

LA DIRECTIVE-CADRE STRATEGIE POUR LE MILIEU MARIN : OBJECTIF ET STRUCTURES DE MISE EN ŒUVRE

- **OBJECTIF**

La directive-cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM) a pour objet de **voir défini le bon état écologique (BEE) du milieu marin de chaque Etat membre côtier pour que les impacts des activités sur ce milieu soient réduits**, exigeant de chaque Etat membre que soient édictées les mesures nécessaires au maintien ou à la réalisation de ce BEE.

La DCSMM prend en compte aussi l'impact économique des mesures qui seront prises en application de la DCSMM pour réaliser ce BEE, ce qui est une philosophie satisfaisante pour les armateurs : *œuvrer pour la protection du milieu marin tout en permettant les activités économiques.*

Bien que d'un abord très technique et scientifique, la DCSMM a vocation dans les faits à **structurer l'ensemble de la politique environnementale** des Etats membres côtiers pour les 8 prochaines années et est porteuse de nombreux changements d'ordre réglementaire mais aussi d'ordre opérationnel.

- **STRUCTURES DE MISE EN ŒUVRE/ GOUVERNANCE MER ET LITTORAL**

En France, la DCSMM vient se décliner localement, par façade mais aussi par parcelle de façade (« sous-région marine »). Et à chaque maillon correspond son **instance d'association des parties prenantes** que sont en particulier les associations de protection de l'environnement et les « socio-professionnels » (les pêcheurs et les transporteurs/ prestataires de services maritimes).

La gouvernance locale mise en place pose des **difficultés de suivi et de pilotage importantes pour Armateurs de France.**

Le niveau national (qui prend la forme d'un « *groupe miroir de consultation* ») où est présent Armateurs de France **n'est pas suffisamment associé pour réellement suivre ce qu'il se passe sur le littoral**, ou tout au moins un feed-back sur les travaux menés localement, par CMF, n'est pas suffisamment fait par l'administration centrale en relation avec les DIRM.

Il est heureux pour les armateurs qu'un **réseau très énergique de représentants des armateurs s'est mis en place sur le littoral**, certaines compagnies maritimes investissant aussi dans leur participation à ses travaux. **Sans cela, une organisation professionnelle comme Armateurs de France serait totalement coupée des travaux (combien majeurs) qui se déroulent sur le littoral.**

Ces obstacles structurels et de gouvernance mis à la contribution des armateurs aux travaux de mise en œuvre de la DCSMM ne sont d'ailleurs pas du tout en corrélation avec les nombreuses actions des armateurs en faveur de la protection de l'environnement.

Le transport et les services maritimes s'inscrivent dans un environnement très **globalisé. Se soumettre à des exigences et des obligations fortes est dans la culture des armateurs**, notamment en matière environnementale, pour autant que ces exigences et obligations soient **harmonisées** au

niveau international, condition *sine qua non* de la compétitivité des compagnies de transport et de service maritimes.

La **règlementation environnementale internationale** est très contraignante, et cela est bien accepté par le secteur parce qu'elle est la même pour **tous les navires d'un même type effectuant un même genre de navigation**. Elle permet la prévention efficace de toute forme de risque de pollution par le navire (des émissions atmosphériques ou rejets en mer, en passant même par le bruit du navire).

Les armateurs prennent une part active à la mise en œuvre de la DCSMM au niveau local et national. Mais ils n'ont que très peu de visibilité sur ce qu'il se passe pour nos voisins européens.

Il est primordial que la voix des armateurs soit entendue (aux côtés de celle des ONG environnementales, des pêcheurs et des experts scientifiques) dans toutes les instances mises en place au niveau local, national mais aussi européen, pour que soient relayées nos analyses et nos préoccupations et que celles-ci viennent compléter les analyses et préoccupations des autres parties prenantes.

LA DCSMM : LES TRAVAUX ACHEVES

- Les 3 premiers éléments composant les PAMM 2012 ont été achevés et adoptés (3 arrêtés ministériels) :
 - **L'évaluation initiale (local)**
 - **La définition du bon état écologique (méthodologie nationale, travaux locaux)**
 - **Les objectifs environnementaux destinés à atteindre ou à maintenir ce BEE (local)**
- Ces éléments ont fait l'objet d'une **consultation du public** achevée l'été dernier. La consultation du public a permis de mettre en exergue les mêmes préoccupations que celles que les armateurs expriment depuis le début des travaux, notamment :
 - Il y a un **besoin de cohérence internationale** (la DEB a souvent expliqué sa vision de la cohérence internationale qu'elle voit comme une exigence satisfaite dans la mesure où la France travaille activement avec les Etats côtiers frontaliers ; Armateurs de France a toujours salué ces travaux de coordination régionale et souligné que le besoin de cohérence internationale incluait également une échelle mondiale et non seulement européenne, et que au-delà de la coopération et coordination entre les Etats il s'agissait aussi d'exprimer le fait que les objectifs environnementaux et surtout les programmes de mesure qui seraient mis en place pour les atteindre devaient être harmonisés au niveau international si un cadre n'était d'ailleurs pas déjà fourni à ce niveau pour répondre à l'objectif, et qu'il en allait de la **compétitivité des entreprises françaises** et plus largement européennes). Armateurs de France est satisfait de constater que cette préoccupation sur la cohérence internationale est entendue, au moins au niveau national ;
 - Il y a un **constat général** (parfois un regret) **que la démarche** (en particulier celle de définition du BEE) **soit uniquement qualitative et non pas quantitative** (il manque des chiffres, et comme l'a exprimé Armateurs de France à plusieurs reprises, cela crée beaucoup d'appréhension quant aux programmes de mesures qui seront adoptés pour atteindre le BEE car sans chiffres, il y a de la **place pour l'arbitraire**, donc pour le contentieux, ce qui est fâcheux au regard notamment du fait que la DCSMM devra être ajoutée à la documentation

juridique de chaque entreprise, par exemple en perspective de la constitution des dossiers de réponse aux appels d'offres ; la DEB nous a informés que, concernant ce risque juridique, la direction des affaires juridiques du ministère de l'écologie avait été consultée et s'était montrée rassurante quant à ces risques ; Armateurs de France a souligné que les directions des affaires juridiques des ministères avaient pour rôle d'évaluer les risques pour l'Etat et les administrations, ce qui était bien normal, mais qu'elles n'avaient pas pour vocation première de faire ce travail du point de vue des conséquences pour les administrés... ;

Aux côtés du public, ce sont les « **instances** » qui ont été consultées. Au sein de ces instances, les Conseils maritimes de façade bien sûr, mais pas uniquement eux, loin de là (les agences régionales de la santé, les préfectures, les chambres consulaires, les associations de protection de l'environnement etc.

Dans toutes les consultations menées, des avis favorables avec réserves ont été émis. Beaucoup se rattachaient à une même demande : introduction dans l'arrêté sur le BEE de la **notion d'usage durable du milieu marin** utilisée par la directive elle-même (pour compléter la notion de protection du milieu marin, qui en elle-même pourrait être satisfaite par l'instigation de sanctuaires..., ce qui est loin d'être l'objectif de la directive qui quant à elle prévoit l'intégration des activités humaines et économiques).

De nombreux aspects restent à être intégrés aux travaux (en perspective de la nouvelle définition du BEE prévue par la DCSMM en 2018), tels que **la politique maritime intégrée de l'UE, le développement du Short sea shipping notamment. Les travaux de coopération sur la DCSMM avec les Conventions de mer régionales** (type HELCOM et OSPAR) devraient également être menés plus avant qu'à l'heure actuelle.

La prochaine étape dans la mise en œuvre de la DCSMM est l'élaboration des programmes de mesures en application des plans d'action pour le milieu marin. Les experts scientifiques pilotés par l'IFREMER restent mobilisés (pour compléter la définition du BEE en perspective de 2018, pour mettre en œuvre les programmes de surveillance de l'état écologique). Les sous-régions marines devraient pour l'avenir être plus associées aux travaux sur le BEE 2018 que ce que ça a été pour 2012 (volontairement, selon le ministère).

La direction de l'eau et de la biodiversité (DEB) a bien noté pour l'avenir :

- le besoin de pragmatisme des travaux (notamment au niveau scientifique : il faut pouvoir se servir des données déjà existantes, toutes les données déjà existantes);
- le besoin d'amélioration des connaissances scientifiques des écosystèmes ;
- le besoin de meilleure articulation de l'approche éco systémique et de l'approche économique (sur ce dernier point, l'arrêté fixant le BEE a été modifié pour que soit réintroduite la notion de gestion durable des activités, comme le prévoit la direction européenne elle-même, pour souligner clairement l'importance de la démarche économique et sociale que doit prendre en compte la démarche de protection du milieu marin). La DEB a assuré que l'analyse économique et sociale demeurerait en tout état de cause dynamique, qu'elle n'était pas faite à un instant t pour une durée de 6 ans (car la question de la prise en compte des activités économiques nouvelles a été posée).

LA DCSMM : LES TRAVAUX A VENIR

2 éléments des PAMM 2012 doivent encore être arrêtés :

- **Le programme de surveillance** : les programmes de surveillance seront établis par sous-régions marines, en association avec les parties prenantes (socioprofessionnels, au plan national et local, et consultations des instances et du public, comme pour les autres éléments des PAMM). Apparemment, localement, certains acteurs ont déjà été sollicités sur les programmes de surveillance.

La DEB a fait un appel à participation de tous les acteurs pour mettre en place les réseaux de surveillance.

- **Le programme de mesures** (« mesures » au sens d'« actions », anglicisme) : il s'agit d'une part de recenser les mesures existantes au plan national, européen et international, qu'elles soient réglementaires/ obligatoires ou non, et d'autre part de définir des mesures nouvelles propres à la DCSMM. Ces mesures nouvelles pourront être de nature diverse (régulation des activités, mesures spatiales, mesures incitatives, mesures réglementaires, mesures contractuelles etc). La DEB s'est voulue rassurante en assurant qu'il n'était pas exclu que des mesures des PAMM 2012 puissent être fixées mais en réalité être différées dans le temps concernant leur mise en application et que par ailleurs les mesures ne seraient pas forcément réglementaire (peut être y a-t-il un volet mesures volontaires à jouer pour ces PAMM 2012, quitte à ce que ça évolue en 2018).

Le grand inconnu concernant la mise en œuvre du programme de surveillance : les entités compétentes pour la mise en œuvre de ces mesures (mais aussi pour l'inventaire et l'évaluation de la pertinence de l'existant) ne sont pas encore désignées, l'identification des niveaux de compétence devra être faite.

LA DCSMM, ET ENSUITE ?

Tous les éléments définis dans les PAMM 2012 seront revus en perspective de l'établissement des PAMM 2018. Les armateurs comptent bien activement participer aussi à ce deuxième round de mise en œuvre de la DCSMM, qui devra cette fois-ci être plus quantitative que qualitative.

Un sujet de grand intérêt et de future mobilisation de tous les acteurs mobilisés pour la mise en œuvre de la DCSMM sera la **fiscalité écologique** ! Pour l'heure, les socio-pros n'en connaissent rien ou très peu (si ce n'est pour le routier et la taxe PL) mais l'administration en parle de plus en plus ce qui est un signe précurseur.