correspondre à une densité de fréquentation telle qu'on l'a envisagée avec la profession. La filière de grande plaisance attire énormément ; notre côte française ou les côtes méditerranéennes, italiennes, croates peuvent attirer beaucoup ces bateaux. Nous savons que les côtes françaises sont un lieu d'attractivité. Si la réglementation est trop stricte, nous perdons des clients. L'objectif n'a pas été d'interdire systématiquement le mouillage, mais de trouver un terrain d'entente pour assurer une compatibilité des usages avec un respect, aujourd'hui en tout cas, scientifiquement accepté de l'environnement. Donc, c'est bien ce choix de mettre en place ces coffres au large de la région PACA et au large de certains coins de Corse.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Je vais vous demander une simple précision. Quand vous parlez de la profession, vous parlez de la profession nautique, je suppose, l'industrie nautique.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Oui, je parlais en fait de la filière de grande plaisance, qui est très bien organisée, qui a un avenir qui est compliqué aussi parce que si elle veut survivre, elle a besoin d'aller vers le verdissement, elle a besoin d'afficher qu'elle est particulièrement respectueuse de l'environnement. Ces coffres font partie d'une partie de leur politique pour afficher ce verdissement.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Une dernière question avant qu'on passe à notre deuxième session, une dernière question de Mme ROBERT. Je propose, Mme ROBERT, si vous en êtes d'accord, que M. AUTRIC, qui est avec nous ce soir, puisse vous répondre directement dans le chat sur la question des projets éoliens qui bénéficieront ou non d'une concertation après le débat. M. AUTRIC, je vous confie cette mission, si vous voulez bien rapidement, d'éclairer Mme ROBERT sur ce point. Je vous propose maintenant que nous passions à notre deuxième session, donc ce focus et je voulais vraiment remercier M. DE LA BURGADE pour ce panorama très global et très complet de l'ensemble des activités qui occupent et qui sillonnent la Méditerranée. Nous allons maintenant entrer dans une deuxième session, cette focalisation un peu plus sur les questions de biodiversité et d'environnement. Alors à la fois sur deux sujets, la question des impacts sur l'environnement au long cours et de l'environnement au sens très large, de l'ensemble des milieux marins tels qu'ils sont, mais aussi avec la perspective d'un renforcement des niveaux de protection des aires marines protégées existantes, voire de la création de certaines zones de protection qui seraient directement des zones de protection forte. Alors, je ne vais pas forcément rentrer dans le détail, vous allez sans doute le faire autour de ces questions-là. On a envisagé cette deuxième session de la façon suivante. La préfecture maritime et la direction interrégionale de la mer Méditerranée qui vont intervenir sur quels types d'activités sont spécifiquement concernés par ces atteintes à l'environnement, comment elles sont surveillées et poursuivies éventuellement et puis quelle est la réglementation qui s'impose. Donc, on aura ces deux interventions liminaires et puis on a souhaité donner la parole à des acteurs, des gestionnaires qui sont impliqués d'une manière ou d'une autre à vos côtés ou pas, en tout cas d'une façon variable sur la surveillance de certaines aires marines protégées tout particulièrement. Donc, on aura trois interventions, dont une en vidéo, alors c'est un peu particulier, mais si la technique suit tout ira très bien. M. DE LA BURGADE, c'est à nouveau à vous la parole et puis, je pense, ce sera M. PERON ou M. LENORMAND pour la DIRM.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Très bien, je crois que j'ai encore un support d'image. Le champ est un tout petit peu plus large que celui que vous venez d'annoncer puisqu'il traitait également du secours en mer. Est-ce que vous voulez que je présente cet aspect ?

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Oui, absolument.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Donc, je vous propose de passer à l'image suivante. On va passer directement à la suivante aussi pour partir d'une carte. Donc, la France assume, dans le périmètre que vous voyez en rose fuchsia, la responsabilité de la coordination des opérations de recherche et de sauvetage. C'est une responsabilité qui est fixée par des normes de droit international, une convention dite de Hambourg de l'organisation maritime internationale et qui fait qu'aujourd'hui, dans toutes les mers du monde, sont couvertes par ce type de périmètre des régions de recherche et de sauvetage pour lesquelles un État de bonne volonté va accepter d'assumer la coordination.

Dans cette *search rescue region*, la région de recherche et de sauvetage française, nous avons connu, pour l'année, 2023 4 123 opérations de sauvetage, ce qui n'est pas nul, qui se partagent en fait sur 42 % d'opérations que je qualifierais de pur sauvetage en mer avec à peu près 40 % d'assistance. L'assistance, c'est quand on porte secours à un navire et pas forcément qu'à des hommes, qu'à des gens. 1 181 personnes ont été secourues en 2023, 4 866 personnes ont été assistées ; l'assistance consiste à prendre en remorque un bateau avec tout son équipage et c'est là que l'on comprendra ce nombre de personnes assistées qui est évidemment plus important. Nous avons eu à déplorer 55 décès dans cette région de recherche et sauvetage, 6 disparus, c'est énorme, c'est beaucoup trop et c'est très lié à ce que je vous disais en préambule tout à l'heure, à cette méconnaissance du risque bien souvent qui fait qu'on se retrouve avec beaucoup d'accidents, beaucoup d'accidents de plongée notamment, par des gens qui ne mesurent pas qu'ils ne sont pas des poissons et qui méritent en fait un encadrement bien plus strict des activités auxquelles ils vont procéder.

Si je reviens sur ces chiffres, je voudrais juste vous montrer que l'été, la période estivale, que je limiterai aux mois principaux juin, juillet, août, sur ces 4 123 opérations, ce sont 3 026 opérations qui ont correspondu au seul mois d'août. Donc, l'invasion de notre linéaire de côte par les estivants se traduit par une réelle sur-accidentologie en période estivale qui devra être défendue par nos structures. Quelles sont nos structures derrière ? Le préfet maritime se repose sur un centre régional opérationnel de secours et de sauvetage qui est hébergé à La Garde à côté de Toulon. Nous avons des professionnels de la coordination, de la recherche et du sauvetage qui reçoivent tous les appels de détresse émis dans ce périmètre et tous ces appels vont faire l'objet d'un traitement. Quand un navire navigue, où qu'il navigue, sur toutes les mers du monde, il est soumis à respecter une zone... enfin des moyens plutôt... il est soumis à disposer de moyens d'émission d'une détresse en fonction de la zone et de l'éloignement de la côte auquel il est. On appelle ça le système mondial de détresse et de sauvetage en mer. Ce SMDSM, il est veillé par ce qu'on appelle des MRCC, *Maritime Rescue Coordination Center* en anglais. En France, nous l'avons traduit sous cet acronyme de CROSS, ce centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage et ce CROSS a cette mission fondamentale de coordonner nos opérations. Pour les coordonner, il reçoit une détresse et derrière il va engager des moyens disponibles.

Ces moyens disponibles pourront être des moyens de l'État, bien sûr, mais également des privés qui sont en navigation à proximité du sinistre et que le CROSS va inviter à se dérouter pour aller porter l'assistance, le secours, lorsque c'est nécessaire, vers le navire. Le CROSS n'est pas strictement un MRCC, car il a d'autres compétences. Nous lui confions en compétence nationale le soin de suivre également la surveillance de la navigation commerciale. C'est pour cela que vous voyez apparaître ce chiffre de 2 400 opérations suivies. C'est du flux, du trafic commercial sur lequel nous avons un réel œil pour s'assurer en amont que tout va bien et que le navire poursuit sa route dans des conditions qui sont satisfaisantes. Par ailleurs, le CROSS État va être également un acteur crucial dans la surveillance des pollutions. Il engagera les moyens qui permettront d'aller s'assurer de la qualité ou pas d'une pollution. Nous avons, depuis un mois et demi, de nombreuses alertes qui nous remontent de la part de plaisanciers et de navires de commerce sur des traces qui sont détectées en surface méditerranéenne.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Nous sommes dans une période physiologique de développement particulier de la vélelle et en fait ce sont ces petits animaux qui se regroupent et qui constituent ce que les gens croient être des pollutions. J'évoque ça en ce moment parce que c'est une réalité où quasiment une fois par jour nous avons ce type de pollution qui nous revient par une alerte et qui fait l'objet d'un travail du CROSS qui permet d'aller investiguer cette trace en amont et s'assurer que c'est ou ça n'est pas une pollution et que ça nécessite d'engager des moyens. Je reviendrai plus tard sur ces pollutions parce qu'elles font partie des outils de surveillance dont nous avons besoin, notamment dans la profondeur, pour être capables de mieux travailler.

Je vous propose de passer à l'image suivante et d'évoquer un peu plus dans le détail ces missions de surveillance, de contrôle et de police. Nos missions de surveillance sont des missions de surveillance des flux, je l'évoquais, du trafic maritime des ports. Pour cela, nous disposons, dans le cadre de ce qu'on appelle l'action de l'État en mer, cette organisation qui a un peu plus de 40 ans et qui avait été remise en place par le Premier ministre Raymond BARRE en 1978. Nous dépendons d'une chaîne de moyens de l'État qui concoure à ces missions. Cette chaîne de moyens permet un maillage territorial quasi complet. Ce sont des moyens qui vont concourir à une fonction de garde-côte, ce sont des moyens qui vont porter différents boutons d'uniforme avec des agents auxquels le législateur a donné des compétences de constatation d'infraction et/ou des moyens d'action pour aider à la déclinaison de nos politiques, à la déclinaison de nos polices en mer, s'il le faut. Le Premier ministre, dans un arrêté du 22 mars 2007, fixe à 45 missions de l'État en mer ces missions de police sur le plan d'eau. Le préfet maritime en est le coordonnateur, la cheville ouvrière qui permet d'orienter un moyen ou un autre et derrière les acteurs vont être des unités de l'administration des affaires maritimes qui est une administration rattachée au ministre de la Transition écologique à ce stade, des unités également des douanes françaises rattachées au ministère de l'Économie, de la gendarmerie nationale donc au ministère de l'Intérieur, de la gendarmerie maritime qui est rattachée au ministère de la Défense. Ce seront également des moyens de la marine nationale que nous n'avons pas évoquée et ça pourrait être plein d'autres petits moyens, plein d'autres petits acteurs qui vont être des collaborateurs occasionnels du service public. Nous avons notamment un acteur clé à travers des bénévoles, la Société nationale de sauvetage en mer, qui nous offre un maillage complet de petits moyens qui vont assurer 60 % des opérations de sauvetage dans la frange littorale méditerranéenne ; autant vous dire que l'État ne peut pas s'en passer. Cette SNSM dispose d'une subvention de l'État qui lui permet le renouvellement de ces moyens, mais derrière c'est un engagement citoyen de bénévoles qui permet à l'État d'avoir une vraie réponse au sauvetage dans la frange littorale et qui est le fruit de l'engagement de certains de nos concitoyens qui sont prêts à aller risquer jusqu'à leur vie pour cela.

Nous avons également des moyens spécifiques de pénétration du milieu, la marine nationale dispose de groupes de plongeurs démineurs qui peuvent aller engager la colonne d'eau, procéder à des relevages, procéder à des investigations rapides quand on a besoin de savoir ce qui se passe sur le fond. Le ministère de la Culture, je l'évoquais à travers son département des recherches archéologiques sous-marines et subaquatiques, est également capable d'engager des moyens, des ROV, des petits robots dans l'eau pour voir, savoir. D'autres établissements publics comme l'Ifremer peuvent également concourir s'il le faut et rapidement, là encore avec une vraie coordination.

Cette coordination est assurée par ce représentant de l'État en mer et qui dispose de ce schéma directeur des moyens de l'action de l'État en mer pour répondre à nos affaires. Les chiffres de ces moyens de l'État, ce sont, pour 2023, 64 000 heures de navigation, ce qui est assez important. Là encore, on patrouille, mais on ne va pas que patrouiller. Et dans la profondeur de notre zone économique exclusive qui peut aller jusqu'à 200 nautiques, elle ne va pas jusqu'à 200 nautiques en Méditerranée, mais qui descend assez bas, là encore, il faut être capable de voir dans la profondeur. Autant, à cause du dioptrisme, l'œil humain restera limité à une surveillance qui va osciller autour de 13-14 nautiques. La rotondité de la Terre va nous empêcher de voir au-delà. Et pour aller voir au-delà, aujourd'hui l'État dispose d'autres moyens qui vont être des moyens de mise en réseau de radars, d'imageries satellitaires qui peuvent être de l'optique comme du radar et d'autres outils encore plus intrusifs comme des prestations que peut fournir une entreprise, une petite PME française qui s'appelle Unseenlabs, qui va être capable d'aller classifier la gamme d'émissions d'un radar de navigation qui est mis en mer et qui nous permettra de savoir pourquoi quelqu'un est là, ou en tout cas de s'assurer de qui ça peut être derrière et d'engager les moyens de contrôle pour comprendre ce qui peut se passer. Donc, la surveillance dans la profondeur est réelle aujourd'hui. Elle permet en plus, à travers de la surveillance satellitaire, par exemple l'Agence Européenne de sécurité maritime qui est une de nos trois agences communautaires travaillant les pieds dans l'eau, elle est basée à Lisbonne, elle surveille surtout les problématiques de pollution. Elle met en œuvre des moyens au profit des États membres de surveillance satellitaire qui, à travers un système qui s'appelle CleanSeaNet, offre au préfet maritime de

débat public organisé par



commission
nationale du
débat public



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

l'imagerie satellitaire quasi automatique et des constellations de satellites qui permettent de voir assez vite qu'il y a eu un rejet niveau carburant-mer. Nous ne sommes pas loin de la flagrance, s'il le fallait, nous sommes aussi en capacité de suivre l'évolution d'une grosse nappe pour organiser derrière, gérer en fonction de la météo, la récupération des hydrocarbures, la dilution s'il le fallait, enfin engager les moyens de lutte adaptés. Et donc, les prestations fournies par l'EMSA aujourd'hui, l'Agence de sécurité maritime européenne, permettent au préfet maritime de disposer, à travers de l'imagerie satellitaire, de cette alerte de traces d'hydrocarbures qui pourraient être rejetées, même volontairement, dans des périmètres que nous avons choisis, nous, de protéger à travers une classification d'aires marines protégées.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Est-ce que vous pouvez conclure ? Vous avez terminé ?

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

À travers les moyens, vous avez d'autres chiffres qui apparaissent, donc je ne veux pas rentrer plus dans le détail sur ces chiffres-là, mais je serais prêt à répondre à des questions si vous le souhaitez.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vais donner la parole à M. PERON et M. LENORMAND pour compléter sur l'aspect notamment réglementation et cadrage. On vous écoute.

M. Christophe LENORMAND, DIRM Méditerranée

Est-ce que vous nous entendez correctement ? Bonjour à tous.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Oui, tout à fait.

M. Christophe LENORMAND, DIRM Méditerranée

Je vais être assez bref, effectivement, et Thierry DE LA BURGADE, que je remercie, a dit beaucoup de choses et a développé une politique publique sur laquelle évidemment les services de la DIRM sont très impliqués, et on répondra avant aussi aux questions complémentaires qu'il pourrait y avoir. Dans ma présentation, je voulais juste faire un petit focus rapide sur un point qui n'est pas toujours mis en valeur, mais qui me semble extrêmement important en matière de prévention des pollutions maritimes et donc de préservation de la qualité du milieu, qui sont toutes les dispositions relatives à la sécurité de la navigation que les services de la DIRM, par l'intermédiaire des centres de sécurité de la navigation, sont chargés de faire appliquer sur la façade. Je vais peut-être rappeler le cadre dans lequel cela s'insère. Peut-être dire déjà que sur la navigation maritime, évidemment sur la difficulté très internationale, depuis fort longtemps, et qui impacte toutes les zones de navigation, et plus particulièrement la Méditerranée, qui est une navigation très fréquentée avec beaucoup de passages extrêmement denses en termes de navigation ; une activité de commerce avec des ports, un grand port et des ports déconcentrés qui sont très actifs, et donc tout ça, ça engendre des risques potentiels sur lesquels on intervient à différents niveaux.

Alors le premier niveau, je dirais, c'est le niveau international, c'est l'organisation maritime internationale qui est une émanation de l'ONU spécialisée sur la navigation maritime, qui édite un certain nombre de normes en matière de sécurité de la navigation, mais aussi des normes pour les émissions. C'est ce qu'on appelle des zones SECA, donc des zones qui visent à encadrer les émissions de soufre, et qui sont des dispositions qui ont été fortement portées par la France et par certains de ses voisins, mais beaucoup par la France au départ, et qui ont abouti à ce que soit mise en place ce qu'on appelle une zone SECA qui va être effective à compter de 2025, donc en fait des normes d'émission de soufre qui vont être très fortement réduites sur l'ensemble du bassin méditerranéen. On travaille par ailleurs, dans la même logique, à essayer de porter pour les années suivantes ce qu'on appelle une zone NECA, donc une zone de réduction d'émissions des oxydes d'azote, pour compléter le dispositif en termes de qualité d'air, à l'échelle de l'ensemble du bassin méditerranéen, avec cet avantage qui est que, quand on porte des normes à l'OMI, elles s'appliquent à tous, donc à tous les pavillons concernés par la zone

de navigation et de manière uniforme. C'est pour ça que la France a été très active dans ce domaine-là très tôt, et ça me semblait être le bon vecteur pour porter ces dispositions.

Le deuxième étage de la fusée, ce sont les règles européennes sur la sécurité des navires et là aussi sur les émissions, avec ce qu'on a appelé le paquet sécurité, donc le paquet Erika, qui faisait suite aux grandes catastrophes en termes de pollution qui ont eu lieu il y a 10-15 ans. Donc là aussi, la France a pris beaucoup d'initiatives dans ce domaine-là, et plus récemment on a, sous la présidence française, pris des initiatives en matière d'émissions de carbone, donc ce qu'on appelle l'ETS, un peu technique, mais la mise en place d'un marché carbone qui commence à être effectif dans les prochains mois ; la mise en place de normes de carburant, ce qu'on appelle le fuel [partie manquante] et la mise en place de dispositions pour favoriser les infrastructures portuaires pour qu'elles soient plus vertueuses pour l'environnement, notamment ce qu'on appelle l'électrification des quais sur laquelle on est bien positionnés et pour laquelle le port de Marseille, notamment, a pris certaines dispositions pour être un peu en avance de phase par rapport au plan de risque [partie manquante] .

Et le dernier étage de la fusée, c'est évidemment la réglementation nationale. Ça se retrouve dans la réglementation nationale, dans un décret de 1984 qui est changé très régulièrement, est complété très régulièrement sur tout ce qui concerne les normes de sécurité des navires qui battent notre pavillon. Ensuite, ces normes, il faut les faire appliquer pour que ça ait du sens et une portée, et donc elles le sont à deux titres principaux. Le premier, c'est au titre de l'état du pavillon, c'est-à-dire tous les navires qui portent notre pavillon et pour lesquels on garantit une pleine application de ces dispositions réglementaires, et par ailleurs des contrôles de ce qu'on appelle l'état du port, c'est-à-dire que nos inspecteurs vont vérifier un certain nombre de navires qui sont fléchés comme prioritaires, comme signalés, de tout pavillon, de toute provenance, et qui font escale dans nos ports, et donc par ce qu'on appelle les mémorandums de contrôle, et c'est vrai que c'est surtout sur ce deuxième levier qu'on a observé une augmentation très sensible depuis 10-15 ans de la qualité moyenne du respect des normes par les flottes de commerce qui fréquentent nos eaux, et donc derrière de prévention des accidents et des pollutions éventuelles qui peuvent se faire jour du fait de la navigation commerciale maritime.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît.

M. Christophe LENORMAND, DIRM Méditerranée

Conclure sur une illustration avec une disposition qui, elle, n'est pas une disposition réglementaire, mais qui va au-delà de la réglementation, ce qu'on appelle la charte de croisière durable qui a été initiée en 2022 et sur laquelle on a 25 compagnies signataires, et donc qui vise en fait à porter des engagements qui vont au-delà des normes réglementaires pour prendre en compte justement la préoccupation légitime des riverains de certains ports de commerce à Marseille ou sur la façade méditerranéenne concernant l'activité de croisière. L'idée est d'aller plus loin et de le faire vérifier par un organisme tiers indépendant qui s'assure que cette charte est bien appliquée, et donc c'est un travail continu avec les compagnies de croisière. Voilà, j'en ai fini et évidemment on reste à disposition s'il y a des questions et des interventions sur ces sujets-là.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. On va passer maintenant la parole à ces acteurs un peu gestionnaires localement de différents littoraux ou d'espaces maritimes. Mme LEVEQUE et Mme MARTINS DE OLIVEIRA, vous avez déjà tout à l'heure pris la parole et je vous la redonne, cette fois-ci. C'est à vous. Je suis désolé, on commence à être un petit peu contraint dans le temps, mais je suis sûr que...

Mme Diane LEVEQUE, Directrice mer et littoral de la mairie de Cannes

On va être rapide. Il n'y a pas de souci. Nous on est une collectivité, on est la ville de Cannes, donc on va exprimer ce qu'on vit au quotidien tous les jours. Donc, on parle de réglementation. Pour rappel, un maire sur sa commune en mer à très peu de pouvoir. Le seul pouvoir qu'il a, c'est un pouvoir dans la bande des 300 mètres et qui concerne uniquement les engins nautiques non motorisés et la baignade. Donc, on se retrouve assez dépourvus en termes de pouvoir sur le plan d'eau. La baie de Cannes, c'est une des baies les plus fréquentées de France avec de multiples usages, que ce soit la pêche

professionnelle, la plaisance, la grande plaisance, les sports de voile, la croisière, les sports tractés, de vitesse, les VNM, etc.

Donc, on a vraiment des conflits d'usage au quotidien avec énormément de monde et de plaisanciers sur le plan d'eau et on a plusieurs réglementations qui s'appliquent avec des zones de mouillage et d'équipement léger, des zones d'interdiction au mouillage, des quadrilatères où on doit aller plus lentement que d'autres, enfin c'est assez complexe. Et on se retrouve sur le plan d'eau avec des gens qui savent naviguer et d'autres non, notamment l'été où on a ce qu'on appelle les marins d'eau douce qui ne connaissent pas forcément la réglementation ni forcément manœuvrer un bateau. On se retrouve avec pas mal de difficultés au quotidien. On a la chance d'avoir, à Cannes, une équipe qui est sur l'eau avec un service maritime et littoral assez actif, avec trois embarcations qui sillonnent le littoral en permanence et on se retrouve quand même dépourvu de pouvoir de police. Donc, même si on intervient pour faire de la prévention, on a la plupart du temps des usagers... certains coopèrent, mais d'autres beaucoup moins et certains connaissent la réglementation et peuvent même être désagréables et n'avoir rien à faire de ce qu'on peut leur dire. Donc, on a la chance d'avoir un maire qui a travaillé en collaboration avec le préfet maritime et d'avoir des réservistes de la gendarmerie maritime en juillet, août qui sont extrêmement nécessaires, mais j'ai envie de dire insuffisants et toute la réglementation qui a été passée en revue très justement par les autorités étatiques précédentes, elle est certainement utile, mais il faut surtout la faire appliquer et on se rend compte sur le terrain qu'on a un manque criant de personnel pour faire appliquer la réglementation, que ce soit dans les ports ou sur le plan d'eau, que ce soit en matière de sécurité ou en matière environnementale puisqu'on a aussi énormément de posidonies chez nous et on a très peu... on en a, mais on n'a pas assez de contrôle et pas assez de répression. Je pense que les élus locaux et le maire de Cannes le demandent régulièrement, mais on ne doit pas être les seuls ; ils demandent d'avoir une présence étatique sur le plan d'eau plus présente et qui peut sanctionner les mauvais comportements pour arriver à ce que tout ce qui est mis en place de la réglementation ne reste pas que du discours et soit appliqué sur le terrain.

On a mis en place une charte croisière à Cannes avant la charte nationale pour justement essayer d'encourager les bonnes pratiques de cette activité qui n'est pas forcément bien vue par les locaux et, comme on le dit souvent, le maire est à portée de claques, donc les plaintes reviennent systématiquement en mairie et elles ne remontent pas forcément en préfecture maritime ; on fait le lien, mais on se retrouve avec les usagers mécontents à plusieurs titres qui se plaignent régulièrement et qui demandent pourquoi le maire ne fait rien. Donc, on leur explique qu'on n'est pas forcément compétents surtout qu'on a des navires qui sont au mouillage et qui ne sont pas dans les ports, des navires de croisière notamment. On est un peu dépourvu, donc on voulait le dire. Le maire a demandé à plusieurs reprises d'avoir une réflexion juridique sur une extension des pouvoirs de police en mer avec une création de notion de baie qui permette aux maires qui le souhaitent d'exercer des pouvoirs de police plus accrus en matière environnementale notamment, pour pouvoir éviter de se voir imposer des plateformes comme Canua Island sur lesquelles on a malheureusement peu de prises ou les bateaux de croisière. Donc, c'est une demande récurrente et je pense que c'est une réflexion qu'il faut porter au niveau national.

Aussi, on voulait faire un focus sur un sujet qu'on n'évoque pas souvent, c'est les navires épaves ou les SDF de la mer, donc des gens qui habitent sur des bateaux qui ne sont pas forcément immatriculés, qui n'ont pas les papiers à jour puisque tous les bateaux sont loin d'avoir les papiers à jour et on se retrouve, les communes, à gérer les épaves, les bateaux SDF avec des procédures qui sont extrêmement complexes, qui prennent plusieurs années, quand on part sur les déchéances de propriété, etc., et on se retrouve à avoir des bateaux, à ne pas savoir où les stocker, à attendre qu'ils coulent parfois parce qu'on ne peut rien faire tant qu'ils n'ont pas coulé, malgré les mauvais comportements des plaisanciers à bord, qui nous coûtent de l'argent aussi. Donc, on voulait avoir ce discours-là aujourd'hui et mettre l'accent sur ce qui se passe sur le terrain et sur la nécessité de contrôler et d'adapter la réglementation à la pratique.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Je vous remercie beaucoup pour ces points très clairs et très concrets. Je pense qu'on va garder vos différentes questions, notamment sur la question de l'évolution juridique pour l'extension des pouvoirs du maire ; peut-être qu'on en parlera tout à l'heure dans la discussion, mais je demanderai à la DIRM et à la PREMAR de bien avoir cela en tête tout à l'heure quand on leur redonnera la parole. Je vais

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

donner maintenant la parole à M. CULIOLI de l'Office de l'Environnement de la Corse qui va nous parler de son expérience de gestionnaire d'aires marines protégées. Bonsoir à vous.

M. Jean-Michel CULIOLI, Office de l'Environnement de la Corse

Bonsoir à toutes et à tous. Premièrement, je suis vraiment désolé parce que j'ai une extinction de voix ; pour ceux qui me connaissent, ce n'est pas forcément toujours le cas, mais là je suis vraiment désolé de m'exprimer avec ce chat dans la gorge.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

On vous entend très bien, il n'y a pas de problème.

M. Jean-Michel CULIOLI, Office de l'Environnement de la Corse

Très bien. Très rapidement, en 5 minutes, j'ai préparé un petit PowerPoint. Même s'il y a quelques animations, on ira assez vite. Je vous remercie encore une fois de votre invitation, c'est la troisième fois que j'interviens ; j'étais intervenu à Bastia pour les zones de protection forte et la nécessité de protéger l'environnement pour la protection de la biodiversité, mais également pour les activités et les usages durables comme la pêche. J'ai pu montrer, à Bonifacio, l'intérêt des aires marines protégées dotées de moyens de gestion et de moyens de surveillance pour pouvoir augmenter significativement la biomasse de poissons, pour pouvoir préserver cette biodiversité et puis arriver à préserver les usages durables comme la pêche. Je noterais que dans le service, vous voyez sur la diapo suivante que nous occupons dans le service de l'Office de l'Environnement dédié à la gestion de la protection de la mer et des îles et du littoral qui sont gérés par l'Office de l'Environnement sur la Corse avec une étendue de notre service qui travaille essentiellement sur la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio, la réserve naturelle des îles du Cap Corse, la partie des îles, et puis la question de la gestion du site UNESCO à Porto, Scandola et trois grands sites majeurs Natura 2000 avec également une application directe sur Pelagos et tout cela en lien, bien évidemment, avec la collectivité de Corse et les services de la DGEC la DIRM et la PREMAR. Donc, ce travail est assez large.

Sur la diapo suivante, c'est vrai que j'ai essayé ici simplement de montrer, sur la question qui était de renforcer les moyens de surveillance, je suis resté en cinq minutes simplement et je renvoie un petit peu l'ensemble des auditeurs aux deux présentations précédentes que l'on a pu faire sur justement l'effet réserve, la question de la sauvegarde des poissons emblématiques comme le mérout et le corb, mais aussi sur la gestion du nautisme et sur notre implication, y compris au niveau de la pêche, sur l'implication générale à l'échelle de la Corse puisque partir des espaces protégés avec nos plus de 40 ans d'expérience sur ce travail et pas simplement le travail de l'Office de l'Environnement, c'est le travail de l'ensemble des gestionnaires qui ont su protéger l'environnement, du travail commun avec les conseils scientifiques qui sont, sur les réserves naturelles marines Scandola et Bonifacio, très impliqués dans la connaissance des effets de la gestion et un travail qui est très important. Je me suis basé simplement sur cette présentation sur comment on arrive à surveiller nos espaces protégés, comment on arrive à crédibiliser ces actions de gestion puisque sans moyen de surveillance et sans coordination, on voit bien qu'on n'y arrive pas.

On a dans notre service 13 unités de navigation, on a fait des investissements importants de la collectivité de Corse pour doter notre service de moyens conséquents. Vous voyez un petit peu la répartition essentiellement dans la réserve naturelle des Bouches de Bonifacio, mais aussi à Porto et dans le Cap Corse, avec des unités bien évidemment aux normes professionnelles de la division 222. Sur la diapo suivante, on peut voir très rapidement qu'on est sur des missions qui sont importantes sur le nombre d'heures puisqu'on totalise plus de 3 000 heures de navigation, 2 000 rien que dans les Bouches de Bonifacio. Bien évidemment, c'est de la consommation, ce sont des budgets qu'il faut pouvoir adapter. Annuellement, ce sont donc à peu près 50 000 kilomètres que l'on parcourt pour pouvoir gérer, connaître, faire des suivis scientifiques, mais essentiellement sur la diapo suivante on peut voir ce que l'on mène comme action dans le cadre du plan de gestion. Essentiellement, ce sont des actions puisqu'on vient d'adopter le prochain plan de gestion 2023-2032, sur ces actions, sur la diapo suivante, sur l'ensemble des jours qui sont planifiés, on voit bien qu'on est à 36 % du temps de travail qui est estimé pour des opérations de surveillance, mais aussi beaucoup d'actions de gestion et d'intervention, des actions de suivi scientifique qui nécessitent forcément de la présence en mer, des actions qui sont bien évidemment coûteuses pour le denier public, pour lequel il faut pouvoir mutualiser l'ensemble de ces actions.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Sur la diapo suivante, très rapidement, je dirais ce qu'il s'est passé en 2023 sur les ranks du 1^{er} juillet au 31 décembre. On parcourt tous ces sites, forcément on a des problèmes ; je ne peux pas rentrer dans le détail en cinq minutes sur l'ensemble des problèmes et de la coordination que cela nécessite, mais très rapidement vous voyez, quand on réalise des contrôles en mer, on a des agents assermentés. Sur les 47 personnes qui composent le service, on a à peu près la moitié des agents qui sont commissionnés et assermentés au titre des réserves naturelles et au titre également des polices du mouillage, de la navigation et des pêches maritimes. On réalise donc des missions et on s'organise pour pouvoir faire des sorties importantes. Vous voyez les 900 sorties en termes de surveillance rien que dans la réserve des Bouches de Bonifacio.

Bien évidemment, on fait énormément d'information, mais on fait aussi de la répression. L'an dernier, on a dressé 11 procès-verbaux avec parfois des délits. Sur la diapo suivante, pour illustrer assez rapidement les choses, on est obligé aujourd'hui de se doter, au sein même de l'équipe, de moyens de surveillance adaptés à deux grands types de gestion d'activité. La première, c'est la lutte anti-braconnage, parce que comme je l'expliquais précédemment, créer de l'effet réserve depuis 30 ans, c'est aussi mettre en place des coffres-forts pour la biodiversité, pour les générations futures, mais c'est aussi malheureusement des coffres-forts pour des braconniers et on a eu suffisamment de problèmes avec des braconniers parfois extrêmement dangereux, des systèmes de braconnage extrêmement perfectionnés. Heureusement que la coordination se fait avec l'ensemble des pays et puis essentiellement avec la PREMAR, avec le préfet maritime qui nous donne un coup de main extrêmement important par rapport à la lutte contre ces systèmes de criminalité organisée et j'espère que rapidement, dans les prochaines semaines, après trois ans d'instruction, une équipe de Sardaigne qui avait fait énormément de mal à la réserve sera condamnée. On avait fait un travail important, ces personnes nous avaient braqués et on a réussi à faire ce travail avec une coordination entre les justices françaises et italiennes extrêmement exemplaires et donc ces personnes ont été extradées et elles seront jugées rapidement.

Sur les problèmes liés à la pêche, je rejoindrais Stéphane PERON sur le fait qu'on n'a pas de grands navires de pêche industrielle en Méditerranée ; on a une petite pêche extrêmement côtière, mais on a aussi, malheureusement, des activités qui sont extrêmement négatives et on en a parlé à Bonifacio avec la collaboration avec la Sardaigne, avec l'Italie, et malheureusement le chalutier que j'illustre sur le fond de cette diapo, mais ce sont des chalutiers et des senneurs siciliens qui travaillent en bordure de réserves, qui profitent de l'effet réserve et qui peuvent parfois peut-être rentrer légèrement au sein de la réserve, mais qui nous posent des problèmes importants. Grâce à la collaboration qu'on a faite, puisque nous avons des agents commissionnés, mais qui ne sont pas armés, effectivement sur ces opérations, ce sont des opérations qui sont menées conjointement avec les services de l'État et ce sont des opérations qui nous ont permis de contrôler un senneur sicilien l'an dernier ; il y avait à bord, à la fin du mois d'août, 500 kilos de denti. 500 kilos de denti à bord d'un senneur en une seule pêche, imaginez-vous que l'ensemble des suivis scientifiques que nous menons sur les activités halieutiques, artisanales, pêcheurs professionnels et pêcheurs artisans, c'est à peu près... ce sont des travaux qui sont publiés en 2015... c'est 10 tonnes de poissons. 500 kilos en un seul coup, vous voyez qu'on est en train de forcément attirer l'ensemble des pêcheurs ; même s'ils ne sont pas industriels, ils ont des façons de gérer leur activité qui ne sont absolument pas durables et donc on est dans une collaboration qui est importante ; importante aussi sur l'action sur la plaisance. L'action sur la plaisance est importante pour la petite plaisance. Notre leitmotiv sur notre plan de gestion est de pouvoir en créer dans le sable, de travailler efficacement la protection des herbiers de posidonie, mais également du coralligène, l'ensemble des habitats d'intérêt communautaire, mais des habitats importants sur l'ensemble de la réserve.

Voilà un petit peu, très rapidement, brossé en cinq minutes, ce qui nous semble très important. Une réserve c'est, on l'a dit, dix fois plus de biomasse en 10 ans, c'est un travail qui permet de sauvegarder la biodiversité ; il en faudra beaucoup plus dans nos eaux en Méditerranée, mais il faudra également mettre en place des moyens coordonnés. C'est ce qu'on essaye de faire sur Bonifacio avec l'ensemble des services et c'est quelque chose qui est le seul garant pour fonctionner et sauvegarder la biodiversité sur le long terme. Je vous remercie beaucoup.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour votre intervention. On va écouter une dernière intervention de M. RICQUIERS. Alors, du coup, c'est à nouveau une aire marine protégée corse, ce n'est pas du favoritisme, je le précise tout de suite. On a contacté aussi et demandé à des gestionnaires d'aires marines protégées occitanes et provence azuréennes, mais malheureusement ils n'ont pas pu être disponibles. Alors, je

débat public organisé par



commission
nationale du
débat public



La Commission nationale du débat public

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22

Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

vais demander à la régie de bien vouloir passer... C'est une petite vidéo de M. RICQUIERS puisqu'il ne pouvait pas être présent ce soir et il nous a fait, je crois, à peu près trois minutes. On va l'écouter et ensuite on aura un petit quart d'heure pour débattre de tous ces sujets.

M. Laurent RICQUIERS, Office français de la Biodiversité

Bonjour à tous. Laurent RICQUIERS, chef de service opérations du parc naturel marin du Cap Corse et de l'Agriate, donc le responsable de l'équipe de terrain. Le parc est une aire marine protégée créée en 2016 et donc le périmètre est le suivant. On part de Bastia pour aller à Belgodère, donc 225 km de côte. L'une des particularités du parc est qu'il s'étend loin au large pour couvrir 6 830 km², donc c'est le plus grand parc de métropole. Cela fait une grande surface à couvrir et à surveiller. Je voulais vous montrer cette carte pour que vous compreniez le millefeuille que peuvent représenter les différents statuts de protection de l'environnement en mer, chez nous. Donc, les différents sites Natura 2000, cantonnements, les sites classés, sites inscrits, la réserve naturelle des îles du Cap Corse, etc.

Le parc est une sorte de guichet unique qui va permettre d'aider l'utilisateur à comprendre toutes ces réglementations. C'est aussi l'intérêt d'avoir une police de l'environnement spécialisée qui va comprendre et faire respecter toutes les réglementations. Alors, quelles sont ces réglementations ? En voici quelques exemples. La première, c'est des zones de jachères à oursin violet, des zones d'interdiction de prélèvement pour trois années, les pêcheurs ont fait le constat d'une raréfaction de la ressource. Et donc, voilà, il y a une mise en place de ces zones de jachères. La mise en place d'arrêté de protection de biotopes autour des nids de balbuzards pêcheurs pour protéger le balbuzard, notamment pendant sa période de reproduction. L'une des réglementations majeures qui a été créée en 2021, c'est l'interdiction de mouillage des bateaux de plus de 24 mètres dans l'herbier de Posidonie. On remercie la préfecture maritime pour ce travail. Et puis, des arrêtés de protection de biotopes sur des herbiers récifs ou même les périmètres des cantonnements. Tout ça, ce sont des exemples de réglementations environnementales à faire respecter au sein du parc.

Alors, comment sont organisés les moyens de surveillance ? D'abord, c'est un enjeu majeur du plan de gestion du parc, l'efficacité de la surveillance. Et donc, on a créé un document qui s'appelle la politique de surveillance et de contrôle, qui résume toutes les thématiques de contrôle. Ce document est partagé avec les différents services de contrôle, mais aussi l'institution judiciaire, pour une efficacité de la surveillance, mais aussi de la réponse judiciaire. Donc, au sein du parc, on a quatre inspecteurs de l'environnement qui sont affectés par l'Office français de la biodiversité qui est le gestionnaire du parc. Et donc, voici les différents pouvoirs judiciaires qui s'apparentent quasiment à un officier de police judiciaire. Donc, c'est intéressant pour mener des enquêtes d'envergure. Et pour leur travail, ils ont à disposition deux navires très polyvalents, l'un qui est basé à Bastia et l'autre à Saint-Florent. Évidemment, quatre inspecteurs de l'environnement ne sont pas suffisants pour faire respecter la réglementation sur ces grandes surfaces ; un certain nombre d'acteurs de l'État, mais aussi de collectivités locales, nous aident grandement dans cette tâche. Donc, on essaie de créer une synergie et on fait respecter les plans de contrôle pour l'environnement marin, le plan de contrôle des pêches, mais aussi le plan de contrôle eau et nature.

Alors, je voulais vous montrer un exemple d'aide à la surveillance parce que, pour améliorer notre efficacité, on a aussi besoin d'outils. Donc, voici Donia Manager. Donia Manager nous aide et aide les agents à prioriser leur contrôle en matière de mouillage puisque l'outil nous donne la position des navires grâce à leur système AIS, système AIS qui permet d'éviter les collisions des navires, mais aussi de connaître leurs activités de mouillage. Et donc, avant l'appareillage des équipages, ils consultent cet outil et cela leur permet de prioriser les zones à contrôler pour savoir s'il y a des navires en infraction ou non au moment de l'appareillage. Donc, c'est un outil très efficace et qui permet également de faire du rapportage. Et grâce à cet outil, on s'est rendu compte que depuis la mise en place de la réglementation en 2021, il y a eu une baisse des infractions et surtout une baisse des impacts de mouillage dans l'herbier de posidonie, ce qui est le plus intéressant pour nous. On obtient des résultats en matière judiciaire puisqu'on a obtenu des condamnations, des condamnations à hauteur de 5 000 euros plus une interdiction d'exercer le métier de capitaine de navire. Donc, c'est assez intéressant. Enfin, en ce moment, on essaie de développer l'outil judiciaire qui est le préjudice écologique pour faire valoir les intérêts du parc et de l'Office français de la biodiversité lorsqu'il y a des atteintes à l'environnement dans les eaux du parc.

Enfin, je voulais vous parler d'un projet de recherche et de développement qui s'appelle Sintinelle et ce projet consiste à créer un outil de surveillance automatisée pour faciliter et prioriser là aussi les contrôles des agents. Donc, c'est un outil qui va permettre le renseignement et l'information sur les activités au sein du parc. Je vous remercie pour votre écoute et je vous souhaite de bons échanges.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

On remerciera effectivement M. RICQUIERS pour la concision et la précision de son intervention. Alors, je vous propose de prendre... donc, il nous reste un petit quart d'heure, tout simplement pour essayer un peu de tirer les leçons de tout ce qu'on vient d'entendre sur les moyens qui sont effectivement en œuvre, aussi bien en termes qualitatifs, quels moyens, radars, satellites et autres sujets qu'on vient de voir aussi à l'écran, mais aussi le volume, donc pas seulement en qualité, mais aussi en quantité, le volume de ces moyens de surveillance et enfin leur coordination. Et pour démarrer, je vais quand même reprendre la question de M. CANVILLE. Je ne sais pas si, M. CANVILLE, vous êtes gestionnaire vous-même d'une aire marine protégée. Je n'ai pas le plaisir de vous connaître, mais votre question est assez précise. Et vous dites : « est-ce que l'État prévoit de mettre des effectifs conséquents en termes de surveillance, les aires marines protégées et les zones de cantonnement dont nous sommes gestionnaires ?

Nous souffrons d'un manque important de surveillance. » M. CANVILLE, vous êtes invité, si vous le souhaitez, à reprendre la parole après, il n'y a pas de problème, mais on peut déjà, je pense, transmettre cette question du volume des moyens de l'État à M. DE LA BURGADE pour commencer. Et puis ensuite, peut-être, la deuxième question qui avait été posée tout à l'heure par Mme LEVEQUE et l'autre personne, pardon, qui était élue à la ville de Cannes sur l'extension des pouvoirs de police du maire en mer.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Donc, sur cette question des moyens, j'aimerais réussir à rassurer notre directrice mer et littorale de la mairie de Cannes et son adjointe au maire, ainsi que la dernière personne que vous avez citée. Nous avons un maillage, en fait, que vous ne mesurez pas parce qu'il est discret, de la chaîne sémaphorique, dont je n'ai pas parlé. Nous avons 19 sémaphores aujourd'hui sur le littoral, avec une dizaine de personnes qui les arment, qui veillent jour et nuit sur des questions de sûreté des approches maritimes, mais à qui on a confié bien d'autres missions, et notamment des missions de surveillance de l'environnement marin. Tout peut être amélioré, évidemment, comme toujours. Et si on avait bien plus de divisions, comme on dit au Vatican, évidemment, tout serait bien plus facile. Mais, avec ce que nous avons, nous avons su faire un système entre les agents capables de faire de la constatation de la police administrative. Je mettrais dans ce lot les premiers d'entre eux que sont les policiers municipaux dont l'État ne peut pas se passer et j'en parlerai un petit peu après. Donc, nous avons su faire ce lien entre ces agents capables de constater quelque chose en mer, par le biais du signal faible ou directement avec un système judiciaire intégré. Il y a 20 ans, la République a fait le choix de créer des JULIS, des juridictions du littoral spécialisées. Nous avons spécialisé des magistrats à l'eau salée. Je peux vous dire qu'on doit être le seul État européen à avoir ça. Aujourd'hui, à Marseille, au tribunal maritime, un procureur adjoint qui s'appelle Michel SASTRE poursuit toutes les infractions à l'environnement. Il les concentre. Il élabore une politique publique judiciaire, entre guillemets, au profit des parquets du littoral de Méditerranée. C'est lui qui, derrière, construit nos jurisprudences et fait savoir. Je reviendrai sur un exemple un peu ancien.

Il se trouve qu'il y a 30 ans, j'ai servi dans cette même préfecture maritime, enfin un peu moins de 30 ans, alors que l'État ne regardait pas de la même manière la mer. L'État, à cette époque-là, luttait, tentait de réprimer les pollutions volontaires qui, toutes les nuits, étaient issues de dégazages de navires de commerce qui savaient très bien qu'on ne les voyait pas la nuit. Et le matin, on se réveillait, on avait des traces d'hydrocarbures dans l'eau. OK. En 1996, le juge français a accepté de prendre comme preuve une photo. Cette photo, elle a été travaillée dans le cadre d'un accord international qui s'appelle l'accord de Bonn. On a su, du coup, dater la pollution. On a su la rattacher au sillage d'un navire. Ça a entraîné des sanctions, des condamnations radicales, des condamnations qui ont oscillé entre 150 000 et 300 000 euros d'amende plus du déroutement, c'est-à-dire que le navire, au lieu de continuer à travailler, il est invité à aller prendre une place à quai dans un grand port d'État. Il est soumis à payer son pilotage, ses frais linéaires de quai et tout, le temps que le juge le sanctionne, fixe une caution pour le libérer et le laisse repartir. Je peux vous dire que le capitaine est licencié.

De cette politique répressive française, nous n'avons quasiment plus, devant nos côtes, de traces d'hydrocarbures dans l'eau. C'est le même phénomène qui va doucement se construire pour la posidonie. Il y a 25 ans, dans cette préfecture maritime, on m'a à peine parlé des posidonies. À ce moment-là, j'étais plongeur qualifié dans la marine. On me demandait d'aller arracher des herbiers de caulerpa taxifolia qui envahissaient nos eaux. On ne me parlait pas de posidonies. L'œil, là encore, scientifique a pu apporter une plus-value et a su transformer le volet répressif sur lequel nous travaillons aujourd'hui. Je suis certain que les choses ont évolué. Michel SASTRE, je ne veux pas dire qu'il est un peu seul, en tout cas il a énormément de travail au sein du parquet de Marseille, à l'échelle de la façade, au sein de cette JULIS. Ces JULIS ont été créées pour toutes les eaux de souveraineté

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

de juridiction française, à l'équivalent, la chancellerie a considéré que c'était un succès. Vu du représentant de l'État en mer, je peux vous dire que pour nous, ça n'a pu être qu'un succès parce que nous avons enfin un magistrat spécialisé qui n'était pas soumis à une mutation ultra-régulière, qui s'intéressait à l'eau salée, à sa complexité, parce que le milieu maritime est un peu complexe, surtout pour un pays très tourné vers la terre comme nous le sommes.

Je reviens très, très vite sur la compétence des polices municipales. Un des objectifs, aujourd'hui, qu'a le préfet maritime, c'est de bien mieux les intégrer. La Méditerranée, elle est particulière. La police municipale de Cannes, comme celles, au pluriel, qu'on peut retrouver dans certaines villes de la région PACA, n'existe pas forcément en Corse ou en région Occitanie, avec une compétence nautique, avec une brigade nautique. Des élus ont fait le choix d'investir et de donner des moyens à des brigades nautiques en région PACA. Nous accueillons, dans quelques jours, la flamme olympique à Marseille. C'est un dispositif monumental qui est mis en place en Rade Sud et en Rade Nord. Une parade accompagnera le Belem de mille navires. Les ports du littoral marseillais vont être soumis à une réglementation. La police municipale de la ville de Marseille est au premier rang des moyens qui s'intègrent au dispositif de contrôle.

On ne peut pas se passer aujourd'hui d'un agent ; contrairement à ce que pense Mme LEVEQUE, peut-être, mais un agent en uniforme, il va dissuader. Le citoyen qui connaît le détail de sa compétence de police, il est quand même rare. Le fait d'avoir un agent en uniforme qui vient lui dire « Monsieur, vous allez commettre une infraction », je pense que ça, c'est le début de la prévention. Dans notre dispositif des Jeux olympiques, nous savons que la compétence aujourd'hui des policiers municipaux est liée à la police de la baignade et des engins non matriculés ; qu'importe, ils seront en uniforme, ils seront capables d'aller dire à quelqu'un qu'il se trompe. Ils seront aussi capables d'alerter les services de l'État et les officiers de police judiciaire qui seront sur le plan d'eau pour venir investiguer. C'est le choix qu'a fait le préfet maritime en proposant à M. LISNARD, il y a deux ans, de créer cette unité à base de réservistes temporaires pour les mois chauds de l'été. Cette unité a su travailler intelligemment, très intelligemment avec les agents municipaux capables de faire ce recueil des signaux faibles. Ce sont plus de 150 procès-verbaux qui ont été dressés par des gendarmes, donc des gens capables de dresser des procès-verbaux et d'alerter, d'apporter sur un plateau d'argent au procureur une infraction. Sans les relais des agents municipaux, nos gendarmes n'auraient pas pu travailler. Ces trois gendarmes, vous vous doutez bien qu'à l'échelle de la rade de Cannes qui est immense, ils ne travaillaient que dans les heures ouvrables, ils avaient besoin d'avoir les yeux des agents municipaux partout et ce sont ces yeux qui ont permis d'éviter des choses graves. Je pense qu'on a mis un terme, avant que ça ne prenne trop d'ampleur, à des comportements de sauvages sur le plan d'eau et par cette collaboration entre la ville et l'État qui a permis d'aboutir à cette unité temporaire. D'autres élus nous ont réclamé le même modèle pour d'autres communes du littoral. Nous y réfléchissons. L'été 2024 est forcément compliqué. Nous avons les épreuves olympiques maritimes, nautiques en tout cas, qui se déroulent sur Marseille et qui vont nécessiter une forte concentration des moyens de l'État. Les 80 ans également du débarquement de Provence dans la foulée avec une forte concentration de chefs d'État et de gouvernements qui ne vont pas nous aider. Mais néanmoins, nous maintiendrons cet effort.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Sans vouloir résumer ou relancer, ce que vous dites là, pour être bien au clair pour tout le monde, c'est le modèle un peu cannois où les policiers municipaux n'ont pas de pouvoir de police effectif, excepté sur les deux usages dont on a parlé, mais sont, comme vous l'avez dit, si j'ai bien compris, un relais vers des personnes assermentées qui, elles, au contraire, pourront dresser le procès-verbal et autres procédures envoyées ensuite. Donc, c'est bien ça. Effectivement, la question qu'on peut vous poser là, c'est avez-vous les moyens de généraliser ce système ? Est-ce qu'on a assez de gendarmes réservistes pour le faire ? Et puis, ce système est-il efficace, justement, en dehors des heures de travail de ces gendarmes ? C'est-à-dire lorsque quelque chose est constaté par un agent municipal en soirée, est-ce qu'effectivement on a la même fluidité et la même capacité de réagir de votre côté ? Je me permets de poursuivre un peu la question de Mme LEVEQUE, en espérant ne pas dénaturer les propos qu'elle a eus tout à l'heure.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Non, c'est très bien que vous l'ayez synthétisé de cette manière. J'aurais pu préciser quelque chose qui va intéresser Mme LEVEQUE. C'est que dans le cadre des nouvelles réglementations des ZMEL, vous savez que cette zone de mouillage et d'équipements légers qui est installée à l'endroit où nous avons des posidonies pour justement mieux les préserver, ces ZMEL font l'objet d'une réglementation qui se traduit derrière par un règlement de police. L'objectif que nous allons soutenir, c'est de pouvoir confier au maire le soin d'aller faire signaler à quelqu'un qu'il se trompe, là encore. Donc, de fait, les policiers

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

municipaux qui représentent le maire pourront, dans certains cas, aller travailler au-delà de la bande des 300 mètres dans le cadre de cette police de l'environnement pour faire respecter le règlement de police de la ZMEL, au droit de la commune. Donc, on est bien dans cette logique où, effectivement, il y a des agents, autant les employer, et ce n'est pas du tout le fait du préfet maritime que de chercher à les cantonner sur d'autres moyens.

Dans le cadre de la campagne de sécurité des loisirs nautiques, chaque année, on essaie d'éviter d'avoir des morts (55 morts de trop), nous conduisons des événements avec mobilisation des services de l'État et les polices municipales de manière cyclique en début de saison pour essayer d'attraper les gens au jour où il y a beaucoup de monde, pour leur dire « où sont vos brassières, où sont vos fusils de sécurité ? », sans forcément aller vers une répression, mais dans une logique de prévention pour éviter les incidents ultérieurs. Ces campagnes, aujourd'hui, en région PACA, elles ne se font pas sans les policiers municipaux qui sont intégrés au dispositif, qui vont plutôt traiter, évidemment, les clients qui sont dans la bande littorale, très littorale, j'allais dire, mais qui sont capables, eux aussi, de rappeler aux gens, même un peu au-delà, la réglementation. Ce n'est pas forcément eux qui constateront une infraction, mais en tout cas ils peuvent être des acteurs très intéressants pour aller rappeler une réglementation et être dans cette campagne de prévention qui est cruciale pour limiter le nombre d'accidents.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Alors, je vous propose également une question, je ne sais pas si c'est vous ou plutôt du côté de la DIRM, de Mme ROBERT. Sur la façade sud-atlantique, y a-t-il les mêmes moyens pour lutter contre les pollutions ? Un juge dédié, comme vous l'avez dit, au parquet, au sein de la JULIS ? Est-ce que c'est la même chose sur les autres façades ?

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Bien sûr, vous avez un juge dédié qui est rattaché au siège de la préfecture maritime. Enfin, pas forcément. Pour la façade Manche-Mer du Nord, il est au Havre. Pour la façade Atlantique, il est à Brest.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup.

Mme ROBERT

Au sud aussi, Brest ?

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Non, au sud, c'est M. SASTRE, qui est un des adjoints du procureur du tribunal judiciaire de Marseille.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Et Mme ROBERT pose la question pour sud atlantique, c'est-à-dire la partie Nouvelle-Aquitaine.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Pour moi, comme c'est une notion... Enfin, vous parlez d'une quatrième façade qui n'est pas celle du siège d'un préfet maritime. C'est donc le rattachement au préfet maritime que j'évoquais. Pour moi, c'est Brest qui est compétent. La localisation physique du procureur de la République importe peu. C'est le fait qu'il soit désigné, spécialisé, connu des services répressifs, connu des autres procureurs du littoral, qui va importer. Et donc, là, nous avons conduit, il y a un mois, avec le parquet général d'Aix-en-Provence, pour notre juridiction, une réunion des procureurs de la façade. Nous avons laissé une place, une tribune volontaire à la JULIS pour qu'elle puisse rappeler toute sa politique répressive et réorienter tout le maillage judiciaire sur le littoral pour améliorer, là encore, le travail.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres prises de parole ou demandes de prise de parole ? On s'achemine vers la fin de notre discussion. Alors, je vois une question de Mme TAUPIER-LETAGE. Doit-on aussi compter sur les policiers municipaux pour surveiller et contrôler dans les AMP et les parcs nationaux marins ? Je pense qu'elle pense notamment à Port-Cros. Vous pouvez peut-être répondre à ça et je réponds à M. CANVILLE : bien sûr, vous pouvez intervenir, mais c'est mieux de lever votre main. Je n'avais pas vu votre main levée, M. CANVILLE. Je vais vous donner la parole juste après. Une réponse courte, s'il vous plaît, M. DE LA BURGADE, sur le côté policiers municipaux, mais dans une aire marine protégée. Parce que là, pour Cannes, il me semble qu'on n'était pas tout à fait dans ce

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

cas-là. Donc là, effectivement, lorsqu'on est dans le... Est-ce que l'on compte aussi sur les policiers municipaux des communes littorales d'une AMP, notamment d'un parc national ?

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Dans une AMP, je vous ai dit, ils sont capables de faire du recueil du signal faible. Dans un parc national marin, l'État a mis en place des agents qui sont dédiés, dont c'est le métier et dont c'est le quotidien. Donc, on n'a pas forcément besoin du renfort des policiers municipaux. Je ne pense pas, en tout cas, que pour Port-Cros et Porquerolles ce soit nécessaire. Mais, bien sûr, j'allais dire, notre souci, c'est de mieux les pluguer. Pour cela, pardon pour ma réponse courte, je tiens à préciser que le préfet maritime de la Méditerranée a demandé à sa tutelle parisienne, au secrétaire général de la mer, de bien vouloir regarder pour qu'il y ait une mesure en comité interministériel de la mer, sous la présidence du Premier ministre, qui permette de renforcer ces polices municipales. Notre souhait, c'est que soit élaboré à l'échelon central par le ministère de l'Intérieur un référentiel commun au profit des brigades nautiques des polices municipales, que, par ailleurs, on puisse mettre en place des cycles de formation, peut-être, hébergés au Centre national de formation de la gendarmerie maritime à Toulon, pour que les policiers municipaux soient plus à l'aise dans leur fonctionnement, dans leur connexion avec les services de l'État.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. En sachant, bien sûr, que toutes les collectivités ne sont pas dotées d'une police municipale, c'est quand même un point qu'il faut rappeler. M. CANVILLE, je vous donne la parole.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Elle n'existe pas sur une très grande partie du littoral, notamment en Manche, en mer du Nord et en Atlantique.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Tout à fait. M. CANVILLE ?

M. Baptiste CANVILLE

Oui, bonjour. Je suis Baptiste CANVILLE, le 1er prud'homme de la prud'homie des pêcheurs de Palavas et le trésorier de la réserve marine de la côte palavasienne. Donc, déjà, il faut savoir quand même que la circonscription borde 30 km de côtes, lagunes et mers. Nous avons une zone de cantonnement dans la circonscription de 100 hectares qui est placée à un endroit très stratégique par les pêcheurs. Ça a été travaillé par les pêcheurs, avec des scientifiques, différents acteurs, etc. Donc, comme je disais, c'est une zone qui est petite, mais qui est extrêmement riche en biodiversité, qui a fait ses preuves. Elle a été mise en place en 2016. Très rapidement, les retours scientifiques et de professions de pêcheurs ont constaté une croissance au niveau de la biodiversité. Et très rapidement, malheureusement, cette réserve a souffert de braconnage. On a eu énormément de braconnage. Bon, il faut savoir quand même que la situation de Palavas est enclavée entre le Grau-du-Roi et Sète, donc deux gros ports de pêche, et aussi avec une urbanisation extrêmement dense ; Montpellier, vous connaissez. Donc, il y a beaucoup de pratiques sur la mer, dans le golfe d'Aigues-Mortes. Il y a trois ans de ça, on s'est rendu compte qu'il y avait beaucoup de braconnage dans la zone de cantonnement. Dans les AG, on a demandé des outils pour pouvoir la surveiller, déjà. En fait, malheureusement, à ce jour, on a une sensation de... On a proposé des outils réfléchis par les pêcheurs, etc., et aujourd'hui on n'a pas de retour sur les propositions d'outils de surveillance. On voudrait savoir si l'État peut prendre en compte nos demandes pour surveiller cette zone de cantonnement. Effectivement, comme vous disiez, il y a une police municipale qui surveille. Il faut savoir que les prud'hommes sont assermentés pour verbaliser, surveiller, etc., mais ça ne suffit pas. Nous, on a réfléchi à des outils comme un radar. Il faut savoir que la zone de cantonnement est à 1 mille et demi de la côte. Des radars performants qui vont nous permettre de contrôler, de quantifier la pression qu'il y a dans la zone. Ça fait maintenant 4 ans qu'on le demande et on a une sensation de ne pas être écouté, on va dire. Voilà.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, M. CANVILLE. Donc, les moyens que vous avez proposés, entre autres, si je comprends bien, c'est notamment le recours au radar. Il y avait d'autres choses également que vous aviez proposées ?

M. Baptiste CANVILLE

En fait, le truc, c'est que nous souhaiterions avoir un radar qui permettrait de surveiller la zone et surtout de quantifier les infractions ; un radar qui enregistre et qui quantifie les infractions qu'il y a. Et à

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

l'issue de ces données, c'est trouver des outils adaptés pour contrôler avec fiabilité, en fait. Et donc, en fait, le premier investissement qu'on souhaiterait, c'est d'avoir un radar soutenu par les collectivités et l'État. Voilà, c'est un investissement, mais...

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Non, mais merci, votre question est très précise. Donc, je pense que là aussi, c'est la préfecture maritime, je pense, qui devrait répondre, me semble-t-il.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Je dois pouvoir répondre, la DIRM rajoutera quelque chose si elle le souhaite, mais effectivement, s'il a été choisi de classer en cantonnement de pêche ce périmètre, c'est qu'il recèle une biodiversité qu'il faut protéger. Le braconnage est un fléau, donc il n'y a pas de difficulté. Derrière, ce que j'invite à faire les membres du conseil de gestion de l'aire, c'est de faire remonter le sujet par la DML 3034, je n'ai pas cette information, et derrière le préfet maritime coordonnera l'opération nécessaire et mettra les moyens, s'il le faut, pour mettre fin à ce fléau. Nous avons eu ce type de braconnage sur d'autres plans d'eau, je citerai même des étangs salés, comme l'étang de Thau que vous connaissez, et nous avons su mettre fin à ces fléaux justement en mettant en place des moyens quand c'est nécessaire. Le radar n'est pas une solution pour tout, parce que quand vous mettez un radar, il faut mettre un homme derrière ; ça peut être un moyen, il faut voir où l'installer, comment l'installer, comment le mutualiser, pour en apprécier l'efficacité, mais avant d'agir, de toute façon, il faut comprendre ce qu'il se passe, dresser un *pattern of life*, et ce sont des moyens adaptés qui seront mis en place pour mettre fin à ce sujet.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Est-ce que côté DIRM vous souhaitez ajouter un point ?

M. Stéphane PERON, DIRM Méditerranée

Oui, ce qui a été indiqué également, c'est que le premier niveau de contrôle, c'est en effet les professionnels eux-mêmes, puisque les cantonnements de pêche sont créés par les professionnels, enfin en tout cas à leur demande ; c'est bien sûr le ministère en charge de la pêche qui crée le cantonnement par arrêté ministériel, mais la demande initiale, c'est bien les professionnels qui en font la demande, parfois soutenus par des collectivités, notamment pour restreindre la pression de pêche et préserver la ressource halieutique. C'est le premier objectif d'un cantonnement de pêche, c'est bien de réduire l'effort de pêche et de préserver les poissons, sans forcément, je dirais, être l'outil le plus adapté pour préserver d'autres enjeux environnementaux.

Le deuxième point, c'est sur l'acquisition de moyens. Je vois au moins trois leviers aujourd'hui qui sont sur la table et qui sont disponibles dans l'éventualité d'un investissement matériel type radar dont vous parlez. C'est tout d'abord le FEAMPA, le Fonds européen pour les affaires maritimes de la pêche et de l'aquaculture, qui est disponible et qui est aujourd'hui géré par les régions ; par la région Occitanie pour ce qui nous concerne. Le deuxième, c'est le fonds d'intervention maritime, qui est un fonds qui a été mis en place par le secrétariat d'État chargé de la mer depuis... c'est la troisième année d'exercice du FIM et il faut simplement s'assurer que ça rentre dans le cadre d'intervention du FIM, mais éventuellement on peut expertiser ça. Et le troisième fonds qui existe aujourd'hui et qui est disponible, même si son champ d'intervention a été réduit, c'est le fonds vert qui a justement pour objectif de mieux protéger et de mieux préserver certains enjeux environnementaux.

Donc, voilà les trois outils que je vois en première réflexion. Et pour la partie constatation, je rappelle que les prud'hommes dont vous faites partie ont également un pouvoir de constatation qui peut être transmis ensuite à un officier de police judiciaire pour poursuivre une enquête. Donc ça, c'est une compétence qui est ancienne, qui est parfois mal connue, qui parfois tombe en désuétude dans certaines prud'homies, parce que pas utilisée, pas mise en pratique, et donc les professionnels dont vous faites partie n'ont plus l'habitude de le faire, mais c'est toujours une compétence qui est aujourd'hui d'actualité.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Alors, M. CANVILLE, je vous propose peut-être un dernier mot vraiment rapidement, parce que je pense que là vous avez un certain nombre de pistes et je crois comprendre que la discussion va continuer avec la PREMAR et la DIRM, donc peut-être que si vous souhaitez ajouter un mot, allez-y.

M. Baptiste CANVILLE

Oui, rapidement, on a sollicité le FEAMPA, ça ne prend pas en compte le radar. Après, la FIM, c'est pareil, et justement c'est qu'on n'arrive pas à trouver l'accompagnement ni les collectivités, mais ça a un coût, un radar ; l'accompagnement d'État pour soutenir cette surveillance. Comme vous disiez tout à l'heure, on a un pouvoir judiciaire en mer, c'est quasi impossible d'attraper un braconnier avec justement les radars, etc. On fait le travail, on essaye d'intervenir. La police maritime et la gendarmerie maritime ont fait des tentatives. Malheureusement, les braconniers voient arriver le bateau de loin et c'est pour ça que ce radar était vraiment un outil pour pouvoir avancer.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. C'est à la fois très concret et donc on espère qu'effectivement après cette discussion vous pourrez poursuivre les échanges avec la préfecture maritime et la DIRM. M. HOOLANS a demandé la parole et je vous propose qu'on prenne sa question puis rapidement une dernière question un peu en mode conclusive d'ailleurs de Mme TAUPIER-LETAGE et puis on conclura ici notre webinaire. M. HOOLANS, on vous écoute.

M. Thierry HOOLANS, Association Défense Nature Passpartou

Oui, on a beaucoup parlé effectivement des réserves naturelles, des zones protégées qui ne sont pas assez... évidemment, on n'a pas encore assez de moyens pour le faire, mais on fait ce qu'on peut, bien sûr. Mais, entre les zones naturelles, il y a aussi la vie marine parce que tous les peuples marins sont migrateurs. Donc, plus que sur la terre à mon avis, si on protège une petite zone et une deuxième petite zone et ne rien faire entre les deux, à mon avis il va y avoir des conséquences, et pour les pêcheurs et pour la biodiversité bien sûr, assez grandes.

À tel point que ce qui serait bien, par exemple, ce serait que la gendarmerie maritime soit informée aussi sur les comportements des plaisanciers. J'en ai eu personnellement l'expérience, j'ai discuté avec une brigade. Depuis 24 ans, on fait de la sensibilisation sur le comportement vis-à-vis du *whale watching*, par exemple. Et donc visiblement, ils ne savent pas eux-mêmes comment se comporter. Comment voulez-vous qu'ils sensibilisent le public ou s'ils mettent une contravention, puisqu'il y a une loi qui existe maintenant pour ça. J'ai fait une demande pour faire des sensibilisations chez eux, je n'ai pas eu de réponse ou une réponse de refus. Donc là, je trouve que la préfecture devrait plus collaborer avec les associations qui sont sur le terrain depuis des dizaines d'années et pouvoir collaborer avec eux et on fait ça gratuitement, en plus, on est bénévole. Donc, c'est une chose importante aussi à faire, on a les moyens puisqu'on est bénévole.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je crois que M. DE LA BURGADE a déjà dit qu'il n'avait rien contre travailler avec les bénévoles, notamment à propos de la SNSM, donc je le laisserai ensuite s'exprimer. Peut-être, M. DE LA BURGADE, un mot de conclusion, si vous voulez bien répondre à M. HOOLANS, mais aussi dans le même temps, répondre à Mme TAUPIER-LETAGE qui, dans le chat... c'est une question toute simple qui dit que dans les AMP aussi, les moyens sont très souvent insuffisants. Est-ce que le personnel qualifié pour surveiller et contrôler – je pense que c'est aussi en lien avec ce que dit M. HOOLANS sur la formation de ce personnel – va augmenter parallèlement à l'augmentation prévue des ZPF ? Donc, ce rapport entre le pourcentage attendu de 5 % en 2027 de zones de protection forte, est-ce qu'il va être suivi proportionnellement en termes de moyens ? Je vous remercie d'une réponse peut-être un petit peu concise, quand même, si vous le pouvez, avant que l'on conclue définitivement notre séance.

M. Thierry DE LA BURGADE, Préfecture maritime méditerranée

Pour répondre au premier interlocuteur, je vais l'inviter à me communiquer le nom de la brigade de gendarmerie maritime qui ne connaît pas la réglementation ; je saurais lui faire parvenir et leur demander d'être un peu plus vigilants. Qu'il n'hésite pas en tout cas à prendre contact avec nous par les voies de contact du site de la préfecture maritime. Sur le deuxième sujet de la surveillance des AMP, nous avons aujourd'hui 94 % de nos eaux de souveraineté de juridiction qui sont couvertes par des AMP ou qui vont l'être, c'est juste énorme ; nous avons derrière un millefeuille administratif, où les AMP n'ont pas du tout toute la même structure et cette structure dépend de l'objectif qu'on a voulu atteindre. Les parcs nationaux marins, Port-Cros et les Calanques, disposent d'agents très capables. Les parcs naturels marins comme le Cap-Corse et l'Agriate ou le golfe du Lion disposent également d'agents très capables, mais qui ne sont pas forcément poussés devant par leur conseil de gestion pour intervenir, alors qu'ils ont les capacités. Quand tout à l'heure la DIRM, Stéphane PERON, réévoquait les compétences des prud'hommes, je pense que dans les cantonnements de pêche, l'État, quand il a conçu chacun des périmètres en fonction du niveau de ce qu'il voulait préserver, a pensé globalement la surveillance.

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

Après, il faut que les documents d'objectifs, les conseils d'administration, conseils de gestion acceptent de pousser les organes de gestion des parcs pour que les agents dont on a pensé au départ pour assurer cette surveillance le fassent complètement. Donc, on a un petit travail à améliorer déjà avec ce qu'on avait prévu. Derrière, nous avons cette organisation de l'État en mer, tous ces agents qui travaillent de toute façon tous les jours sur le plan d'eau, avec les 45 missions de l'État en mer, ses capacités de contrôler en mer ; ils iront contrôler quand ils savent qu'ils méritent d'aller contrôler. Donc, si l'information ne revient pas au préfet maritime, il n'y a pas de coordination, il n'y aura pas d'engagement de moyens et il n'y aura pas forcément d'amélioration. Mais, ce sont bien différentes strates qui sont possibles d'engagement de ces moyens et sur lesquelles je souhaite qu'on puisse nous continuer à améliorer l'intégration, le partage, la fluidité. Nous devons travailler surtout à budget constant et moyens constants, vous vous en doutez, les politiques publiques ne manquent pas. Ce travail à budget constant et à moyens constants, c'est d'abord de l'efficace dans l'efficacité et c'est tous ensemble que nous y arriverons.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, M. DE LA BURGADE. Je souhaiterais pour cette conclusion faire un petit pas de côté, si vous me permettez, et peut-être, c'est un peu l'esprit du débat public aussi, demander à un des intervenants qui a beaucoup participé à ce débat de bien vouloir prendre la parole pour peut-être synthétiser ce dernier webinaire du débat public sur la Méditerranée. Alors, ça aurait pu être M. HOOLANS, mais il a déjà beaucoup parlé. M. CULIOLI, est-ce que vous accepteriez cette proposition de dire quelques mots de conclusion ? Comme vous l'avez rappelé, vous êtes intervenu à plusieurs reprises, le sujet de la surveillance est un sujet qui vous tient très à cœur et vous avez fait un accueil à ce débat, dès le départ, très chaleureux et très ouvert. Donc, ça m'aurait beaucoup fait plaisir de vous entendre pour finalement conclure et mettre un point final à notre discussion. En quelques mots, bien sûr.

M. Jean-Michel CULIOLI, Office de l'Environnement de la Corse

Je vous remercie, M. BALLAN. C'est vrai qu'avec la voix que j'ai, ce n'est pas forcément évident. Je crois qu'effectivement, ce débat était très intéressant, du moins sur tous les aspects que l'on a pu évoquer. Je crois qu'effectivement, la bonne volonté pour sauver la Méditerranée et pour permettre d'atteindre des objectifs qui soient des objectifs ambitieux, parce que l'état de la biodiversité dans le monde n'est pas reluisant, les changements climatiques vont être importants, les pressions sont de plus en plus fortes et on a besoin d'avoir différentes zones pour protéger, comme on l'a dit, et ça a été dit tout au long du débat, différents types de problèmes.

Pour pouvoir gérer, bien évidemment, la biodiversité, il y a des outils forts, les parcs nationaux, les réserves naturelles, qui sont des outils forts pour la protection de la biodiversité. Ce sont des outils réglementaires. Il y a des outils qui sont plutôt des outils avec des conventions, les parcs naturels régionaux, les parcs naturels marins. Ce sont des protections conventionnelles. Et puis après, forcément, les AMP ne reconnaissent pas pour l'instant les cantonnements de pêche, qui ont une utilité essentiellement halieutique, mais qui doivent être aussi mis dans le panier. Autour de la Corse, on a simplement 0,12 % de réserve intégrale, il en faudrait bien plus. Il faudrait sans doute monter à 2 %, on le sait. Donc effectivement, tout ce qui a été dit, y compris par rapport au corridor écologique, forcément, c'est une bonne gestion, une bonne gestion à une échelle globale. Je dirais qu'elle est quand même dans les instances qui sont mises en place, tant dans le Conseil maritime de façade que pour l'ensemble des documents de gestion, qui sont les documents de stratégie-cadre, les DSF, les documents stratégiques de façade, mais aussi les politiques liées aux SDAGE. Forcément, ce sont des politiques qui sont intégratrices et qui permettent quand même d'avoir des gestions de ces corridors dont parlait M. HOOLANS. Donc, il y a une politique globale qui doit être aussi harmonisée entre les États.

L'État français doit être beaucoup plus réactif par rapport à certaines politiques de coordination. Il le fait avec l'Espagne, avec l'Italie, avec beaucoup de volonté sur les politiques de pollution, les politiques de gestion globale des pêcheries. Je crois qu'il y a vraiment de l'espoir à avoir dans la bonne gestion globale de la Méditerranée. Alors, vous me prenez un petit peu de court, mais je crois qu'effectivement c'est une gestion qui doit être participative avec, bien évidemment, une coordination générale. Et cette coordination générale doit nous amener à avoir plus d'espoir en Méditerranée. Je rappelle que l'Union européenne n'est pas la seule à protéger la Méditerranée. Il y a un espoir et un effort énorme à faire sur la rive sud. Il n'y a pas suffisamment d'aires marines protégées, il n'y a pas suffisamment de protection. Et on est, sur la rive sud, avec des problèmes majeurs liés au développement de ces pays et à un apport démographique très important. Donc, la Méditerranée est en sursis.

Je crois qu'effectivement, il faut pouvoir protéger efficacement 5 % en zones de protection forte avec des mesures fortes et des moyens coordonnés pour protéger efficacement avec des plans de gestion,

débat public organisé par



La Commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - T. +33 1 40 81 21 22
Site du débat : <https://www.debatpublic.fr/la-mer-en-debat>

avec des organisations qui soient fortes. Il y a aussi des politiques générales. La politique Natura 2000 est une politique importante. On a à devoir être extrêmement rigoureux par rapport au bon état de conservation des habitats et des espèces d'intérêts communautaires vis-à-vis de l'Union européenne.

On a des politiques internationales comme Pélagos qui sont quand même des exemples très forts d'une coordination qui permet, avec le centre des activités régionales du programme des Nations unies basé à Tunis, la Convention de Barcelone, d'avoir des enjeux très forts. Donc, il y a, à un moment donné, beaucoup d'espoir à avoir et je vous remercie. J'essaye de porter un petit peu la voix de l'espoir parce que je pense qu'il en faut toujours et ne pas voir toujours tout noir dans cette Méditerranée qui parfois nous laisse bien pantois. Mais, il y a beaucoup de choses à faire et je vous remercie.

M. Étienne BALLAN, Commission particulière du débat public

C'est nous qui vous remercions pour cette conclusion en forme d'ouverture à la fois internationale et vers l'espoir. Merci à tous, merci beaucoup aux intervenants, aux intervenantes. Merci pour vos commentaires dans le chat. On vous souhaite une excellente soirée à tous et à très vite en ligne et à distance pour réagir aux conclusions du débat dans les dernières semaines du débat qui s'annonce d'ici au 26 avril. N'hésitez pas à faire un cahier d'acteurs, si vous le souhaitez. C'est une des meilleures façons aussi de faire entendre vos propositions et vos contributions dans le débat public.