

Jerusalem post French Edition
Citing the Mare Nostrum Project

Jerusalem Post
Edition française
Social / Eco

SOS mer en détresse

By Sharon Udasin
29 January 2017 15:39

La Méditerranée est l'un des espaces maritimes les plus pollués de la planète. Pour changer la donne, Israël doit repenser sa politique



La mer face au port d'Ashdod. (photo credit:AMIR COHEN - REUTERS)

Les quelque 200 km de littoral israélien procurent au pays un débouché essentiel sur la Méditerranée et le monde. Ils représentent une plaque tournante pour le commerce, les communications, la navigation, la pêche, ainsi que l'exploration gazière et pétrolière. Bien que chacune de ces activités réponde à des besoins nationaux primordiaux et permette à Israël de conforter sa place en tant que pourvoyeur local et mondial d'énergie, d'agriculture et d'innovation, la multitude de secteurs tributaires de la mer sont souvent en conflit les uns avec les autres. Ce qui fait craindre aux experts que cet environnement marin sensible puisse être la victime invisible d'une mauvaise gestion de la réglementation. « L'écosystème n'est pas géré en tant que tel », constate Tammy Ganot, avocate d'Adam Teva V'Din (l'homme, la nature et la loi), le syndicat israélien pour la défense de l'environnement. « Jusqu'à présent, chaque domaine

d'utilisation a été réglementé et géré individuellement, et non pas dans une perspective d'intégration ou une dimension globale. »

A la fin des années 1990 et au début des années 2000, les pays du monde entier ont commencé à adopter des politiques de gestion pour leurs espaces maritimes fondées sur les écosystèmes. Aux Etats-Unis, par exemple, le président Barack Obama a mis en place par décret la politique nationale de l'océan en 2010, tandis que l'Union européenne dispose de plusieurs directives et outils stratégiques pertinents dans ce sens. « En Israël, nous sommes très loin derrière », souligne Tammy Ganot. « Ce qui est assez surprenant dans la mesure où la mer est cruciale pour le pays. Nous dépendons d'elle pour l'énergie, et pas seulement le gaz. Il faut aussi prendre en compte les centrales au charbon situées le long de la côte. Nous sommes également tributaires des ressources maritimes pour la nourriture, avec l'industrie de la pêche, ainsi que sur le plan de la sécurité. » Enfin, plus important encore, les Israéliens dépendent de la Méditerranée pour leur eau potable : 75 % de celle-ci environ provient du dessalement de l'eau de mer, indique l'avocate.

Nécessité d'une vision commune

Dans la zone économique exclusive israélienne en Méditerranée (ZEE), les lignes d'application de la régulation environnementale sont floues, d'où une situation problématique et confuse qui laisse les eaux vulnérables face à une mauvaise gestion.

Alors que le ministère de la Justice estime que la législation fiscale et environnementale devrait s'appliquer à la zone économique exclusive, la loi sur l'aménagement du territoire et la construction du pays dicte le contraire, explique Tammy Ganot. En outre, souligne l'avocate, le fait que le ministère de l'Infrastructure nationale, de l'Energie et de l'Eau est responsable de toute l'activité qui se produit dans la ZEE, tandis que le ministère de la Protection de l'environnement sert uniquement d'organe consultatif, génère un potentiel conflit d'intérêts.

Bien qu'actuellement gelé, un projet de loi de 2013 intitulé la loi des aires marines, proposait d'établir un cadre juridique pour les activités menées en Méditerranée israélienne, y compris dans la zone économique exclusive. Le projet visait notamment à définir officiellement les eaux territoriales du pays ainsi que sa ZEE, qui se prolonge, en principe, à 200 miles nautiques au large de la côte. Cette législation avait également pour but de définir les pouvoirs d'exécution des diverses autorités compétentes ainsi que d'appliquer les lois israéliennes sur la protection de l'environnement aux zones maritimes. Cependant, même dans les eaux les plus proches de la côte où la législation environnementale s'applique déjà aujourd'hui, les utilisations de la mer sont mixtes et insuffisamment contrôlées, assure Tammy Ganot. « Chaque ministère possède sa propre réglementation concernant la Méditerranée », ajoute le Dr Boaz Mayzel, biologiste marin au sein d'Adam Teva V'Din.

Le chercheur affirme que la biodiversité de la Méditerranée connaît un net recul. En cause : les nouveaux gazoducs, câbles de communication et brise-lames qui laissent leur empreinte sur les habitats aquatiques, mais aussi l'expansion continue des infrastructures du littoral et des ports. Bien que l'Institut de recherche océanographique et limnologique israélien, une branche du ministère de l'Energie, assure bel et bien la surveillance de la pollution, le Dr Mayzel souligne que les opérations actuelles sont insuffisantes. Et d'indiquer que l'espace disponible de plage par habitant tend à s'amenuiser et que les conséquences sont lourdes.

Considérant ces menaces, Ganot et Mayzel proposent donc la mise en place d'une autorité maritime

unifiée, un organisme professionnel doté d'un pouvoir d'observation intégrative des plans maritimes d'Israël. Une telle institution agirait de façon indépendante, mais inclurait des représentants de chaque ministère concerné.

Cette autorité, qui permettrait à toutes les parties de communiquer autour d'une vision commune, devrait se conformer à certains principes essentiels : l'appartenance de l'environnement marin du pays à tous les citoyens d'Israël, l'obligation de tenir compte des effets cumulatifs de l'activité marine et de gérer l'écosystème dans son ensemble. Mais le plus important, selon Tammy Ganot, est de créer le mécanisme qui permette d'adopter une vision commune.

L'équipe du syndicat Adam Teva V'Din est en passe de promouvoir son idée sous la forme d'un projet de loi rédigé en collaboration avec l'Environmental Law Institute de Washington aux Etats-Unis. Pour faire avancer le projet de loi lors de la prochaine session de la Knesset, l'organisation a recruté deux parrains : le président du comité des finances Moshé Gafni (Judaïsme unifié de la Torah) et le président du lobby de l'environnement social Dov Henin (Liste arabe unifiée).

Le projet de loi instaure les prérogatives de la future autorité maritime : établir des normes pour le milieu marin en tenant compte des risques potentiels et lancer des études d'impact tout en examinant des solutions alternatives à certains projets proposés. Les quatre principaux domaines dans lesquels s'exercerait la responsabilité de l'institution seraient la politique et la planification, les licences et la gestion, l'information et la science, ainsi que l'application et la mise en œuvre.

Alors que les projets d'infrastructure ne cessent de croître afin de répondre aux besoins du pays en électricité et en eau, Mayzel et Ganot soutiennent que les parties prenantes doivent comprendre les implications de la permanence de telles infrastructures maritimes. « L'autorité devra faire en sorte que les décisions soient prises après examen des effets environnementaux à long terme », dit Tammy Ganot. « Telles sont les garanties dont nous avons besoin. Nous ne pouvons pas nous permettre de continuer à agir comme nous le faisons. »

Un Far West maritime

Maya Jacobs dirige l'association environnementale Tsaloul, dont l'action se concentre sur la protection des mers et des rivières d'Israël. Son organisation a longtemps soutenu l'idée de créer une autorité marine indépendante. « Nous pensons qu'il devrait exister un organisme gouvernemental capable de superviser l'action des différents bureaux et municipalités locales, une autorité qui chapeauterait ces acteurs tout en ayant une très bonne connaissance des dangers et des enjeux au niveau maritime. »

Au fil des ans, explique Maya Jacobs, il y a eu de nombreux exemples d'activités approuvées qui entrent pourtant en conflit avec les impératifs environnementaux. Bien que le projet n'ait jamais abouti, le gouvernement a ainsi autorisé le forage dans le bassin Gabriella, un lieu proposé comme réserve marine naturelle. Et dans le secteur de la pêche, l'interdiction de capturer certains animaux a été violée à de nombreuses reprises. « De telles contradictions sont révélatrices de l'attitude du gouvernement à l'égard de la Méditerranée en tant que ressource », indique la dirigeante de l'association.

Tout en admettant que le statu quo n'est pas viable pour l'environnement marin du pays, Alon Rothschild, coordinateur de la politique de la biodiversité au sein de la Société pour la protection de la nature en Israël (SPNI), soutient un plan d'action différent. « Pour l'instant, c'est le Far West : il n'existe aucune réglementation », admet-il. Mais plutôt que de créer un nouvel organe indépendant pour unifier les responsabilités de planification, de gestion et d'exécution, Alon Rothschild préconise

l'autonomisation des programmes et autorités déjà existants, qu'il juge tout à fait à même de faire preuve d'efficacité pourvu qu'on leur donne les outils nécessaires.

« Ce qu'il faut faire, c'est renforcer les organisations actuelles », affirme-t-il, visant spécifiquement le ministère de la Protection de l'environnement et l'Autorité des parcs naturels israéliens. « Nous devons les amener à mieux faire leur travail. » De même est-il vital, selon lui, de faire passer la loi sur les zones maritimes présentée en 2013 par le gouvernement, qui permettrait de définir sans équivoque la ZEE d'Israël et d'établir les règles applicables à ses eaux plus lointaines.

Pour Alon Rothschild, l'un des meilleurs moyens de lutter contre les activités illégales le long de la côte méditerranéenne du pays serait de créer une unité chargée de l'application de la législation maritime au sein de l'Autorité des parcs naturels. Entre-temps, dit-il, le comité du ministère des Finances pour la conservation des côtes (ValHof), qui comprend une forte représentation du ministère de la Protection de l'Environnement et des ONG écologistes, pourrait facilement se voir confier le mandat de planifier la ZEE du pays.

Pêche réglementée

Exhorter les organismes gouvernementaux à assumer des responsabilités spécifiques concernant le milieu marin s'est avéré un succès lors de la campagne sur quatre ans de la SPNI pour promouvoir la réforme dans le secteur de la pêche, explique Rothschild. La lutte contre la surpêche, en particulier l'activité des grands bateaux de pêche au chalut, fait l'objet d'une campagne menée par la SPNI depuis plusieurs années. Celle-ci précise notamment qu'environ 70 % des prises dans ces filets sont de jeunes poissons qui n'ont pas encore eu le temps de se reproduire. Le chalutage est également dans la ligne de mire de la SPNI car il constitue une menace pour d'autres méthodes de pêche, en particulier pour les petites embarcations qui opèrent dans les eaux peu profondes.

Après des années de pression de l'organisation de défense de la nature et d'autres écologistes, le ministère de l'Agriculture a finalisé la réglementation visant à réduire l'activité de la pêche au chalut et à protéger la biodiversité marine, mesures qui ont reçu l'aval de la commission économique de la Knesset en septembre dernier. En vertu de ces nouveaux règlements, les chalutiers ne sont autorisés à pêcher qu'à une profondeur minimale de 30 à 40 mètres – au lieu de 15 mètres auparavant. Le but : éviter d'endommager les crêtes calcaires, qui sont des habitats essentiels pour les poissons et donc conditionnent l'ensemble de la chaîne alimentaire marine, selon le ministère. Outre l'interdiction de ces bateaux dans les eaux peu profondes, la réglementation empêche également les navires d'opérer sans limites au large de la côte nord du pays. Par ailleurs, elle redéfinit la taille requise des trous dans les filets de chalutage, afin d'être sûr que seuls les poissons d'une taille minimale soient attrapés et permettre aux plus petits d'être relâchés dans la mer. Autre mesure : les bateaux de pêche à la senne – un grand mur de filet utilisé pour attraper tout un banc de poissons – ont désormais l'interdiction d'opérer à moins de 500 mètres de la côte.

Pour veiller à une reproduction suffisante, la loi prévoit enfin l'interdiction progressive de la pêche lors de certaines saisons : du 1er mars au 1er juillet, elle sera entièrement prohibée, alors que les chalutiers seront interdits du 1er mai au 31 août. Le gouvernement a prévu un budget de 16 millions de shekels pour indemniser les pêcheurs les plus affectés par la nouvelle réglementation. Celui-ci est notamment destiné à rembourser les opérateurs de chalutiers du nord d'Israël, où cette activité est désormais hors-la-loi.

Si Alon Rothschild se félicite de l'approbation par la Knesset de la nouvelle réglementation, il souligne l'importance d'assurer sa mise en œuvre et de surmonter les futurs défis qui pèsent sur le secteur. « C'est une grande réussite. Avec cette réforme nous sommes passés de la maternelle à l'école primaire. Nous attendons la troisième étape qui sera d'interdire entièrement la pêche de certaines espèces fortement menacées. » Au nombre de celles-ci, le thon rouge ainsi que trois espèces de mérus.

Un morceau de papier ?

Bien que la protection d'espèces spécifiques et l'attribution de compensations financières suffisantes soient de première importance, Alon Rothschild souligne que la priorité du pays doit être de veiller à ce que les autorités compétentes appliquent correctement la législation. Sinon, affirme-t-il, la réglementation demeurera un simple « morceau de papier ».

L'adoption de mesures favorisant la création de nouvelles réserves marines naturelles est l'autre élément essentiel pour l'avenir de la Méditerranée. Alors que 25 % des terres israéliennes sont des réserves naturelles, celles-ci ne représentent que 0,25 % des eaux méditerranéennes, explique Rothschild. Il souligne ainsi l'importance de la sauvegarde de l'écosystème face aux défis environnementaux mondiaux. « Deux des facteurs humains les plus néfastes à l'environnement méditerranéen sont les changements climatiques et les espèces envahissantes, deux tendances que nous ne pouvons pas vraiment renverser », estime Alon Rothschild. « Tout ce que nous pouvons faire est d'essayer d'agir sur ce qui est possible : le régime de la pêche, la prise en compte des considérations écologiques dans l'infrastructure et la mise en place de réserves marines. »

Maya Jacobs insiste sur l'importance de sensibiliser le public aux avantages économiques de la protection de la mer, à la lumière notamment des investissements importants de certains entrepreneurs pour réaliser de nombreux projets maritimes. « Notre objectif est bien sûr la protection de la mer, mais pour communiquer ces besoins au grand public, nous essayons de traduire cela autant que possible sur le plan financier », explique Jacobs. « Israël est comme une île, et la mer est notre porte principale sur le monde. »

Comme Tammy Ganot et Alon Rothschild, Maya Jacobs préconise la promotion de la loi sur les zones maritimes, dans l'espoir de voir la législation environnementale appliquée officiellement à la ZEE du pays. Elle se montre particulièrement sceptique vis-à-vis de l'application des réglementations laissées entre les mains du ministère de l'Énergie, comme c'est le cas aujourd'hui, en raison de conflits d'intérêts potentiels. Et bien qu'elle se montre très critique vis-à-vis du système de réglementation chaotique qui sévit encore le long du littoral méditerranéen d'Israël, Maya Jacobs reconnaît que le pays a pris des mesures positives pour améliorer la situation.

« La façon dont Israël traite la question des eaux usées municipales et industrielles déversées dans les rivières et dans la mer est digne d'éloges », déclare-t-elle. « Même si cela est dû en grande partie aux pressions exercées par les écologistes, le résultat est là : le pays a défini des normes strictes sur ce que l'on peut ou pas déverser. C'est un progrès considérable. » Après le long combat mené par Tsaloul contre le Shafdan – la plus grande installation de traitement des eaux usées d'Israël située à Rishon Letsion – à propos du rejet des eaux résiduaires du site, la lutte touche ainsi à sa fin : le Shafdan a presque achevé la construction de digesteurs anaérobies pour transformer la quasi-totalité des boues en compost. « C'est une grande victoire pour l'environnement et nous en sommes extrêmement fiers », ajoute Maya Jacobs. Cela dit, cette dernière ne cache pas sa préoccupation concernant la réticence des villes israéliennes à investir dans des systèmes de drainage appropriés. En conséquence, le déversement d'eaux usées problématiques se poursuit dans la mer pendant les pluies d'hiver.

« La Méditerranée est relativement petite par rapport au reste des mers et des océans du monde, et c'est pourtant l'une des plus polluées de la planète », soupire Jacobs. « D'où l'utilité de la Convention de Barcelone ratifiée dès les années soixante-dix afin de limiter la quantité de matières dangereuses autorisées à être rejetées dans la mer. » En raison du lent mouvement de l'eau en Méditerranée, il faut environ 80 à 100 ans pour remplacer une simple goutte, ce qui veut dire que toute substance déversée reste dans le bassin pendant une longue période, explique-t-elle. « Nous pensons que polluer la mer sera un jour considéré comme fumer dans les lieux publics aujourd'hui : on sera choqué à l'idée que cela était autrefois permis », affirme Maya Jacobs.

Merci les Verts

Grâce aux Verts israéliens, auxquels elle attribue la plupart des progrès réalisés dans la protection de la côte méditerranéenne, Rachelle Alterman, professeur de droit et de planification urbaine au Technion de Haïfa, envisage l'avenir avec optimisme. « L'axe de progression d'Israël au fil du temps est impressionnant. La courbe est excellente », déclare-t-elle.

Rachelle Alterman a été l'initiatrice et la coordinatrice du projet Mare Nostrum, une étude transfrontalière qui s'est étalée sur trois ans et vient de rendre ses conclusions. Celle-ci a bénéficié en 2013 d'une subvention de 4,3 millions d'euros de l'Union européenne afin de développer des mécanismes de protection du littoral méditerranéen. Des équipes d'Israël, de Malte, de Grèce, de Jordanie et d'Espagne ont planché pour combler le vide juridique et institutionnel dans la mise en œuvre du protocole de gestion intégrée des zones côtières (GIZC), adopté par la plupart des pays méditerranéens en 2008. Dans un rapport final publié cette année, les collaborateurs de Mare Nostrum ont fourni une série de recommandations et d'outils de réglementation connexes pour aider à réduire l'écart, tirée de leurs analyses comparatives des lois et pratiques dans les différents pays.

Comme Alon Rothschild, Rachelle Alterman prône le renforcement des organes gouvernementaux existants, plutôt que de créer une autorité indépendante pour gérer toutes les responsabilités marines et côtières. « Ce qui est essentiel est une meilleure coordination des mécanismes actuels », souligne-t-elle. « De nouveaux organes ne supprimeront pas nécessairement la tendance à la division. » La création d'un forum inter-organisations pour assurer la liaison ou créer des liens entre les organismes gouvernementaux concernés, lui semble donc plus réaliste que le lancement d'une autorité indépendante visant à les remplacer.

L'administration de planification du ministère des Finances est déjà en train d'assembler une stratégie relative à l'espace marin, dans le but d'intégrer les plans côtiers et marins israéliens. Bien qu'encore à ses balbutiements, le Centre national d'information pour l'espace marin envisagé devrait être placé sous l'égide de l'Administration de la planification en collaboration avec les ministères de la Protection de l'environnement et de l'Énergie. Un des principaux objectifs du centre sera d'intégrer la gestion de l'espace marin, et de rendre les données accessibles et transparentes à toutes les parties concernées.

Reconnaissant qu'Israël a encore beaucoup de progrès à faire pour améliorer sa gestion marine et côtière, Rachelle Alterman rappelle que tout cela doit être évalué selon l'échelle de ce qui se pratique dans les autres pays du pourtour méditerranéen. « En comparaison, nous sommes plutôt bien placés. Israël est un pays qui apprend vite. »