

“LE NAVIRE DE LA PAIX ET DE L'AMITIÉ”

*M. le député Pino LUCCHESI
Président de Mareamico*

L'idée du “Navire de la Paix et de l'Amitié” est née du désir irréprensible de toujours se tourner vers l'avenir, outre la disponibilité et la collaboration d'innombrables amis, italiens et autres.

C'est presque un lieu/non-lieu en suspens entre différentes cultures et sensibilités, un arc-en-ciel (de nouveau, les couleurs de la paix...) entre l'Italie et la Tunisie, avec un prolongement jusqu'à Malte, autre lieu emblématique des rencontres entre les hommes et les cultures.

Dans un moment de telle confusion entre les “athées dévoués” qui s'improvisent gardiens d'une religion qui ne nécessite certainement pas des défenseurs impromptus, et les extrémistes subversifs vraiment difficiles à contenir et réduire, il semble juste d'apporter notre maigre, mais néanmoins sincère contribution, afin de confirmer et renforcer nos liens, notre amitié, nos accords et nos collaborations.

De plus, l'idée de réaliser cette Publication officielle de la Revue en trois langues (italien, français et arabe) répond à la même logique de soutien à une compréhension réciproque (qui n'est, à l'évidence, pas seulement lexicale et linguistique): Monsieur le ministre Mlika a accueilli avec enthousiasme nos propositions.

Pour l'occasion, Mareamico présente un échantillon de grands experts, non pour montrer les plumes du paon, mais uniquement pour confirmer, par l'importance des participants choisis, la volonté traditionnelle de rigueur des analyses scientifiques et le caractère sérieux non improvisé des propositions.

Naturellement, la réussite ou non de ce choix innovant pourra être prouvée seulement après les conclusions de la Revue, dans le cadre des indications qui seront élaborées et proposées (avec un égard particulier pour celles qui concernent le “Sanctuaire transfrontalier de la biodiversité”) et des accords qui seront signés, à compter de la Revue avec l'Association parlementaire “Amici del Mare”.

Cependant, si je dois juger de l'intérêt et des commentaires presque unanimes, je ne peux qu'être confiant et optimiste.

DES REMERCIEMENTS SINCÈRES À MAREAMICO

M. le député Joe BORG

Commissaire de la Commission européenne chargé de la pêche et des affaires maritimes

La mer Méditerranée représente un héritage commun de grande importance. C'est un patrimoine qui repose sur des millénaires d'histoire, de culture et d'échanges commerciaux. La mer est une ressource inépuisable à l'envergure économique et sociale, une ressource commune dont nous devons prendre grand soin.

Je me réjouis à l'idée que Mareamico ait souhaité donner une emphase particulière à la XVIIe Revue de la Mer par l'intermédiaire d'une manifestation itinérante à bord d'un navire qui amarrera le long d'une route hautement symbolique. Ce voyage, d'un rivage à l'autre de cette mer synonyme de civilisation, est empreint de réflexions historiques qui sont d'une vive actualité interculturelle.

Les différentes thématiques qui seront étudiées lors de la Revue de la Mer représentent une rupture importante dans la liaison d'interdépendance entre les activités maritimes et les réalités économiques et régionales, entre la science et la protection de l'environnement maritime.

Les différentes thématiques, les différents rivages et les différentes réalités économiques sont tous reliés par une unité fondamentale, c'est-à-dire le bien-être de l'écosystème marin.

Une mer en bonne santé alliée à des pratiques de pêche et d'élevage aquacole durables est à même de garantir un déroulement sur le long terme des activités relatives au poisson. De plus, la sauvegarde de la biodiversité maritime une ressource d'une inestimable valeur économique pour le secteur touristique de nombre de régions côtières.

Ces thèmes et bien d'autres encore sont abordés dans le Livre vert sur la future politique maritime de l'Union européenne. De la compétitivité de l'industrie maritime aux innovations scientifiques et technologiques, de l'occupation durable du secteur maritime au tourisme côtier, de la gouvernance maritime aux normes internationales... tous ces sujets et de nombreux autres seront matière à débat que le Livre vert met en corrélation holistique et interdépendante.

Tout en souhaitant une manifestation pleinement réussie à toutes les autorités et aux divers représentants qui y prendront part, j'espère que ce Livre vert pourra offrir des sujets de réflexion et d'approfondissement à cette revue sur l'avenir durable de notre mer.

LE SALUT DU MINISTRE DES POLITIQUES AGRICOLES

*M. le député Paolo DE CASTRO
Ministre des Politiques agricoles et forestières - Italie*

C'est avec grand plaisir que je salue la XVIIe Revue de la Mer organisée par MareAmico. L'idée de mettre en place cette initiative à Tunis, au coeur de la Méditerranée, me satisfait pleinement. En effet, je suis convaincu que les politiques pour notre mer, et pour notre pêche, ne font qu'une avec les politiques pour la Méditerranée.

Eaux, ressources, hommes de la mer, pays et cultures différentes se retrouvent liés de façon indissoluble à la racine commune de la Grande Mer. Et la Méditerranée, alliance culturelle et commerciale, est une réalité complète à laquelle nous devons porter toute notre attention.

Dès mes premiers mois au gouvernement, j'ai dû me charger des problèmes liés à la Méditerranée. Lors de mes premières missions à Bruxelles, j'ai pu rencontrer officiellement Joe Borg, le Commissaire européen chargé de la pêche et des affaires maritimes. Nous avons fait le point sur la nouvelle politique européenne du secteur et nous avons en particulier réfléchi à la façon d'orienter la phase finale des négociations sur le nouveau règlement pour la Méditerranée.

Cette rencontre s'est révélée exceptionnelle. Non parce que je suis moins impliqué dans les autres sujets complexes de l'agriculture, mais parce que lorsqu'il s'agit de débattre des réglementations relatives à la mer, cela déclenche immédiatement en moi un lien avec la navigation, la pêche, cette vie marine qui m'est plus que chère depuis toujours.

Au-delà de la considération émotionnelle, j'ai pleinement conscience de la façon dont la réalité maritime s'articule et s'unit dans un rapport complexe avec les aspects environnementaux, économiques, culturels et sociaux. Et les problèmes abondent. Ils se concentrent essentiellement le long du littoral, un espace où croissent les activités industrielles et agricoles et où les installations urbaines ont trop souvent atteint des dimensions à la limite du supportable.

Aujourd'hui, le problème de la mer concerne donc en premier lieu la protection de l'environnement contre les agressions inconsidérées. Pour la pêche aussi, il s'agit de défendre les ressources et de poursuivre une exploitation durable, en harmonie avec les contextes sociaux et économiques connexes. Le nouveau FEP (Fonds européen pour la Pêche) mise considérablement sur les mesures de conservation et pousse les États à exploiter chaque ressource dans le cadre de la « protection de la mer ».

Je pense qu'une politique de protection ne peut pas faire abstraction de l'attention de ceux qui ont fait de la pêche leur activité professionnelle. C'est aussi par là que passe la protection des économies et des cultures.

Voilà pourquoi je suis persuadé que chaque initiative qui peut avoir des conséquences sur l'éducation d'une approche correcte aux ressources environnementales et sur la croissance culturelle et scientifique doit être approuvée et soutenue.

Il est nécessaire de multiplier les efforts car il s'agit de discussions entre des sujets conscients, évitant toute radicalisation dans la confrontation entre le monde de la pêche et le monde de l'environnement. Par conséquent, cherchons un juste équilibre entre la « tolérance zéro » (celle que nous avons voulue par exemple pour les filets dérivants illégaux de type « spadare ») et la disponibilité envers les pêcheurs qui travaillent dans le respect des règlements et se retrouvent pénalisés, peut-être injustement.

De plus, le monde de la pêche organisée doit jouer un rôle central de collaboration avec l'État et les régions, dans une logique de collaboration loyale : en effet, depuis trop longtemps il s'est perdu dans des conflits de compétence. Pour les politiques de la mer, et pour la pêche en particulier, il est grand temps de cueillir les fruits.

Mon engagement et celui du gouvernement consistent à offrir à l'Italie des résultats utiles pour notre mer en soutenant la politique de protection des ressources dans le cadre d'une réelle défense du monde de la pêche. N'oublions pas qu'il est victime de la dégradation des eaux, qu'il subit la pollution et parfois, qu'il est frappé durement à cause de petits groupes qui s'adonnent à une pêche irresponsable et illégale.

C'est avec les autres institutions, la société civilisée et le monde honnête et intègre de la pêche organisée que nous chercherons à mettre au point un programme de relance. Unis sous le signe de la pêche responsable et pour l'isolement définitif des comportements illicites.

Je vous présente donc tous mes vœux en vous remerciant pour cette magnifique initiative. J'adresse également mes respectueuses salutations à tous les participants.

LE SALUT DU MINISTRE MLIKA

M. le Ministre Mohamed Mehdi MLIKA

Ministre Conseiller auprès du Premier Ministre et Président de AREMEDD – Tunisie

La Tunisie est l'un des pays Méditerranéens par excellence où le souci d'améliorer la Qualité de la Vie est érigé en priorité nationale depuis le changement du 7 Novembre 1987, et à la concrétisation de laquelle se mobilise la société civile.

Nous avons en effet lancé un vaste programme intitulé « Tunisie Qualité de la Vie » pour améliorer le niveau de vie des Tunisiens. Ce programme est axé sur la propreté et l'esthétique de l'environnement dans les villes et les villages Tunisiens.

Un travail considérable a été réalisé pour encourager la création et le travail des associations. De nombreuses associations ont vu le jour depuis, dont l'Association du Réseau Méditerranéen du Développement Durable (AREMEDD) pour ces associations, le programme de la Qualité de la Vie offre un nouveau champ d'action très large.

Ce programme constitue en fait une partie d'une stratégie globale d'amélioration de la Qualité de la Vie en Tunisie. Il s'agit de cette vaste action de réformes macro-économiques, de mise à niveau, de l'insertion de la Tunisie dans le 21^{ème} siècle et dans le peloton des pays développées.

L'amélioration de la qualité de la vie est la condition « sine qua non » des objectifs de cette stratégie qui concerne et mobilise tous les acteurs de la société civile et en particulier les associations et les ONGs.

Pour nous, l'approche de la coopération et de la complémentarité passe aussi par une plate-forme sur la base de laquelle il y a une trilogie, à savoir la protection de l'environnement, le développement durable et la qualité de la vie.

La Qualité de la Vie, pour les pays Méditerranéens, ce n'est pas seulement une tradition, elle procède d'une conception de la vie largement partagée. Mais c'est aussi l'expression de cette civilisation méditerranéenne constamment enrichie et renouvelée.

LA PROTECTION DE LA MER DANS LES PROGRAMMES DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

M. le sénateur Bruno DETTORI

Sous-secrétaire du ministère de l'Environnement, de la Protection du Territoire et de la Mer

Le choix du gouvernement de Romano Prodi d'élargir la protection du ministère de l'Environnement au-delà du territoire italien, c'est-à-dire aussi à la mer, récompense cette XVII Revue de la Mer souhaitée par Mareamico.

La vocation internationale de l'initiative de cette année est en totale harmonie avec l'attention portée par le ministère de l'Environnement aux problèmes écologiques de l'ensemble de la Méditerranée, et pas uniquement à ceux des mers qui baignent la péninsule italienne.

La présence italienne d'un "groupe opérationnel" dédié à l'environnement au Liban dans le but de contenir la "marée noire" qui a mis en péril le morceau de littoral entre Beyrouth et la frontière syrienne, a permis d'attirer l'attention de tous les États riverains sur leur responsabilité majeure en termes de problèmes de la mer Méditerranée, qui ne peuvent plus être abordés dans une optique exclusivement nationale.

C'est pour cette raison qu'en me chargeant des problèmes liés à notre littoral, j'ai proposé de créer la Commission méditerranéenne sur le Développement durable (MCSD). Ainsi, comme je le pense, une attention appropriée sera portée à la sauvegarde des eaux internationales tout en parvenant également à créer de véritables " sentinelles de la mer ".

La mer doit continuer à nous émouvoir, et sa protection ne peut plus se limiter aux frontières des eaux territoriales car une fois ces frontières franchies, son apparence doit toujours susciter chez nous de grandes émotions.

APPROCHE DE L'ÉCOSYSTÈME POUR UNE GESTION DURABLE DES RESSOURCES MÉDITERRANÉENNES

M. le député Antonino BENINATI

Adjoint à la Coopération, au Commerce, à l'Artisanat et à la Pêche pour la région Sicile

L'intérêt du public dans son ensemble à réaliser chaque activité de production dans le respect de l'écosystème représente heureusement une donnée qui, au cours des dernières années, s'est transformée en un patrimoine de plus en plus commun.

De plus, un autre comportement en matière de pêche serait inimaginable. Les normes qui imposent des comportements responsables, les mailles des filets, les tailles minimales, les interruptions temporaires que, par le passé, les mêmes pouvoirs adjudicateurs avaient du mal à approuver, sont de nos jours un fait établi.

Voilà quelques années, les scientifiques se heurtaient d'un côté à de sérieuses difficultés pour manifester leur préoccupation d'une mer de plus en plus malade et exploitée alors que les représentants de ce secteur et la même politique de l'autre côté semblaient bien peu enclins à tendre l'oreille. Enfin, les intérêts économiques immédiats du secteur l'emportaient souvent plutôt que l'exigence de sauvegarde d'un écosystème particulièrement sensible.

Heureusement, comme la pêche n'a pas perdu sa caractéristique d' " activité de production ", elle a été abordée au cours des dernières années avec toute l'attention requise et, dans certains cas, avec toute la rigueur que l'on doit à cet élément (la mer) dont elle tire son origine.

S'il m'est permis ce minimum de fierté qui naît de la passion avec laquelle certains problèmes s'affrontent, c'est de la région et du département de la pêche que je représente que l'on doit ce changement d'horizon. Quoi qu'il en soit, nous sommes conscients que le chemin qui nous attend ne sera pas facile, mais nous avons une grande confiance en les rapports retrouvés avec le MIPAF (ministère des politiques agricoles et forestières) et la Commission européenne.

Par le passé, principalement avec la Commission européenne, nos rapports ont frôlé le conflit, pas tant pour l'absence de partage des principes exposés et coïncidant avec la réduction de l'effort de pêche et la protection des espèces de poissons, mais surtout pour l'absence de reconnaissance de ces particularités insulaires qui ne peuvent être assimilées aux particularités aussi respectables des pays de l'Europe du Nord. Pour l'avenir, nous espérons que la Commission tiendra compte des confrontations permanentes que nos pêcheurs vivent avec leurs semblables des pays frontaliers et non communautaires.

LA XVII REVUE DE LA MER POUR LES ENFANTS DE LA COMMUNE DE ROME

*M. le député Mirko CORATTI
Président du Conseil municipal de Rome*

Lorsque l'association écologique et scientifique MAREAMICO m'a communiqué son intention d'étendre aux jeunes la Revue de la Mer annuelle, je n'ai pas hésité à proposer immédiatement le soutien de la présidence du Conseil municipal de la ville de Rome.

Cette offre est aussi importante pour le rendez-vous qu'il propose dans le panorama national et international grâce au support d'un illustre comité scientifique que pour le rôle confirmé de cette manifestation dans le domaine de la recherche écologique et scientifique, dans la promotion des initiatives pour la protection environnementale ainsi que dans le développement économique durable de tous les territoires qui donnent sur la mer.

Nous sommes heureux de pouvoir évaluer avec une certaine fiabilité les lignes éventuelles de l'activité synergétique entre les indications d'une association comme Mareamico, qui a toujours privilégié la composante scientifique dans les analyses environnementales, et les outils de la société coopérative « Mille e una Notte » qui permettra, grâce à une initiative totalement nouvelle et intéressante, mais également grâce à la contribution de la ville de Rome, aux enfants de certains établissements secondaires romains de vivre en direct un contact concret avec la matière sujet de l'étude et du débat environnemental : ils navigueront pendant quelques jours en Méditerranée avec des scientifiques et des savants et rencontreront d'autres enfants du même âge, mais de nationalités différentes afin de se confronter sur les sujets relatifs à l'écologie marine.

Dans son parcours itinérant, la XVIIe Revue de la Mer sera une grande occasion pour comprendre de façon responsable ce système de préoccupation positive sur la protection de l'environnement marin et de ses biodiversités que l'homme doit mettre à profit pour améliorer sa vie et pour lequel les institutions de tous les niveaux devront toujours s'engager.

PRESENTATION DE L'ASSOCIATION DES PORTS ITALIENS

Dr Luigi ROBBA
Secrétaire général ASSOPORTI

Les Autorités portuaires (établissements publics créés conformément à la loi 84/94), les Chambres de Commerces, d'Industrie, d'Artisanat et d'Agriculture présentes sur les territoires où existent des ports et leurs entreprises portuaires spéciales, l'Union italienne des Chambres de Commerce C.I.A.A. (Unioncamere) adhèrent à l'Association des ports italiens (Assporti).

Cette association représente en tout plus de 30 ports italiens, parmi lesquels figurent les principales escales maritimes gérées par les Autorités portuaires.

“Assoporti” offre au ministère des Infrastructures et des Transports ainsi qu'aux autres ministères concernés et à l'Union européenne toutes les consultations utiles et les contributions sur les thèmes portuaires, en mettant en évidence le rôle et l'importance des ports pour l'économie italienne et communautaire dans ses divers sièges et événements nationaux et internationaux.

“Assoporti” se propose de contribuer à la réussite d'une politique portuaire homogène et rationnelle dans le cadre de l'économie nationale et internationale ; de représenter et de soutenir de façon cohérente les ports associés auprès du Parlement, des pouvoirs publics en général ainsi que des organes responsables de l'Union européenne; d'encourager dans les sièges appropriés la solution aux questions d'ordre général qui concernent les associés; de représenter les administrations portuaires associées dans leur rapport avec les organisations syndicales des salariés des administrations elles-mêmes et des ouvriers portuaires ainsi que dans les rapports avec les organisations nationales du secteur concernées par le secteur maritime portuaire.

LE SALUT DE L'AUTORITÉ DU PORT

M. Giovanni MOSCHERINI

Commissaire de l'Autorité portuaire de Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta

L' Autorité Portuaire des Ports de Rome et du Latium participe avec grand plaisir à cette nouvelle initiative très intéressante de Mareamico, qui comprend des arguments particulièrement ressentis à Civitavecchia.

Le port défie Barcelone en vue d'obtenir la suprématie en Méditerranée dans le domaine des croisières : en 2007, environ un million et demi de touristes transiteront par ce port qui n'est plus seulement le Port de Rome.

Nous représentons le premier hub en Italie des autoroutes de la Mer, avec des lignes fixes qui relient différents rivages de la " Mare Nostrum ", différentes cultures qui trouvent, dans la mer, leur dénominateur commun idéal. Tunis, Palerme, Barcelone, Valence, Toulon, la Corse, Malte et Civitavecchia, le coeur du " Sistema Italia ": tous les noeuds essentiels d'un réseau de transport qui conduit inévitablement à partager les ressources, les aspects culturels, les différentes approches dans la résolution des problèmes, dans l'élément unique qu'est devenue la Méditerranée.

Le tourisme représente une grande occasion de modifier l'économie des territoires dont les ports sont les principaux volants de développement. Malheureusement, les acteurs mêmes du système économique ont bien souvent du mal à saisir les perspectives exceptionnelles qu'offre la croissance de secteurs comme celui des croisières.

C'est pour cette raison que nous pensons qu'il est également de notre devoir d'encourager une culture de la mer qui puisse aussi servir de clé de lecture efficace aux institutions et aux acteurs qui sont à même de fixer de nouveaux objectifs de croissance pour des communautés entières.

UNE MAGNIFIQUE OCCASION DE CONFRONTATION

*Professeur Giuseppe COGNETTI
Président du Comité Scientifique de Mareamico*

La XVII Revue de la Mer promue par Mareamico se déroule cette année de façon totalement inhabituelle : les différentes sessions se tiendront en partie à terre (Civitavecchia, Palerme, Tunis) et en partie sur le navire. L'objectif consiste à mettre en place une confrontation entre le monde politique et le monde de l'entreprise d'un côté et le monde scientifique de l'autre, sur les sujets de la protection et du développement durable en Méditerranée, dans un cadre de coopération internationale, avec un égard particulier porté à la recherche, à la formation professionnelle et à la certification environnementale.

Ce n'est pas par hasard si la partie conclusion de la revue se déroule à Tunis. C'est en effet avec la Société de Science naturelle de Tunisie et avec l'université de Tunis que Mareamico a identifié les lignes communes relatives à la formation professionnelle et à l'éducation environnementale, mettant au point une collaboration profitable sur ces sujets.

En 2004, un jumelage entre la Société de Science naturelle de Tunisie et Mareamico a été créé en présence du ministre de la Qualité de la Vie et la même année, à l'occasion de la manifestation "Tuttambiente" qui s'est déroulée à Lucques, un protocole d'accord a été signé entre les deux acteurs en présence du ministre de l'Environnement.

Soulignons également que Mareamico fait partie de l'Association du Réseau méditerranéen pour le Développement durable (ARMEDD) présidée par le ministre tunisien de la Qualité de la Vie, une association à laquelle adhèrent différents pays méditerranéens et qui encourage la coopération internationale afin de contribuer au développement des capacités techniques et scientifiques pour améliorer la qualité de la vie.

C'est dans ce contexte que sera envisagée la possibilité de prendre des initiatives qui seront en temps utile soutenues par le Conseil de l'Europe, en matière d'organisation de parcs transfrontaliers en Méditerranée, qui représentent un progrès de qualité pour la protection de l'environnement et de ses ressources comme pour le développement d'une éducation intégrée sur la base de choix conclus entre les pays adhérents.

Lors du Congrès sur la Pêche de Mazara del Vallo en 2004, organisé par la région Sicile et par l'ICRAM (Institut central de la Recherche appliquée à la Mer) et auquel ont participé des scientifiques tunisiens, le projet de création d'un parc transfrontalier dans le Canal de Sicile a été présenté. Une telle proposition a été reprise par la délégation tunisienne lors de la XVIe Revue de la Mer l'année dernière à Olbia.

Ce sera donc là l'un des sujets principaux qui sera abordé à Tunis.

Dans une mer comme la Méditerranée, où les frontières politiques ne correspondent pas aux frontières de l'écosystème et où la protection de la mer doit s'accorder avec de nombreux intérêts économiques, la collaboration internationale se révèle de plus en plus indispensable pour garantir le développement durable et la qualité de la vie.

La Tunisie s'est largement engagée dans ce sens, que ce soit au niveau scientifique comme au niveau politique, et elle représente une référence fondamentale d'une coopération toujours plus étroite entre la rive sud et la rive nord de la Méditerranée.

LA PROTECTION DE LA PLUS BELLE MER AU MONDE

M. Fulco PRATESI
Président et membre fondateur de WWF

La mer Méditerranée renferme des spécificités d'une excellence absolue malgré son étendue limitée (elle occupe seulement 1% de la superficie totale des océans).

Outre le fait qu'elle a donné naissance à des religions, des philosophies et des cultures, cette mer étroite coincée entre le continent africain et le continent européen a su conserver une biodiversité de grande importance. Il suffit de penser à sa flore qui comprend des groupes végétaux comme le maquis ou les herbiers de Posidonies, introuvables ailleurs, ou à sa faune avec des espèces uniques comme le goéland d'Audouin, le phoque moine, le faucon d'Éléonore et le cerf sarde. De plus, ses paysages côtiers, ses îles, ses volcans et ses plages attirent des centaines de millions de touristes venant du monde entier. Pourtant, ce trésor inestimable doit être protégé plus efficacement.

- Parce que le trafic des pétroliers qui en parcourent les eaux provoque des pollutions, comme celle d'origine tellurique déversée dans les grands fleuves.

- Parce qu'une pêche excessive et souvent illégale réduit considérablement les stocks de poissons en appauvrissant de plus en plus les ressources.

- Parce que les agressions balnéaire, touristique et de la construction endommagent les sites les plus beaux et préservés aujourd'hui encore.

- Parce que le développement industriel des pays riverains porte atteinte à la qualité des fonds marins et des eaux.

-

Aujourd'hui, différentes associations interviennent en Italie pour une action de sensibilisation et de défense active. Outre la WWF qui a créé et gère certaines réserves côtières et marines et qui lutte activement contre les excès de la pêche, on compte également Legambiente qui se consacre essentiellement à la lutte contre les pollutions, Marevivo qui est engagée dans la promotion des réserves marines et dans la protection des espèces en danger; Greenpeace qui, depuis des années, est impliquée dans la contestation des transports maritimes dangereux et de la pêche illégale, et naturellement, Mareamico qui organise chaque année cette manifestation d'étude ainsi que d'autres organismes qui ont à cœur de protéger la plus belle mer au monde et qui, dans cette optique, mettent tout en œuvre de façon concrète.

LE “SANCTUAIRE POUR LA BIODIVERSITÉ”: UN NOUVEAU DÉFI

Dr Antonio CANU
Responsable du programme de la Mer WWF Italie

La mer est un peu notre avenir. D'un côté, trop négligée sachant qu'elle représente 71 % de notre planète et joue un rôle essentiel au maintien de la vie sur Terre.

Et d'un autre côté, trop exploitée, dégradée et maltraitée puisque différentes urgences environnementales, dont la pêche et la pollution, sont situées dans le milieu aquatique qui nous entoure. À la différence de ce que nous pouvons imaginer, les mers regorgent d'une biodiversité d'égale importance, si ce n'est supérieure, à celle de la terre.

Certains auteurs pensent que les fonds marins contiennent de nombreuses espèces (principalement des mollusques, crustacés et polychètes) qui sont toutes comparables à celles des milieux terrestres, c'est-à-dire à 10 millions d'espèces minimum qui représentent des ressources fondamentales pour notre survie.

Et pourtant, bien que les mers occupent une grande partie de notre planète et assurent globalement d'importantes fonctions, moins de 0,5 % de l'environnement marin se trouve dans des aires protégées, comparé à environ 11 % pour la partie terrestre. En effet, 100 000 aires terrestres sont protégées contre seulement un peu plus de 4 000 aires marines. La superficie totale protégée représente légèrement plus de 1,6 millions de km² et une grande partie de cette superficie appartient à la Grande Barrière de Corail australienne.

De plus, une majorité des aires marines créées au niveau mondial sont protégées seulement de façon nominale, mais ne sont pas vraiment gérées.

Ce sont les aires marines et côtières protégées qui se révèlent pourtant un outil de gestion essentiel dans la protection de la biodiversité marine et le soutien aux communautés humaines qui dépendent des ressources de la mer. Avec une baisse de plus en plus dramatique des ressources en poissons, qui concerne les principales régions de pêche du monde, les aires marines protégées représentent d'importants réservoirs de reproduction des espèces d'intérêt commercial.

Il a en effet été prouvé qu'en présence des aires marines protégées, les eaux environnantes sont plus riches en poissons, la taille des espèces est plus grande et le retour en termes de pêche est nettement supérieur. Une étude récente de la WWF et de la Royal Society for Protection Birds a estimé que la création et la gestion d'un réseau d'aires marines protégées égal à 30 % de la superficie totale des océans de notre planète coûteraient environ 12 à 14 milliards de dollars par an. C'est-à-dire moins des 15 à 30 milliards de dollars qui sont dépensés chaque année dans le cadre des subventions aux nuisances écologiques et économiques, attribuées aux pêcheurs professionnels.

En Italie, 24 aires marines protégées ont été créées sur environ 200 000 hectares, auxquelles il convient d'ajouter le Sanctuaire des Cétacés de la mer Ligurienne avec une superficie d'environ 2,5 millions d'hectares. Sont également compris les six parcs côtiers nationaux ainsi que d'autres formes de protection comme les oasis bleues, c'est-à-dire des zones en concession provenant du domaine de l'État italien à des fins de protection.

Il s'agit indubitablement d'un réseau essentiel d'une grande valeur au niveau local comme dans un contexte plus général : c'est une réussite en termes de quantité et de propagation des aires. Il reste encore beaucoup à faire en matière de qualité de la gestion et dans l'objectif de créer un système coordonné.

Aussi parce que la réglementation italienne prévoit la création de 20 autres aires protégées pour atteindre un total de 45 aires : c'est un objectif ambitieux également en termes d'investissements et de capacités de gestion. Voilà

pourquoi l'une des priorités consiste à adopter une série d'outils fonctionnels qui permettront d'assurer une gestion performante et efficace. Dans ce domaine, la fondation WWF se veut la promotrice d'un modèle de vérification qui a déjà été expérimenté dans la Réserve marine de Miramare, gérée par l'association, et qui a également été proposé au niveau du réseau.

Quant aux échéances internationales, l'objectif consiste à soutenir le délai de la CBD (Convention sur la Diversité biologique), c'est-à-dire de créer un système d'aires marines protégées d'ici 2012, et d'atteindre un pourcentage de protection des océans de 10 % d'ici 2020. La création qui est de plus en plus sollicitée est celle des vastes aires marines qui dépasseraient les frontières territoriales : la haute mer.

En outre, la plus grande partie des aires protégées est gérée de façon inappropriée (presque la majorité de la superficie protégée est ouverte au tourisme, aux activités de loisirs et à la pêche pour 90 %). Il est donc de plus en plus urgent de se fier à des outils d'évaluation de l'efficacité de gestion, comme l'ont déjà proposé la WWF, l'IUCN et la NOAA.

Pour répondre à ces sollicitations, nous travaillons, à l'instar de WWF, à la proposition de deux nouvelles aires marines à protéger : le Sanctuaire de la Biodiversité marine (îles Pélagie, Malte, Tunisie, Libye) et le Parc marin de Santa Maria di Leuca, déjà créé en partie. La première aire répond aux objectifs de la CBD en matière de promotion de la haute mer au niveau mondial et la seconde aire représente une contribution à la protection des fonds marins présents dans la Méditerranée, localisés par une étude spécifique de la WWF et de l'IUCN sur la Méditerranée.

Le plus grand défi est sans aucun doute la création dans le Canal de Sicile du Sanctuaire pour la Biodiversité marine. Dans les eaux qui baignent les îles Pélagie, les côtes maltaises, tunisiennes et libyennes, on a en effet rencontré des présences naturelles tout à fait exceptionnelles: à commencer par le rorqual commun qui fréquente cette zone en hiver, au requin blanc qui vient s'y reproduire et aux tortues marines, en passant par l'extraordinaire richesse de vie à tous les niveaux. Une aire protégée de ce genre et de cette grandeur, la première en Méditerranée, comporterait des avantages non seulement au niveau du patrimoine écologique, mais également pour les personnes qui travaillent dans la zone. En effet, il n'y aurait aucune restriction particulière en matière de pêche et un tourisme écologique pourrait être mis en place, évidemment compatible avec la protection de cette aire.

Le trafic maritime serait réglementé, en particulier le trafic touristique, et un système de défense contre d'éventuelles menaces de pollution ou d'activités illégales serait créé.

De plus, le Sanctuaire des Cétacés doit être relancé maintenant qu'il a été approuvé au plan de gestion. Des projets, des actions et des programmes qui le dynamisent sont nécessaires et il est urgent d'établir créer un niveau d'organisation qui soit suffisant pour garantir la gestion ordinaire.

Ces aires protégées représentent le véritable défi pour nos mers. Le plus important consiste à ne pas perdre de temps et à investir des ressources appropriées. Car un décret ou une loi de sauvegarde de la mer ne suffit pas.

LA MÉDITERRANÉE COMME RESSOURCE ÉCOLOGIQUE

Dr Dr Silvano FOCARDI
Recteur de l'Università de Sienna

Par ressource, on entend toute chose que l'homme retire de l'environnement vivant et non pour satisfaire ses besoins et ses désirs. Habituellement, les ressources sont définies avec des termes de référence relatifs à l'homme même si elles sont nécessaires pour la survie et le bien-être de toutes les formes de vie.

La mer représente habituellement une source de ressources d'une valeur inestimable pour l'humanité entière. Cela s'applique plus particulièrement aux pays qui donnent sur la Méditerranée et ce, grâce à son histoire, sa situation géographique et la longueur de ses côtes. Les caractéristiques des environnements méditerranéens marins et côtiers déterminent en effet une richesse et une variété d'espèces animales et végétales uniques, qui entraînent de ce fait une richesse et une variété des écosystèmes que l'on peut difficilement rencontrer dans d'autres parties du monde.

La présence de témoignages archéologiques, historiques et architecturaux est également d'une grande importance, comme les particularités des paysages qui contribuent à élever, que ce soit du point de vue économique ou social, la valeur de la mer Méditerranée comme ressource des pays qui l'entourent. Le long des côtes méditerranéennes, la culture et la nature se superposent dans des équilibres toujours différents et exceptionnels en leur genre, dans un rapport créatif et indissoluble même avec les différentes contributions de tous les rivages.

De ce rapport sont apparues l'alimentation méditerranéenne, l'archéologie et l'architecture méditerranéenne, le paysage, les jardins, l'agriculture, l'artisanat, les traditions de la pêche, les bourgades maritimes et les ports, les plages ainsi que la culture méditerranéenne. La tradition, qui comprend une religiosité profonde et particulière, est certainement l'un des plus importants éléments qui peut être utilisé comme ressource économique et touristique. Dans ce cas, elle est bien représentée par la pêche au thon comme le montre l'ex-voto provenant de Trapani et conservé au Musée ethnographique Pitrè de Palerme, qui a été réalisé en hommage à une pêche au thon abondante.

Même s'il est difficile de définir et de décrire toutes les utilisations possibles des ressources marines, nous pouvons tenter de les répertorier selon un schéma simplifié. La mer peut engendrer des ressources biologiques, économique-commerciales, économique-minières et énergétiques, historiques et archéologiques, sociales et de paysage. Elle joue entre autres un rôle fondamental pour ce qui est de la ressource du tourisme qui, quels que soient la forme et l'échelle auxquels il est pratiqué, fait aujourd'hui de plus en plus partie intégrante de la vie moderne.

En effet, le tourisme est un facteur important et indéniable du développement économique, qui connaît une croissance rapide grâce à l'amélioration des niveaux de vie et à l'augmentation du temps dédié aux vacances. C'est là une tendance commune à la majorité des catégories sociales (même l'allongement et l'amélioration des conditions de vie y contribuent). Le tourisme n'est donc plus un phénomène d'élite comme autrefois, mais il devient plus un phénomène de masse.

C'est certainement la première industrie européenne et mondiale, il est lié en grande partie aux environnements marins et au moins 38 millions de personnes travaillent dans ce domaine.

On estime que 5,5 % du PIB européen provient du tourisme.

Désormais, tout le monde a saisi la nécessité de protéger, dans le cadre des programmes de développement touristique, les ressources marines naturelles, l'environnement culturel et l'équilibre social des régions côtières méditerranéennes. Les organisations internationales et européennes se sont approprié le problème et soutiennent les efforts faits en ce sens par les autorités nationales, régionales et locales convaincues que le patrimoine naturel d'un territoire, tout comme les souvenirs et les traces déposées par l'histoire et la culture, ne sont pas des ressources inépuisables. Un thème particulièrement intéressant : la gestion des îles qui sont des exemples d'écosystèmes fragiles, mais extrêmement fascinantes car elles peuvent constituer une synthèse des qualités et des valeurs naturelles humaines. Il s'agit de microcosmes sur lesquels on peut expérimenter l'application simultanée d'indicateurs de la qualité environnementale, de la rentabilité économique et de la qualité de la vie.

Au cours des dernières années, cet inestimable patrimoine a été attaqué par la pollution, par la spéculation en matière de construction, par les effets négatifs d'innombrables activités économiques et industrielles, mais malgré tout, la valeur écologique du littoral méditerranéen demeure toujours extraordinaire.

Au cours des dernières années, la politique des aires marines protégées a connu un développement sensible.

C'est une tentative de sauvegarde et de valorisation de certains " joyaux " côtiers avec la participation directe dans la gestion des communautés locales dans certains cas ainsi que des associations écologiques et du monde de la recherche, en une confrontation loyale et positive avec les organisations de la pêche, du tourisme et de l'artisanat.

L'aspect environnemental devient dans cette optique un élément fondamental de la gestion car il devra de plus en plus être considéré comme une ressource fondamentale qui permettra d'optimiser l'économie de nombreuses régions de la mer Méditerranée

PROSPECTIVES POUR LA CONSERVATION DES RESSOURCES VIVANTES DE LA MÉDITERRANÉE

*Professeur Maurice AUBERT
Université Internationale de la Mer - Cagnes sur Mer (France)*

La faune marine de la Méditerranée se caractérise par une importante biodiversité mais aussi par une biomasse moins importante que celle des eaux océaniques. Aussi ses ressources sont limitées et doivent être protégées, d'une part contre une prédation trop importante de la pêche, mais aussi contre les pollutions qui détruisent l'équilibre biologique du milieu marin.

Les facteurs essentiels qui conditionnent la productivité des ressources marines sont l'énergie solaire, la nutrition, et la régulation qui maintient l'équilibre biologique du milieu marin.

- En ce qui concerne l'énergie solaire, les changements climatiques et en particulier l'augmentation de la température des eaux due au réchauffement prévisible vont progressivement modifier la composition de la faune par la migration vers la Méditerranée d'espèces tropicales, de même que l'augmentation de l'oxyde de carbone (CO²) de l'atmosphère va entraîner un déséquilibre ionique des eaux vers l'acidité modifiant ainsi le comportement de certaines espèces, car les gaz à effet de serre risquent de perturber un équilibre écologique déjà fragile.

- En ce qui concerne la nutrition, les apports continentaux issus des fleuves et du ruissellement sont souvent pollués par des métaux lourds, des pesticides qui en se fixant sur les espèces consommables peuvent entraîner une diminution des ressources mais aussi des conséquences sanitaires.

D'autre part le rejet de matière organique dans les zones marines côtières où la circulation des eaux est réduite peut avoir pour conséquence des phénomènes d'eutrophisation.

- En ce qui concerne la régulation de l'équilibre biologique, nous devons être très attentifs à ce que des substances polluantes ne viennent pas détériorer les télémédiateurs qui règlent les rapports entre les espèces et maintiennent ainsi la biodiversité. Certains de ces médiateurs secrétés par le phytoplancton sont des substances antibiotiques coopérant à la destruction des bactéries terrigènes.

La dégradation de ces substances antibactériennes entraînent une pollution microbiologique des eaux, les rendant impropres au tourisme balnéaire, à l'aquaculture et à la conchyliculture.

Nous devons porter attention à ce que les actions humaines vis à vis du milieu marin comme la prédation excessive et la pollution des eaux et de l'atmosphère ne contribuent pas à sa détérioration qui nous priverait alors des ressources qu'il nous procure.

L'évolution de la composition du plancton avec augmentation des dinoflagellés ou le dépérissement de certaines espèces comme les gorgones sont des signes d'alerte que nous devons prendre en compte.

C'est pourquoi des réunions internationales comme celles organisées par Mare Amico permettent d'informer le monde politique et de déterminer les mesures à prendre pour sauvegarder le patrimoine halieutique de la Méditerranée.

MÉDITERRANÉE : **UNE MER DE RESSOURCES ET DE PROBLÈMES**

Dr. Argyris KALLIANIOTIS
NAGREF – Institut de Recherche sur les Zones de Pêche, Grèce

La Méditerranée est célèbre pour la grande diversité de ses conditions hydrographiques et de ses fonds, une diversité qui a pour conséquence la variation des organismes de cet environnement.

L'axe qui va de Gibraltar à Chypre définit la richesse en nutriments qui sont en baisse de l'Ouest à l'Est alors que l'axe qui va de la côte européenne à la côte africaine définit la variation de la salinité et de la température. Outre cette énorme variation des conditions climatiques et hydrographiques, la communication avec l'océan Atlantique à l'Ouest, la mer Noire au Nord-Est et la mer Rouge au Sud-Est définit les conditions de communication entre les différents environnements et permet à la faune d'accomplir ses migrations le long des voies bien connues des pêcheurs locaux.

Cette diversité a permis à nos pêcheurs de développer une civilisation très différente dans ses composants, mais également très semblable dans son art, ses histoires, ses contes, ses chansons et ses recettes. De grands changements se sont succédé au fil du temps : des espèces animales se sont éteintes, des communautés ont profondément été modifiées, des écosystèmes ont disparu.

Notre responsabilité est grande. Malgré l'existence d'organisations internationales puissantes comme le Conseil général des pêches pour la Méditerranée de la FAO, l'Organisation internationale pour la pêche des grands pélagiques, l'Union européenne et les efforts de sensibilisation des autorités compétentes, les résultats ne permettent pas d'être optimiste pour l'avenir.

En prenant part aux débats sur les nouvelles normes en matière de pêche en Méditerranée, nous avons assisté à un jeu « entre sourds » où toutes les parties cherchaient à ne rien changer tout en essayant d'en obtenir davantage. Chaque fois qu'un accord était trouvé (c'est-à-dire compromis), il était pire que le précédent. Comme prévu, six années plus tard, des discussions ont toujours lieu sur ce règlement qui, entre-temps, a été privé d'articles de très grande importance. Dans cette incapacité à trouver des compromis, la chose la plus grave est encore la conscience que nous perdons des ressources maritimes précieuses, mais également notre culture, c'est-à-dire nous-mêmes.

À PROPOS DES PORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT...

M. Sebastiano VENNARI
Dirigeant national de Legambiente

Autrefois, les ports maritimes représentaient une ressource importante pour les territoires qui les accueillait car c'était l'endroit où les marchands se croisaient, dépositaires de biens et de connaissances difficiles à trouver dans un monde qui était loin d'être globalisé.

Avec l'apparition de la société contemporaine, ce rôle a disparu peu à peu, mais les ports de nombreuses localités du littoral italien continuent à constituer une richesse de grande importance. Non seulement du point de vue commercial, mais également et principalement, comme volant de l'industrie du tourisme.

Toutefois, une réalité bien différente se cache derrière ce scénario idyllique. Une réalité dans laquelle les ports se transforment pour la énième fois en raison de spéculations à plusieurs zéros, au détriment des caisses publiques et dans une véritable agression du patrimoine naturel.

C'est ainsi que dans certains cas, des dizaines de ports et de marinas surgissent le long de la côte à quelques dizaines de kilomètres les uns des autres, tels des champignons après un orage, à la barbe de la logique et quelle que soit la gravité de l'évaluation de l'impact sur l'environnement.

Dans d'autres cas pourtant, les structures portuaires conçues pour répondre à des exigences réelles ou prétendues réelles finissent par s'enliser dans le labyrinthe de la bureaucratie et l'on assiste à des retards incompréhensibles qui transforment de vastes parties du territoire en un chantier permanent.

Dans d'autres cas encore, les ports, qui ont été créés en recourant à des crédits du Trésor public, finissent inexplicablement entre les mains de particuliers qui les gèrent à leur convenance. Le résultat est presque toujours le même : des flots d'argent public jetés par les fenêtres et dans les poches des spéculateurs alors que la mer et les côtes agonisent, de plus en plus piégées par le ciment.

C'est par exemple ce qui s'est produit en Sardaigne où, en l'absence d'un contrôle approprié, les intérêts des auteurs de projets et des entreprises de construction ont entraîné la réalisation d'infrastructures surdimensionnées et souvent inadaptées à leur fonction.

Si d'un côté la plaisance nautique est considérée comme un composant significatif de l'économie touristique des zones côtières, d'un autre côté, il est évident que les projets de plan pour la portualité touristique présentés jusqu'à aujourd'hui sont conditionnés par certaines prétendues exigences qui tendent à alourdir plus que nécessaire le niveau des infrastructures présentes sur le littoral. En effet, tout le monde s'accorde à dire que les ports touristiques devraient être de grande taille, avec une capacité minimale de 700 à 800 emplacements de bateau, pour des raisons d'économie de gestion.

Le fait d'accepter aveuglément ce principe signifie ignorer la nette distinction qui existe entre la fonction des ports permanents, destinés à servir de bases logistiques fixes, et les ports d'escale dont l'utilisation est saisonnière car ce sont de simples étapes lors des croisières estivales. Les ports de second type ne nécessitent en réalité ni les dimensions, ni l'ensemble des services qui sont de mise dans les ports permanents. Il convient également de démystifier la présumée exigence en matière d'équipement de l'intégralité du développement côtier italien avec une chaîne ininterrompue de ports qu'il faut construire à 20-30 milles, c'est-à-dire à une journée de navigation normale les uns des autres.

En effet, aujourd'hui déjà, le nombre d'embarcations qui migrent des ports de la Ligurie, de la Toscane et du Latium pour des séjours vers la Corse et la Sardaigne est très élevé, avec des étapes en haute mer de l'ordre d'une centaine de mille, comme un déplacement dans l'Adriatique vers les rivages de la Dalmatie (mais d'un trajet un peu inférieur) semble normal.

C'est pourquoi il est essentiel qu'à partir des efforts faits pour mettre en place un processus de développement du nautisme en Italie ne naisse pas une approche semblable à celle qui a été proposée par le passé avec le projet Bonifica pour le ministère de la Marine marchande ("Système d'abordage dans le Mezzo-giorno"), qui acceptait sans aucune critique les deux postulats à peine débattus, à savoir celui sur la taille des ports qui devaient tous être obligatoirement de grande taille, et celui des distances entre les ports. Un tel procédé se traduirait par une bétonisation supplémentaire du littoral ou par un gaspillage des ressources publiques. En effet, dès que l'on s'éloigne des principales zones desservies, la conception de ports touristiques en utilisant uniquement des capitaux privés n'est possible que lorsque leur réalisation est associée à de grosses opérations immobilières.

Exemple très parlant : ce qui est arrivé dans les îles des Baléares et, plus particulièrement, à Majorque où d'innombrables ports touristiques sont, en réalité, uniquement des "garages à bateaux" pour les complexes touristiques créés le long du littoral. Même si le développement du nautisme peut avoir des répercussions positives du point de vue économique, il subsiste un risque concret que derrière l'objectif officiel d'un tel développement se cachent des intérêts non déclarés pour des opérations immobilières côtières ou pour la construction de ports inutiles qui seront à la charge de toute une collectivité. Il est avant tout nécessaire de faire la lumière sur des chiffres : on parle souvent de 800 000 bateaux, mais la flotte de plaisance italienne s'élève plutôt à 80 000-90 000 bateaux.

Le reste se compose de canots, chaloupes, dériveurs et pédalos qui n'ont rien à faire dans les ports. La "densité nautique moyenne" n'est donc pas un bateau pour 70 habitants, mais un pour 700. La demande en emplacements de bateau permanents pourra donc enregistrer une croissance certaine, mais il sera toujours difficile de convaincre les plaisanciers de choisir comme port d'immatriculation des localités lointaines de leur résidence, voire peut-être difficiles d'accès.

Toutefois, 36 nouveaux ports touristiques ont été construits en Italie au cours des dernières années contre 44 au cours des cinquante années précédentes. Au total, 35 projets (pour 17 000 emplacements de bateau) ont déjà obtenu l'autorisation alors que 50 autres demandes (20 000 emplacements de bateau supplémentaires) attendent une réponse positive de la part des conférences des services. Le tout s'élève à un total de 110 000 emplacements de bateau déjà existants.

Sans faire référence aux documents écologistes qui pourraient être suspectés de partialité, il est utile de citer le contenu du document sur la portualité touristique dans le Mezzogiorno, publié par l'UCINA (l'Union nationale des Chantiers et des Industries nautiques et associées), l'organisme de la Confédération générale de l'Industrie italienne qui regroupe les entrepreneurs du secteur nautique. Selon l'UCINA, dans des régions entières d'Italie, la disponibilité actuelle en emplacements de bateau serait plus que suffisante pour satisfaire les demandes : c'est le cas du Latium, des Abruzzes et des Pouilles qui prévoient pourtant un déferlement de nouveaux emplacements de bateau le long de leur littoral. Ces évaluations doivent également tenir compte du train de vie qui caractérise les différentes régions italiennes : ce n'est pas par hasard si la grande majorité de la flotte se concentre dans la mer Ligurienne, dans la Haute Tyrrhénienne et dans la Haute Adriatique. Le développement du tourisme nautique dans le Mezzogiorno dépendra donc de façon significative de la capacité à attirer une clientèle originaire de l'Italie septentrionale et du Nord de l'Europe. Cela implique la capacité à attirer une clientèle disposée à laisser en permanence son bateau dans le Sud étant donné que la majorité des plaisanciers en croisières estivales ne s'éloignent pas plus de 150 à 200 milles de leur port d'immatriculation.

Toutefois, une clientèle sédentaire arrivera uniquement si le tourisme a été massivement développé à terre ou si les côtes représentent un réel intérêt nautique comme en Grèce, Turquie ou Croatie. C'est une perspective qui, en se fondant sur ce qui s'est déjà passé, peut donner des frissons : il est en effet souhaitable qu'en Italie du Sud, on ne répète pas la tentation de construire davantage d'habitations sur la côte dans l'espoir d'attirer davantage de bateaux.

D'autre part, de nombreux endroits du littoral du Mezzogiorno, bien qu'ils représentent un grand potentiel touristique, possèdent des spécificités qui les rendent peut-être attrayants d'un point de vue nautique, principalement à cause du caractère linéaire et peu prononcé des côtes. Ainsi, une approche plus sélective est justifiée, une approche qui concentre l'attention sur des endroits plus intéressants comme les zones de vacances nautiques, en refusant la proposition du port de grande taille tous les 20 ou 30 milles le long du littoral.

LA MÉDITERRANÉE, UNE MER DE POSSIBILITÉS

Dr. Patrizia LUPI

Directrice du journal "Il Porto Nuovo"

La mer Méditerranée est sans aucun doute la plus vaste région de croisière au monde ainsi que la plus riche du point de vue historique, artistique, culturel et panoramique.

Ce n'est pas pour rien que la "Mare Nostrum" est la destination de croisière qui enregistre la croissance la plus rapide, avec plus de navires, plus de passagers, plus de compagnies, plus de ports et plus de produits. Au cours des cinq dernières années, les compagnies ont proliféré en Méditerranée, avec l'arrivée des voyagistes européens et internationaux et la naissance de produits spécialisés. Les armateurs qui intervenaient dans les Caraïbes ont rejoint notre mer et s'équipent afin de diversifier leur offre et, surtout, d'allonger la saison avec des croisières hivernales. Les navires possèdent des caractéristiques qui rendent de plus en plus agréable le séjour à bord, quelle que soit la saison. Ce sont de véritables villes flottantes avec des galeries pour faire du shopping, des instituts de beauté et des centres de bien-être de très haute qualité ainsi que d'innombrables occasions de se distraire, de s'occuper, de faire du sport et de participer à des spectacles.

Le secteur des croisières est celui qui enregistre une croissance majeure au niveau mondial : plus de 13,4 millions de passagers ont choisi de passer leurs vacances en croisière.

En Europe, les potentialités de ce marché n'ont pas encore été pleinement exploitées et leur nombre devrait augmenter ultérieurement. Les passagers qui transitent dans les ports italiens seront presque 6 millions à la fin de l'année 2006 pour un total de 4 000 abordages. L'année 2005 s'est terminée avec un total de 5 052 750 passagers et 3 873 navires. Toutefois, les données les plus intéressantes concernent la croissance sur ces dix dernières années : le nombre de croisières hivernales a largement augmenté, dépassant 1,5 million de passagers en 2005. L'Italie est désormais la première destination de croisière avec un nombre de passagers dépassant le nombre enregistré en Espagne (3,5 millions de passagers). Pour cette année, on prévoit de source sûre une augmentation de 15,4 % par rapport à l'an dernier. C'est un chiffre important qui est mis en évidence après une analyse approfondie des développements du marché des croisières en Méditerranée où interviennent 56 compagnies maritimes.

C'est là une réussite, mais également un défi pour l'Italie qui devra se présenter au marché international du tourisme non seulement avec ses destinations les plus belles et recherchées au monde, mais également avec une série de services attirant les touristes vers nos ports qui devront accueillir des navires aux tailles toujours plus grandes, pouvant contenir jusqu'à 5 000 passagers. Mais nous devons également proposer des structures d'accueil, une infrastructure routière, une qualité irréprochable des produits touristiques, une offre oenogastronomique empreinte des spécificités du territoire afin que l'offre soit à la hauteur des standards de plus en plus élevés que le marché des croisières propose puisque le luxe caractérise désormais le produit de croisière même s'il est à portée de toutes les bourses, des services à bord aux excursions à terre.

Non seulement les compagnies maritimes exaucent les désirs du marché, mais les ports eux aussi comprennent combien il est important d'offrir des structures et des services toujours plus qualifiés : de nombreuses escales ont développé leurs structures afin d'accueillir davantage de navires en même temps, mais surtout pour offrir des services et des amarres aux bateaux de dernière génération.

Le nombre croissant de passagers et de navires plus grands ont entraîné d'importants investissements dans les terminaux des principaux ports. Le développement des croisières hivernales et l'intensification de la compétition ont stimulé l'ouverture de nouveaux ports d'accostage. Une majorité d'entre eux enregistre un nombre important

de passagers. Exemple : le port de Civita-vecchia qui, en seulement dix ans, est passé de 50 à 900 navires de croisière avec plus d'un million de passagers, disputant la première place en Méditerranée au port de Barcelone. Voici quelques chiffres sur les grands ports italiens. Livourne prévoit d'ici la fin de l'année 590 000 croisiéristes, Naples 950 000, Civitavecchia 1 150 000, Palerme 260 000, Venise 900 000, Messine 230 000, Bari 280 000, Gênes 450 000 et Savone 600 000. Autres chiffres intéressants : le nombre de nouvelles destinations comme Catane avec une prévision de 90 000 croisiéristes, La Spezia avec 60 000, Trieste avec 50 000, Portoferraio avec 40 000, Portofino avec 42 000 et Sorrente avec 40 000. En principe, les ports, même les plus petits, présentent des résultats positifs. En haute saison, certains ports enregistrent la présence simultanée de 6 ou 7 navires et de 15 000 passagers par jour.

Même le secteur des constructions navales en Italie profite du développement du secteur des croisières. Il suffit de penser que dans le monde, 30 nouveaux navires sont actuellement en cours de construction et ils seront livrés d'ici 2008. Environ la moitié d'entre eux provient d'Italie.

Et les Italiens n'ont rien à apprendre en termes de style et de qualité. Fincantieri est en train de construire les plus beaux navires au monde dans ses usines disséminées dans tout le pays. Avec les quatre plus grandes compagnies de croisière qui investiront 16 milliards de dollars pour la construction de nouveaux navires au cours des quatre prochaines années, mais également avec les plus petites compagnies qui recherchent activement de nouveaux marchés de construction, le secteur des chantiers navals est l'un des plus grands secteurs de pointe de l'économie italienne.

Cependant, la sécurité et l'environnement restent un sujet d'importance pour le secteur des croisières comme pour celui des ferry-boats et pour l'économie de la mer dans son ensemble. Dans l'optique du développement économique et de la croissance de l'occupation directe et induite, il conviendra de viser à un progrès durable sans perdre de vue la sécurité et le respect de l'environnement, l'application des innovations technologiques et scientifiques, des études et des recherches, de la formation pour les anciennes et nouvelles professions nautiques et maritimes afin de garantir à notre mer et à notre littoral que nous conserverons les conditions environnementales qui les rendent uniques au monde.

LA CULTURE MÉDITERRANÉENNE DANS LE RAPPORT ENTRE L'ETHNIE ET LES PRÉSENCES LINGUISTIQUES MINORITAIRES EN ITALIE

M. Pierfranco BRUNI

*Président du Comité national des Minorités ethnico-linguistiques en Italie du ministère pour
les Biens et les Activités culturels*

La Méditerranée abrite des cultures submergées et des métaphores de l'appartenance. Les lieux de jadis deviennent les lieux d'un être et d'un savoir vivant dans un récit constant qui pousse à être attentif à la nostalgie des civilisations et à l'attente des peuples.

Mais Méditerranée n'est pas uniquement synonyme de mer. L'eau comme l'allégorie du changeant est un élément qui offre une interprétation littéraire et mystérieuse. Il y a également la terre, comme désert, comme témoignage d'une spiritualité qui lie le passé comme la voix d'un destin indéfinissable et l'attente comme une dimension prophétique.

Il ne faut pas uniquement considérer la Méditerranée comme le berceau de l'Histoire, mais également comme l'avenir des civilisations dans lesquelles se sont rencontrés les voyages, les souvenirs et le parcours d'une attente qui se tourne vers le futur. Et c'est là un fait qui concerne les 12 ethnies (historiques, selon la réglementation en vigueur), considérées comme telles en Italie. Des Arbëreshes aux Grecs. Des Ladins aux Sardes. Des Occitans aux Franco-Provençaux. Ces ethnies n'appartiennent pas à la culture de la modernité et avec la modernité, en termes culturels, elles s'affrontent en permanence.

L'appartenance est l'intérieur d'une communauté. Ce qui se ressent, qui se sent, qui s'écoute réellement. Ne sous-évaluons pas une réflexion du genre car la vraie protection des racines se joue sur deux plans : la langue et la capacité de résistance du point de vue religieux. La Méditerranée a vu et voit encore des passages de peuples qui transmettent des modèles d'appartenance. Pas une appartenance, mais des modèles qui interagissent avec les différents pays frontaliers et aussi avec les pays intérieurs qui doivent à la Méditerranée une grande partie de leur histoire.

Certaines langues ont été filtrées par des enracinements qui ont trouvé dans la Méditerranée non seulement un humus éthique, mais également une spiritualité et une essence. Car c'est dans la véritable rencontre de ces cultures que la Méditerranée représente la liaison entre l'Occident et l'Orient. Les ethnies qui sont présentes en Italie, même celles qui possèdent une racine nordique, ne peuvent pas se définir sans une valeur qui nous pousse à la compréhension des pivots essentiels provenant de réalités méditerranéennes.

Si des présences minoritaires persistent, porteuses d'ethnies diversifiées, ce n'est pas uniquement une question relative aux nouvelles migrations ou aux nouvelles diasporas, mais l'Italie est une terre qui abrite d'anciennes ethnies qui se sont bien enracinées sur son territoire. On considère ces cultures comme étant anormales par rapport à une tradition méditerranéenne. Elles conservent la foi en un enracinement précis et sont totalement conscientes de leur histoire.

Je fais référence à des ethnies comme les Cimbres, les Ladins, les Germains et les Franco-Provençaux ou, en me risquant à quelques comparaisons, les Occitans. Les données objectives de leurs origines ne prennent pas à parti la Méditerranée. Malgré toutes leurs traditions et leurs cultures d'appartenance, elles ont trouvé en la Méditerranée un vécu avec lequel elles pouvaient établir un dialogue permanent.

La langue et la véritable affirmation de l'identité, laquelle devient à son tour, la définition d'éléments symboliques. Ces présences minoritaires se déclarent avec leurs traditions et avec un réseau symbolique qui

ne peut pas être semblable à celui des Grecs ou des Arbëreshes, des Croates, des Slovènes, des Frioulans ou des Catalans. En outre, il existe d'autres présences minoritaires qui ne disposent d'aucun lieu, mais qui n'ont également aucun non-lieu. Seule la Méditerranée peut unir dans la diversité. Voilà pourquoi il ne peut exister qu'une seule culture méditerranéenne et il ne peut régner qu'une Méditerranée liée, même de façon marquée, uniquement à l'Histoire, c'est-à-dire au passé. Une nouvelle " perception " de la Méditerranée se trouve dans la conscience des différentes diversités.

Les peuples et les civilisations ne peuvent pas vivre du passé car ils courent le risque de mourir du passé. La Méditerranée, qui a été le lieu de la prophétie, ne peut pas faire moins que de marquer le destin de l'avenir. La tradition se trouve dans les peuples. Dans ces peuples qui l'ont traversée et qui la vivent. L'avenir est dans la centralité d'un processus qui va plus loin.

ENTRETIEN DU PRÉSIDENT DE L'AREMOL

*M. Clemente RUGGIERO
Président de l'AREMOL*

Le 25 janvier 2006, Clemente Ruggiero est devenu le président de l'AREMOL (Agence régionale pour la Mobilité du Latium) dont l'objectif consiste à doter cette région d'un support technique adapté pour l'activité de programmation et de planification des transports publics locaux et pour l'analyse de l'évolution de la mobilité régionale, des réseaux de transport et de l'impact du système de transport sur le territoire et l'environnement.

Depuis le début, M. Ruggiero a organisé sa gestion d'Aremol en appliquant les critères d'efficacité et de productivité assurés par le secteur privé, avec pour objectif de mettre au point un modèle d'agence comparable aux modèles européens comme Transport for London.

Vous avez cru et vous croyez encore beaucoup en Piero Marrazzo comme président de région.

Qu'est-ce qui vous inspire autant confiance en sa gestion administrative ?

M. Marrazzo possède une politique de grande planification et en même temps, une confrontation permanente avec la base, qui représente l'humus même de la politique, et qui se joue de nos jours trop souvent dans les secrétariats et finalement bien peu avec les personnes. Il représente une garantie renouvelée de développement politique programmatique formé par une délégation partagée entre tous, qui n'est pas, comme certains peuvent le penser, une nouvelle occasion de répartir les rôles.

Quelles sont les directives sur lesquelles il a basé sa gestion de l'Aremol ?

Les véritables moteurs du développement du Latium sont la santé et la mobilité. C'est pour cette raison que M. Marrazzo a souhaité rénover l'agence, fondée en 2003, en lui fournissant de nouvelles impulsions.

La première tâche a évidemment consisté à mettre au point le programme et la planification.

De concert avec l'Assessorat à la Mobilité, les lignes directrices du Plan régional de la Mobilité des Transports et de la Logistique ont été rédigées, et un partage est en cours par le biais de quelques rencontres avec les provinces, communes, associations du secteur, comités et universités. Un grand travail de concertation a été initié sur l'impulsion des objectifs de M. l'assesseur Fabio Ciani afin qu'il lance, dans les plus brefs délais, les nouveaux aménagements qui reposent sur le modèle novateur de partage de toutes les parties en cause.

L'agence Aremol a été l'organisme chargé de la rédaction de ce plan et en seulement cinq mois, grâce à un conseil d'administration vraiment dynamique, nous sommes parvenus, même en héritant d'une situation d'absence totale de plan, à mettre en place un cadre de développement de la mobilité régionale en identifiant les investissements nécessaires, le renforcement des services et l'orientation de la gestion.

Quelles sont les lignes directrices de cette planification ?

Le plan, outil complexe du programme, vise à l'aménagement du territoire et des transports et au système financier. L'aménagement du territoire et des transports consistent en une amélioration du service des transports publics locaux et dans cette optique, parmi toutes les autres interventions, nous avons pensé réorganiser le système de paiement avec l'émission d'un billet électronique unique. Bien entendu, pour obtenir ce résultat, il est nécessaire de créer une société collective qui permettra également de réorganiser le système de répartition des recettes qui sont, dans certains cas, basées sur le critère du nombre de voitures par kilomètre offert et du nombre de passagers transportés. Cette réorganisation nous alignerait sur les directives communautaires qui prévoient la libéralisation des transports publics locaux.

En outre, toujours dans le but d'améliorer la qualité du service, nous souhaiterions créer une inspection pour contrôler l'application des contrats de service avec les entreprises et ouvrir des guichets au citoyen, non seulement pour recueillir ses protestations, mais également pour recevoir ses suggestions sur la façon d'optimiser le service.

Quel rôle jouent les sociétés de transport dans ce contexte de réorganisation ?

La nécessité de réorganiser ne peut être imputée aux sociétés de transport, lesquelles ont obligatoirement eu une gestion basée sur la résolution des urgences. Elles ont fait des efforts importants pour tenter de pourvoir aux problèmes. Cependant, une nouvelle programmation est nécessaire, principalement si elle vise à de nouvelles stratégies de recherche de fonds et à des méthodes plus souples d'investissement. L'innovation fondamentale pour une meilleure gestion souvent récompensée par des fonds européens.

UN PROJET D'ÉLEVAGE EXPÉRIMENTAL

*Professeur Roberto BEDINI
Institut de Biologie et d'Écologie marine de Piombino*

La possibilité de réintroduire le homard européen (*Homarus gammarus*) dans des environnements naturels à des fins de repeuplement a permis d'augmenter considérablement l'intérêt lié à la production des larves de cette espèce. Les nombreuses expériences de repeuplement effectuées jusqu'à maintenant ont démontré que la réussite dépend de la qualité des larves utilisées. Il est par conséquent nécessaire de rendre plus efficaces et abordables les techniques de reproduction et d'élevage des larves de homard afin de garantir un nombre constant de spécimens adaptés aux essais de réintroduction.

En Italie comme dans le reste de la Méditerranée, il n'existe en réalité aucune activité de pêche spécifique à la capture de ce crustacé et souvent, il est difficile d'obtenir des informations précises car lors de la vente, la prise ne passe pas par les réseaux officiels de la commercialisation. Même s'il n'existe aucune donnée officielle sur le poids débarqué commercial en Italie, selon certains auteurs, cette espèce est plutôt rare le long des côtes italiennes (Auteri, 1975 ; Cingolani et d'autres, 1986). Cette condition ainsi que le fait que les spécimens capturés sont souvent de petite taille constituent dans l'ensemble un indice préoccupant de surpêche de cette espèce. La réduction des populations sauvages peut être liée à des pratiques de pêche illégales (capture de spécimens de petite taille, de femelles en pleine reproduction) (Acheson & Steneck, 1997) et dans tous les cas, il semble que l'activité de plus en plus étendue de pêche sous-marine est un facteur important.

La grande vulnérabilité de cette espèce aux pièges et le long cycle biologique sont des caractéristiques qui contribuent à favoriser le dépeuplement des populations méditerranéennes. De nombreux scientifiques ont documenté la possibilité d'obtenir un nombre élevé de larves du homard européen et américain en bonne santé (Beard & Wickins, 1992 ; Burton, 1992 ; Goldstein, 1997) même si les recherches dans ce domaine en Italie sont décidément bien rares (Auteri, 1975 ; Rivas et d'autres, 1995, 1998 ; Scovacricchi, 1998 ; Scovacricchi et d'autres, 1999 ; Ferrero et d'autres, 2000). Pourtant, même si le délai nécessaire pour atteindre une taille de marché est plutôt long (4 ans), les pratiques d'élevage supposent un grand intérêt dans le cadre des projets de réintroduction de l'espèce dans des environnements naturels et d'augmentation des stocks. (Cook, 1995 ; Bannister & Addison, 1998 ; Rivas, 1998 ; Jorstad & Farestveit, 1999 ; Burton, 2000)

Les programmes de recherche actuels sont presque exclusivement orientés sur la production à des fins de réintroduction active. La production de nombreuses larves en bonne santé semble l'une des solutions pour obtenir une survie maximale dans la nature. Dans ce cas, les difficultés résident dans l'élevage des larves jusqu'au stade 12, voire plus. Si en effet l'élevage des larves semble plutôt simple car il peut être effectué en commun, une fois le stade de post-larve atteint, le homard acquiert un comportement territorial agressif qui donne souvent lieu à des actes de cannibalisme.

Dans le cadre de ses expériences, Bannister (Bannister et d'autres, 1994) a mis en évidence la façon dont les homards élevés et réintroduits sont en mesure d'atteindre la taille du marché (après une période de 4 à 5 ans) et de se reproduire avec succès. Bien qu'il soit parfois possible d'observer de petites différences morphologiques (une variation de la pigmentation), les spécimens élevés ne peuvent être distingués des individus sauvages dans leur saveur et leur structure (Burton, 1992) car ils terminent leur croissance en haute mer.

Les pratiques d'augmentation des stocks comme modèle d'une gestion optimisée et plus rationnelle des ressources de poissons ont suscité un intérêt croissant qui est justement en rapport avec la diminution toujours plus évidente de nombreuses espèces. Dans ce contexte, le fait que les larves de homard réintroduites ont tendance à rester à proximité des sites où elles ont été relâchées, constitue un important avantage pour réaliser des opérations de repeuplement des stocks efficaces.

BIODIVERSITE ET PECHE EN MEDITERRANEE: PARTENARIAT, EQUITABILITE ET LEGISLATION EN FAVEUR D'UNE DURABILITE

Dr Aouij - Chaouch SALOUA
Faculté des Sciences de Tunis - Université de Tunis El Manar

Cher amis de la Tunisie, sûr le bateau de la paix, de l'amitié, de l'équitabilité rive Nord/rive Sud et de la durabilité, je vous convie à une escale tunisienne dans nos jardins de jasmin pour un briefing ciblant la Biodiversité et la pêche dans notre piscine méditerranéenne pour nager ensemble vers notre destin communs.

La Tunisie, consciente et réaliste, terre de paix, d'ouverture et d'ambition, s'active dans la réflexion et la recherche des solutions et des stratégies préventives évitant toute situation incontournable en adhérant totalement à toute évolution scientifique et technologique dans un cadre respectueux du développement durable et de toute législation internationale précise de limites en matière de droits et de devoirs et, également, et surtout, de partenariat fertile.

Au sommet de la pyramide politique, une volonté se précise, favorable à "...la coopération bilatérale, qu'il s'agisse de coopération économique, sociale et culturelle ou d'échanges humains, ainsi que l'évolution continue de cette coopération qui confirme la place privilégiée de l'Italie parmi les partenaires de la Tunisie et approfondit les liens solides qui unissent nos deux pays..." (Rome, 11 May 2004, rencontre avec le Président italien Carlo Azelio Ciampi).

Une prise de conscience justifiée et légitime invite à la connaissance, la solidarité et à la contribution : principaux atouts du citoyen tunisien. La mobilisation de nos ressources humaines est totale sans exclusion aucune de quelque catégorie que ce soit garantie de réussite, efficacité et durabilité. L'adjonction des efforts des diverses composantes de la société civile à ceux de l'Etat réalise l'harmonie souhaitée. La mise en place d'une organisation d'interface entre les différents acteurs constitue la base de cette culture fondée sûr la formation /sensibilisation /médiation, outre la recherche scientifique, les divers partenariats fertiles, le respect des législations internationales et la conjugaison de tous les efforts, avec des échanges de compétences et d'expériences, pour positiver et construire ensemble et même lutter contre l'illegalité et la désorganisation ainsi que toute forme de mentalité perverse à l'origine de déséquilibres possibles dans un objectif d'amélioration des conditions de notre région commune mais aussi d'ouverture de notre pays ambitieux et de recherche d'une place privilégiée, cependant légitime et justifiée, dans notre espace méditerranéen et également planétaire autorisant le décollage. Des courbes de bilans et de balance entre les réalités des ressources naturelles modestes et des perspectives d'avenir modernes et ouvertes aux nouveautés et au dialogue, à côté des études d'impact, justifient une qualité de vie convoitée.

Notre Mer est confrontée à diverses pressions naturelles et anthropiques dont : la pollution, la sûr-exploitation des ressources (pêche, produits utilisés en pharmacie ou cosmétique ou artisanat et bijouterie...), le tourisme, l'industrie, les rejets urbains et agricoles sans traitement préalables, les activités d'exploitation pétrolière ou minières off shore et le transport et divers trafics maritimes avec les différentes sortes de ports mal ou pas dépollués, changements climatiques et érosion marine littorale,... autant de raisons justifiant une biodiversité méditerranéenne menacée. Diverses études sont déjà réalisées dans le cadre de Mastères en collaboration avec l'Université de Pise et des sociétés du secteur privé et des résultats témoignant d'une volonté de recherche de solutions constituent des informations enrichissantes du puzzle étalé sûr notre table.

Le contrôle de ces activités gagnerait par la création d'observatoires, de parcs transfrontaliers et de révision des textes de lois dans un cadre responsabilisant les pays des rives Nord/Sud et Est/Ouest. Les efforts des chercheurs et des associatifs sont les clefs de la réussite et les occasions de nous rencontrer, pour discuter, nous étalent un tapis rouge d'amitié et de collaboration rapprochant nos continents.

MAREAMICO, l'AREMEDD et la SSNT ont porté des alliances encourageantes pour d'autres intégrations bienvenues, puisque non seulement l'union fait la force, mais elle fait, aussi, et surtout l'entente ; l'invitation reste "open " et à une prochaine rencontre avec de nouvelles innovations!

LA PÊCHE ET L'UNION EUROPÉENNE

Dr Mario FERRETTI

C.I.R.S.PE. - Centre italien de Recherches et d'Études pour la Pêche

L'Union européenne dispose des compétences sur la pêche en général et par conséquent, sur la pêche en Méditerranée lorsqu'elle est réalisée par des navires qui battent pavillon d'un État membre. Aujourd'hui, on compte 7 États membres de l'Union européenne qui ont un littoral méditerranéen, en particulier l'Espagne et la France avec un rivage atlantique outre leur rivage méditerranéen, l'Italie et la Grèce auquel sont récemment venues s'ajouter Malte, la Slovénie et Chypre.

Ainsi, la politique de la pêche, la gestion et la réglementation se trouvent essentiellement entre les mains de l'Europe. Pourtant, malgré toutes les bonnes intentions et les tentatives louables de créer des règlements adaptés à une gestion intégrée de la pêche en Méditerranée, on ne peut que constater l'existence de nombreuses incompréhensions entre le monde méditerranéen et la pêche en mer du Nord ou dans l'Atlantique.

Les fonctionnaires de la Commission européenne qui disposent d'une formation principalement axée sur la face nord-ouest de l'Europe, ont beaucoup de difficultés à comprendre la spécificité méditerranéenne qui se caractérise par un nombre élevé d'espèces présentes et une durée de vie des organismes marins plutôt courte, plus courte généralement que celle des espèces de l'Atlantique et de la mer du Nord.

Souvent, les pêcheurs de la Méditerranée doivent respecter des règlements incompréhensibles, difficiles à appliquer et qui leur semblent parfois même accablants. Cela provient d'une vision de la pêche méditerranéenne influencée par des expériences, des connaissances et des gestions de la pêche extra méditerranéenne.

Il suffit de penser par exemple à la hauteur maximale des filets dormants (4 mètres) qui est une mesure réellement incompréhensible pour un pêcheur méditerranéen. En effet, tout le monde sait que les filets droits profonds et les filets combinés présents en Méditerranée ont toujours fait plus de 4 mètres de haut. Le fait de vouloir à tout prix appliquer à la Méditerranée des concepts décidés à partir d'expériences effectuées sur d'autres types de mers provoque l'incompréhension, le non-respect de la réglementation, la méfiance des acteurs en la capacité de l'Union européenne à gérer la question de la pêche.

Depuis la récente approbation du FEP (Fonds européen pour la Pêche) qui a réduit, rendu difficile, voire non finançables, nombre des interventions qui étaient auparavant financées, le débat et l'approbation du règlement relatif à la Méditerranée sont désormais attendus.

Au cas où il serait approuvé dans sa version définitive, on se trouverait en grande difficulté pour continuer lesdites pêche spéciales.

On comprend la nécessité de réglementer la pêche, mais on ne comprend pas l'acharnement à refuser de reconnaître un certain type de pêche traditionnelle qui possède des siècles d'histoire et qui n'a provoqué aucune réduction dangereuse des espèces cibles ou des espèces accessoires capturées en même temps que les espèces cibles, comme les recherches l'ont démontrée.

La pêche méditerranéenne avec ses formes traditionnelles de gestion, qui peuvent peut-être saisir d'horreur les fonctionnaires de Bruxelles, n'a jamais entraîné les ressources dans une crise sérieuse alors que malheureusement, une gestion plus judicieuse, en apparence au moins, a pratiquement provoqué la disparition de nombreuses ressources en mer du Nord. Il suffit de penser que malgré une augmentation considérable du prix du carburant, la pêche en Méditerranée continue à être pratiquée même avec

d'autres difficultés, c'est-à-dire que ce secteur est malgré tout prépondérant, même avec les augmentations des coûts de production car les ressources ne sont plus autant négligées.

Il est alors difficile de comprendre, pour un pêcheur méditerranéen, comment il est possible de penser appliquer une loi, un règlement aussi punitif, dans le but de protéger les ressources alors que ce règlement sera ensuite appliqué à seulement 7 pays (ceux de l'Union européenne) sur 20 et plus qui ont un rivage sur la Méditerranée.

Comme je l'ai déjà dit, je crains que les incompréhensions entre les Méditerranéens et les fonctionnaires de la Commission européenne n'augmentent alors que le contraire serait souhaitable.

LE RETOUR DE LA GRANDE MÈRE MÉDITERRANÉE

Dr Neria DE GIOVANNI
Directrice de la revue "Salpare"

Les peuples de la Méditerranée dans leurs civilisations préhellénique, minoenne, anatolienne et mésopotamienne, développèrent le sens religieux en le liant étroitement à l'activité paysanne des origines. Et la Potnia, la Magna Mater, trouve son fondement dans une religiosité agricole issue de la civilisation néolithique circumméditerranéenne.

L'île et l'eau qui l'entoure sont des symboles puissants de la féminité.

La Méditerranée est une mer fermée, couverte d'îles. Île, terres émergées, féminité terrestre pénétrée par l'onde masculine, comme le racontent les nombreuses mythologies de l'accouplement de Zeus rapace qui devient, lui aussi, une onde, ou un taureau blanc qui enlève la princesse Europe qui se trouve, non par hasard, sur le rivage de la mer de l'île de Crète.

L'invasion des peuples guerriers de l'époque des métaux chassa du bassin méditerranéen les déesses fondatrices de la nature et protectrices de la vie, en les remplaçant par un panthéon de divinités masculines, nomades et agressives. Ariane est chassée par Thésée le Grec qui est revenu vainqueur de Crète. Médée, la déesse magicienne d'Asie Mineure, est abandonnée par l'envahisseur Jason : et la liste est encore longue.

C'est ainsi que la Grande Mère a navigué dans le bassin méditerranéen : de la Crète aux Cyclades, au delta de la Libye, à la Fenicia, à la mer de Sicile, à la Thrace, à l'Anatolie, à la Turquie, c'est une manifestation incessante de déesses potnia, de divinités féminines aux noms divers.

Et Isis en Égypte, Astarté en Assyrie et à Babylone, Cybèle en Anatolie, Artémis en Grèce. La Potnia " kurotrophos " (nourrice du fils) est l'une des représentations les plus répandues dans le bassin méditerranéen.

Aujourd'hui encore, la symbolologie de l'Islam contient l'un des symboles de la Grande Mère Astarté, " la main de Fatima ", signe de la féminité méditerranéenne avec laquelle la déesse Astarté accompagnait la vie des peuples.

Astarté illumine notre chemin: en effet, son nom provient de l'akkadien " sararu " qui signifie briller, puis est passé par le grec " ateros ", étoile, astre.

Ainsi, même le terme très américain " star " possède une étroite parenté linguistique avec l'antique Astarté qui, aujourd'hui encore, nous enseigne la culture de la tolérance et de la compréhension réciproque.

LA MÉDITERRANÉE ENTRE DÉVELOPPEMENT ET DÉGRADATION

*Prof. Leonardo DAMIANI – Prof. Antonio GIULIANI
C.I.R.S.PE. - Centre italien de Recherches et
d'Études pour la Pêche*

Au cours des 10 dernières années, de nombreuses initiatives ont vu le jour, destinées à augmenter les trafics maritimes : autoroutes de la mer, développement des ports, création de nouveaux hubs, construction de nouveaux navires de croisière de plus en plus grands. Les conditions internationales changeantes et la sécurité relative des routes méditerranéennes par rapport aux routes océaniques ont créé des conditions qui ont redonné à la Méditerranée le rôle stratégique et barycentrique des grandes voies internationales qu'elle avait perdu au cours des derniers siècles, lorsque les grandes civilisations qui ont marqué l'histoire de l'humanité ont cédé le pas à des intérêts économiques et militaires qui ont déplacé les leviers du monde occidental vers les mers du Nord et les océans.

L'augmentation du trafic en Méditerranée semble encore loin d'avoir rejoint le niveau de saturation et cela justifie les adaptations structurelles permanentes, destinées à valoriser le secteur fondamental de l'économie des pays méditerranéens.

Même le nautisme de plaisance, un secteur florissant de l'économie italienne, semble attirer de plus en plus de personnes, et les études sur ce secteur montrent que l'élément principalement limitatif pour son développement est constitué d'un manque considérable de structures portuaires adaptées.

Lorsque l'on fait référence au panorama des activités qui se nourrissent de la mer, on ne peut négliger la pêche, un secteur traditionnel est depuis toujours un stimulant de notre économie. Toutefois, soulignons la réorganisation pénible de ce secteur, que ce soit dans la réduction totale de la prise, soit dans la crise irréversible qui assaille les systèmes traditionnels.

Les flux continus et croissants d'immigrants clandestins contribuent malheureusement assez à augmenter le trafic maritime et à engager les forces préposées à la sécurité de la navigation. Cette immigration clandestine se caractérise souvent par des conditions de navigation à la limite du supportable et elle est alimentée par la grande pauvreté des pays d'origine et par une délinquance organisée, sans aucun scrupule et insouciance des valeurs élémentaires de l'être humain.

La tendance des activités liées à la mer à se développer est finalement très encourageante. De plus, nous pouvons supposer qu'elle va encore croître, stimulant toute l'économie du bassin méditerranéen. Si, comme nous l'enseigne l'histoire, il est vrai que les sociétés plus évoluées sont toujours développées sur un littoral maritime, nous devons supposer que la pression anthropique sur les régions non côtières augmentera de plus en plus à l'avenir.

D'autre part, les scientifiques de l'écosystème marin ont depuis longtemps tiré la sonnette d'alarme sur les modifications environnementales qui ont déjà produit un préoccupant dépeuplement chez les poissons et, en général, une altération écologique qui sera de plus en plus difficilement viable.

Comment faire pour concilier les exigences en matière de développement avec le délicat équilibre de l'environnement marin?

Les études commencent à fournir des indications probantes, mais il est essentiel que les analyses réalisées se traduisent par des choix communs entre les différents pays méditerranéens.

En effet, les sujets présentés ne peuvent pas trouver de réponse partielle. Il convient de renverser la " tendance au morcellement ", c'est-à-dire la tendance à décentraliser de plus en plus les décisions stratégiques qui, par la force des choses, dépassent les intérêts locaux.

Si le désir d'autonomie des collectivités territoriales est largement justifié par le désir d'affirmer que ce principe de subsidiarité, qui est entre autres sanctionné par la Constitution italienne, il est nécessaire de reconnaître également l'importance d'une régie commune qui serait en mesure d'affirmer le principe de solidarité entre les peuples, ce qui n'est certainement pas étranger aux sujets environnementaux.

En définitive, si l'on veut protéger la Méditerranée, il faut que les pays méditerranéens s'efforcent davantage de concevoir et de mettre en place des programmes communs dans les différents secteurs qui conditionnent la vie de notre mer et que de tels programmes soient coordonnés.

Il serait donc souhaitable de créer une autorité transnationale qui serait en mesure de garantir la réalisation des programmes internationaux, sans priver les différents pays de l'autonomie nécessaire dans le cadre des aspects les plus particuliers et les plus porteurs des intérêts locaux.

LE SANCTUAIRE “PELAGOS”

Dr Luigina FATTOROSI

Département des Sciences environnemen-tales - Université de Sienne

Le sanctuaire pour les mammifères marins Pelagos est le premier grand exemple d'aire marine internationale protégée en Méditerranée. C'est une large bande de mer qui se compose de zones maritimes situées dans les eaux intérieures et dans les mers territoriales de la République française, de la République italienne et de la Principauté de Monaco, mais également des zones de haute mer.

Le sanctuaire protège une zone qui est depuis toujours fréquentée par de nombreuses espèces de cétacés. Grâce à sa vaste étendue, à son contrôle et à la procédure qui a permis de le créer, c'est un sanctuaire atypique par rapport aux autres aires marines italiennes protégées. En effet, le sanctuaire Pelagos a été créé conformément à un accord international entre la France, l'Italie et la Principauté de Monaco le 25 novembre 1999, transposé en Italie par la loi n°391 du 11 octobre 2001 de ratification et d'exécution de l'accord.

Les conditions océanographiques particulières et favorables, en particulier l'abondance de plancton allié à la variété de l'habitat, font de ce sanctuaire l'aire préférée de nombreuses espèces de cétacés qui se répartissent dans ses eaux selon leurs habitudes éco-éthologiques.

On a pu repérer une vingtaine d'espèces et 8 d'entre elles sont considérées comme des espèces communes: le rorqual commun (*Balaenoptera physalus*), le cachalot (*Physeter macrocephalus*), le dauphin bleu et blanc (*Stenella coeruleoalba*), le grand dauphin (*Tursiops truncatus*), le dauphin commun (*Delphinus delphi*), le ziphius (*Ziphius cavirostris*), le dauphin de Risso (*Grampus griseus*) et le globicéphale noir (*Globicephala melas*).

Grâce à ses caractéristiques, le sanctuaire pour les mammifères à également été ajouté à la liste des Aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne (ASPIM) prévue par le protocole sur les aires spécialement protégées et la diversité biologique en Méditerranée (protocole SPA) de la convention-cadre pour la protection de l'environnement marin et de la région côtière méditerranéenne (Convention de Barcelone), engageant ainsi les 17 États et organismes internationaux adhérant au protocole, dans le respect du contrôle prévu par la loi portant institution. Vient également s'ajouter dans ce contexte le Centre de Recherches sur les Cétacés Delphin, une association sans but lucratif, fondée en 2001 de la volonté d'un groupe de scientifiques passionnés par la mer, dont les principaux objectifs sont la protection des mammifères marins en collaboration avec l'Università degli Studi de Sienne.

Les recherches effectuées visent à identifier les différents aspects de la biologie et de la socio-écologie des espèces par le biais de l'identification photo, des enregistrements acoustiques, de l'étude du comportement et des temps d'immersion ainsi que de l'évaluation des contaminants introduits par le biais de leur régime.

Au jour d'aujourd'hui, de nombreux milles ont été parcourus à bord de la goélette Mistral et du bateau Universitatis et la ténacité des volontaires a permis de vérifier parmi les zones de l'Archipel toscan celles qui sont " critiques " à des fins de protection des cétacés, principalement les zones d'alimentation et le degré d'interaction avec les activités humaines.

Outre les interactions très fortes avec les activités de pêche et le trafic nautique, une forme d'interaction importante a été vérifiée entre les cétacés et l'homme, particulièrement sournoise pour la pollution.

À l'heure actuelle, les études sur les mammifères marins sont réalisées au moyen de la biopsie, une méthode invasive surtout chez les spécimens de plus petite taille.

L'objectif des chercheurs du Centre Delphin et de l'université de Sienna consiste à élaborer un modèle qui permettra d'évaluer le risque de contamination par les POP (polluants organiques persistants), dont les PCB par exemple, sans intervenir directement sur l'animal, mais simplement en analysant ses proies. La création du sanctuaire Pelagos, la rédaction du plan de gestion et la mise en place des organismes qui se chargeront de la gestion sont les premières grandes étapes.

Désormais, nous devons fournir un travail considérable afin de connaître le fonctionnement de cet environnement extraordinaire, une condition requise indispensable pour la mise en oeuvre d'une politique de conservation.

PARCS ET ITINERAIRES ARCHEOLOGIQUES SOUS-MARINS

Professeur Sebastiano TUSA
Direction de la Mer - Région Sicile

Dans la brève histoire de l'archéologie sous-marine comme science (1950), le terme "récupération" a pendant longtemps été intrinsèquement lié à toute pratique qui comportait l'étude, l'analyse et la jouissance des biens, épaves et architectures submergés. Faire de l'archéologie sous-marine signifiait presque automatiquement faire de la récupération.

Cela répondait à une habitude répandue jusqu'à l'arrivée des techniques modernes d'immersion qui ont "démocratisé" les visites en mer et dans la mer en augmentant de façon exponentielle le nombre de personnes qui pouvaient aisément atteindre les profondeurs marines, quand bien même limitées.

De nos jours, la situation a considérablement évolué grâce à une prise de conscience progressive des témoignages du passé que l'on tente de ne plus sortir de leur contexte, que ce soit sur la terre ou dans la mer. La récente édition du traité de l'UNESCO pour la protection du patrimoine culturel subaquatique indique dans l'annexe la recommandation spécifique d'éviter le plus possible de retirer des objets du fond de la mer. Par conséquent, la mer est considérée comme un vaste musée où les témoignages de l'homme d'autrefois cohabitent et sont lus sans altérer le contexte d'origine du sol.

C'est en vertu de ces principes que depuis des années, nous avons entrepris en Sicile de laisser les pièces en mer (à Pantelleria Gadir, Punta Limarsi, Punta Tre Pietre, à Levanzo Capo Grosso).

Tandis que se créent les conditions d'un séjour sûr des pièces au fond de la mer, nous avons cherché à créer un itinéraire ou un parc qui permettrait aux visiteurs de voir les objets directement sur leur sol d'origine à travers un système de caméras subaquatiques reliées à des installations fixes de télécontrôle et de télédiffusion au musée.

Cependant, nous souhaitons que ce qui résiste encore au fond de notre mer puisse faire partie intégrante d'un vaste musée articulé utile pour comprendre l'histoire du rapport entre l'homme et la mer et permettra de mettre en place un développement touristique-culturel sain.

UN “REGISTRE COMMUN” EST NECESSAIRE

Dr Massimo COCCIA
Président FEDERCOOPESCA

Vingt cinq pays et 25 façons de vivre en Europe, mais en 2007 lorsque les portes de l'Union européenne s'ouvriront à la Roumanie et à la Bulgarie, ce chiffre atteindra les 27 pays.

Les traditions et la culture locale d'une nation sont des caractères distinctifs qui ne peuvent être supprimés. Si cela est vrai dans l'absolu, cela l'est encore plus pour la pêche.

La pêche, essentiellement artisanale en Méditerranée (où une flotte nombreuse, mais de petite taille, réalise 80 % de son activité de pêche au niveau artisanal) et la pêche océanique, avec des embarcations de très grande taille, qui se pratique dans le Nord de l'Europe, sont deux façons d'envisager l'activité professionnelle de la pêche. C'est une activité qui nécessite un registre commun de coordination qui serait également en mesure de recueillir les particularités individuelles. En bref, il s'agirait de règles communes et partagées qui sauraient s'adapter à toutes les exigences.

D'ailleurs, le secteur de la pêche a toujours besoin d'attentions et de soins. Il reste à comprendre qui peut les lui fournir et surtout de quelle façon.

Depuis la première version en 2000 du nouveau Règlement méditerranéen créé à Bruxelles, les choses ont changé. Depuis lors, la CGPM (Commission Générale des Pêches pour la Méditerranée) a pris ses pleines fonctions. Aujourd'hui, dans l'optique d'une participation future et majeure des producteurs, la Commission multilatérale comprenant tous les États côtiers du bassin, que ce soit au niveau scientifique ou politico-diplomatique, fixe des mesures contraignantes pour les pays adhérents.

Un lieu destiné à résoudre le problème de l'harmonisation des normes entre toutes les flottes qui interviennent en Méditerranée. Un terrain, celui de l'harmonisation, sur lequel l'action de la Commission européenne est souvent bien peu incisive.

Nous avons soutenu la création d'une nouvelle CGPM dans le but de pouvoir changer de cap en Europe: il n'est plus possible de continuer à prendre en compte un marché commun qui n'existe plus, en imposant des règles à seulement quelques-uns des 22 pays qui ont un rivage sur le bassin méditerranéen.

POUR UNE AIRE PROTEGEE INTERNATIONALE

*Mme l'avocate Daniela ADDIS
Conseillère juridique environnementale auprès du MATTM et du MAE*

À l'occasion de la XVI Revue de la Mer (Olbia en 2005), on a annoncé la proposition d'une collaboration toujours plus étroite entre l'Italie et la Tunisie sur les sujets de la protection en Méditerranée et de la qualité de la vie.

Dans ce contexte, on a présenté la possibilité de protéger une vaste aire marine dans le triangle de mer compris entre la Sardaigne, la Sicile et la Tunisie, une vaste zone de protection transfrontalière qui comprend les aires protégées des deux pays, confirmant le besoin d'une coordination importante au niveau international entre les structures concernées.

L'objectif est une politique de tourisme durable commune, ou "écotourisme", et une politique de protection environnementale commune qui se compose des énergies alternatives et renouvelables dans la perspective de 2010.

Cet ambitieux projet présuppose la possibilité pour les États de la communauté internationale de protéger des zones maritimes au-delà de leur domaine territorial.

Le concept même d'aire naturelle protégée qui se répartit sur le territoire de plusieurs États n'est ni nouveau, ni univoque. Un nombre constant de conventions internationales s'en chargent, suite à la protection de la faune et de la flore principalement.

L'éventuelle création d'une aire protégée internationale en Méditerranée devrait permettre

- a) d'identifier les meilleures stratégies de gestion conformes à la dictée des règles qui entrent en vigueur (réglementation nationale et communautaire, accords internationaux) et aux réalités présentes dans la délimitation géographique concernant les rapprochements géomorphologiques, naturels, historico-culturels typiques de la zone méditerranéenne ;
- b) de simplifier le processus de coordination entre les aires localisées en soutenant la création et le fonctionnement des coordinations régionales, avec l'échange d'expériences et d'expertise, qui aboutissent à des projets communs ;
- c) de prévoir l'étude de faisabilité en vue de la création d'une aire de protection transfrontalière dans la zone de mer considérée, qui comprend éventuellement les aires protégées des pays concernés.

