

Direction Générale des Services

Mission Mer

3<sup>ème</sup> réunion - juin 2008

**La Bretagne pour une politique maritime européenne ambitieuse**

## Une Bretagne maritime riche de sa diversité

Bordée par la Manche et par l'océan Atlantique, totalisant près de 3.000 kilomètres de côtes, sa réalité géographique conduit parfois à qualifier la Bretagne de presqu'île. Rarement distante de plus de 60 kilomètres de leur domicile, la mer constitue, pour 75% des Bretons, le premier atout de la Bretagne<sup>1</sup>.

Cet atout maritime breton est un puissant facteur d'attractivité pour le territoire. En Bretagne, la moitié de la population vit dans les communes littorales et toutes les grandes villes, Rennes exceptée, sont riveraines de la mer. Le rapport du Conseil Economique et Social Régional de juin 2004, intitulé « *Pour une gestion concertée du littoral en Bretagne* », souligne que les pays littoraux connaissent une croissance démographique largement supérieure à ceux de la Bretagne centrale. Depuis les années 40, la densification de l'occupation du littoral est flagrante. Le rapport pointe les conséquences de cet attirance pour la mer : une emprise résidentielle croissante, avec notamment une secondarisation du littoral (certaines communes comptant jusqu'à 75% de résidences secondaires), qui hypothèque le maintien de certaines activités traditionnelles.

La Bretagne n'a toutefois pas toujours été une terre de marins, mais sa géographie particulière l'a conduite à se tourner vers la mer pour en exploiter les opportunités, tout au long de son histoire. La richesse du patrimoine maritime breton témoigne de ces relations et de ces périodes où la Bretagne a su jouer « l'ouverture sur la mer » : bateaux du patrimoine (près de 75% des bateaux d'intérêt patrimonial à usage collectif français), phares et balises (80 phares encore en activité), cales et quais, moulins à marées, archéologie sous-marine, savoir-faire et coutumes liés aux gens de mer. Nonobstant les liens parfois complexes entre Armor et Argoat, la mer est indéniablement une composante essentielle de la culture bretonne.

La Bretagne est maritime géographiquement, historiquement, culturellement et également économiquement. La mer génère 50.000 emplois et on évalue, plus globalement, à 100.000 les personnes dont l'emploi en dépend directement en Bretagne. Derrière ces ordres de grandeur considérables, le panorama des activités maritimes est loin d'être figé, le secteur connaissant depuis plusieurs années de profondes mutations, et il est marqué surtout par une extraordinaire diversité.

L'importance maritime de la Bretagne apparaît, en premier lieu, à travers sa flotte de pêche. La Bretagne se situe au premier rang des régions françaises avec 32% de la production en valeur de la pêche maritime française. Elle comptait, en 2005, près de 1500 navires, de toutes tailles, et embarquait près de 6.000 marins. Aux chiffres de l'activité de pêche proprement dite, s'ajoutent tous ceux qui

---

<sup>1</sup> Les chiffres cités dans le présent rapport sont issus des documents du Conseil régional, des rapports du CESR, des données de l'INSEE, de l'observatoire régional du tourisme et des services de l'Etat, ainsi que d'études et publications spécifiques.

reflètent la part considérable pour notre économie de la filière pêche et conchyliculture dans son ensemble, avec les activités de transformation, de mareyage et de commercialisation notamment. Les activités de la filière représentent aujourd'hui environ 15.000 emplois directs, dans plus de 2.500 entreprises. La pêche a subi des évolutions profondes durant ces dernières années. En 20 ans, le nombre de navires immatriculé a été divisé par deux, et la Bretagne a perdu 47% de sa main d'œuvre en marins entre 1989 et 2000 comme dans de nombreux autres pays européens. La flotte bretonne est vieillissante, avec un âge moyen des navires de 22 ans (en 2004). La majorité des patrons pêcheurs ont entre 41 et 45 ans, et seulement 10% ont moins de 30 ans. Les difficultés liées à la première installation freinent l'arrivée des jeunes.

La pêche bretonne, pour une partie de sa flottille, subit aujourd'hui de plein fouet la crise énergétique. Cette crise implique un certain nombre de mesures adaptées, dont le détail est donné ci-après. Malgré ces difficultés, la pêche bretonne est parvenue à maintenir sa diversité, à la fois quant à la taille des navires et aux techniques de pêche utilisées. La performance globale des entreprises reste une force, et la pêche bretonne continue de représenter la moitié du chiffre d'affaire de la pêche française. Enfin, au-delà de son poids économique, elle est un atout important en terme d'aménagement du territoire, atout que la Bretagne doit préserver.

Autre pilier de l'économie maritime, et de l'économie bretonne en général, la construction et réparation navales représentaient, en 2006, plus de 400 établissements pour plus de 8000 emplois, tous secteurs confondus. Ces données sont limitées au secteur strict de la construction et réparation navales, puisque l'enquête régionale sur la construction navale en Bretagne, menée par l'INSEE en 2006, évalue à plus de 13.700 le total des emplois entraînés par l'activité de construction et réparation navales.

Ce secteur représente un pourcentage significatif de l'emploi industriel en Bretagne et constitue toujours un point fort de notre économie, même si la construction et réparation navale a perdu plus du tiers de ses effectifs en dix ans, soit une érosion plus marquée qu'au niveau national. En effet, le secteur a subi d'importantes restructurations au cours des dernières années, notamment sous la contrainte de la concurrence internationale. Il a vécu deux crises majeures : l'une pour la construction militaire, dans les années 90, et l'autre pour la construction civile, au début des années 2000. Une politique de rénovation des structures a été initiée afin d'accompagner la réorientation des chantiers vers le naval civil (du fait des changements intervenus au niveau national sur le dispositif des armées) et de faciliter les évolutions technologiques. La Bretagne, pour la construction comme pour la réparation, tend à se spécialiser sur les produits à haute valeur ajoutée. En 2007, s'est mise en place l'association Bretagne Pôle Naval qui regroupe cinq ports et 40 entreprises avec pour objectif de fédérer et structurer la filière navale bretonne afin, notamment, de renforcer sa dimension internationale.

La construction navale comprend aussi la construction des navires de plaisance, composante d'une filière nautique plus vaste. Eric Tabarly, Michel Desjoyeaux, Armel Le Cleac'h : quelques exemples de grands skippers bretons qui sont les figures de proue d'une filière dynamique, que soutient une pratique régulière des loisirs nautiques. La filière nautique bretonne compte 700 entreprises, 150 ports de plaisance et plus de 500 associations et prestataires d'activités nautiques, pour plus de 8.000 personnes employées. La filière entre aujourd'hui dans une phase de maturité, avec de bonnes perspectives de croissance dans un marché national et européen en fort développement. Si les plus grandes entreprises du secteur ne sont pas localisées en Bretagne, cette dernière propose une offre sur tous les segments. Elle peut s'appuyer sur le maillage des centres nautiques et sur les initiatives qui favorisent l'accès du plus grand nombre aux activités nautiques.

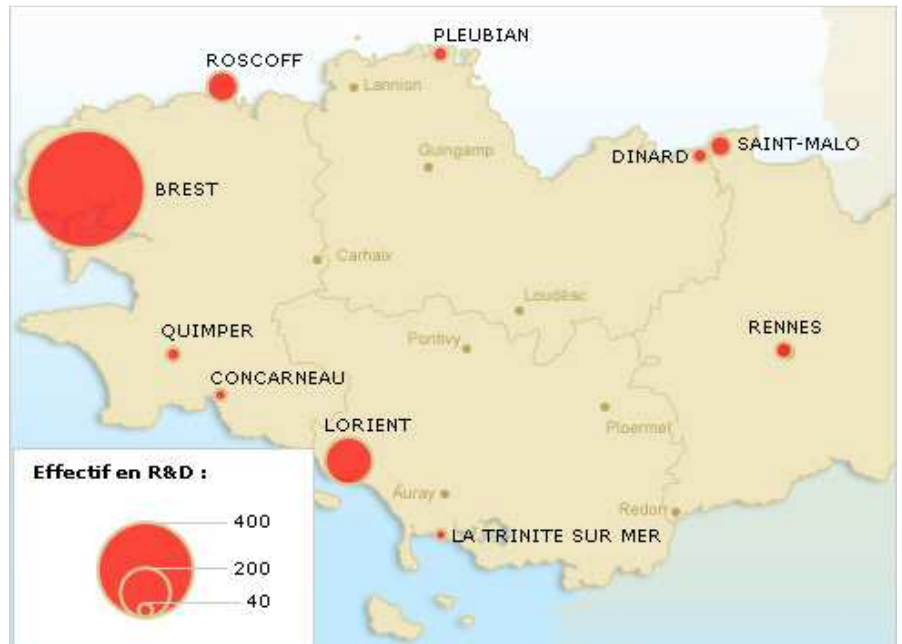


Pour ce qui concerne le commerce, la Bretagne a vu transiter par ses ports, en 2005, 8 millions et demi de tonnes de marchandises. Dans un trafic mondial en croissance, où la conteneurisation connaît une progression spectaculaire, les ports bretons enregistrent, de leur côté, une croissance assez timide, et même une légère baisse de leur activité en 2004 et 2005. Toutefois, ce tableau global doit être complété d'une analyse par type de marchandises. La position des ports bretons est alors beaucoup plus forte en considérant les trafics d'engrais, de sables et d'agrégats marins et, surtout, de produits destinés à l'alimentation animale. Les ports bretons sont, par conséquent, une des principales portes d'entrée pour les besoins de leur arrière-pays. Enfin, élément non négligeable, transite par ces ports un important flux de passagers (plus de 4 millions de passagers par an).

Enfin, la Bretagne se distingue par la place qu'elle occupe pour le développement et la production de systèmes de surveillance maritime aéroportée et sous-marine, ainsi que par la présence, sur son territoire, d'une industrie chimique et de biotechnologie marine (valorisation des molécules extraites d'organismes marins pour la cosmétique, la médecine...) en progression régulière et qui emploie déjà plus de 1.000 personnes. Une communication au Conseil régional, présentée en mai 2008, a souligné le très haut potentiel des biotechnologies pour la Bretagne, et notamment des biotechnologies marines dites biotechnologies bleues, pour lesquelles la Bretagne pourra jouer un rôle majeur si elle s'en donne les moyens.

Géographie, culture, économie maritimes se conjuguent pour faire de la Bretagne un territoire où les vocations maritimes sont nombreuses. En Bretagne, chaque année, 2.000 étudiants en formation initiale sont diplômés dans les disciplines liées aux sciences et techniques marines et ce sont également plus de 2000 stagiaires qui sont formés aux métiers de la mer. La Bretagne compte 4 lycées maritimes sur les 12 lycées nationaux, dont les effectifs représentent plus de 600 jeunes. L'enseignement secondaire et la formation professionnelle dans le secteur maritime se conjuguent avec le potentiel de recherche bre

2 900 chercheurs et ingénieurs dans les sciences et techniques marines, des instituts de recherche reconnues, comme l'Institut Universitaire Européen de la Mer (Université de Bretagne Occidentale), des implantations fortes pour des institutions nationales comme l'IFREMER ou encore le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine (SHOM).



Laboratoire publics et établissements d'enseignement supérieur sur les sciences et techniques marines. Source : Pôle Mer Bretagne

Les capacités de la recherche bretonne ont su s'allier avec les stratégies d'innovation des entreprises du secteur maritime, ce qui a conduit le gouvernement à attribuer au Pôle Mer Bretagne le rang de pôle de compétitivité à vocation mondiale. Le Pôle Mer fédère aujourd'hui plus de 230 adhérents, dont la moitié de PME, 28 grandes entreprises et 44 centres de recherche. Depuis décembre 2005, il a labellisé près de 40 projets dans ces 5 secteurs prioritaires : sécurité et sûreté maritimes ; naval et nautisme ; ressources énergétiques marines ; ressources biologiques marines ; environnement et aménagement du littoral.

Diversifiées, réparties sur l'ensemble du littoral, de plus en plus présentes sur l'espace maritime lui-même, complémentaires, les activités maritimes structurent profondément le territoire breton. La Bretagne est ainsi un témoin particulier de la multiplicité des usages du littoral et de la mer. Ces usages entrent parfois en conflit, ou en compétition ; parfois aussi leur alliance montre la force possible des synergies. L'espace maritime n'est plus uniquement dédié aux échanges commerciaux, à la défense et à la pêche. A ces activités traditionnelles, qui continuent d'être vitales pour la Bretagne, s'en ajoutent dorénavant d'autres, toutes aussi importantes : l'espace maritime est un lieu de loisirs et de découverte, de recherche ou encore de production d'énergie. Ce renouvellement et cette mixité continuent d'enrichir le patrimoine maritime breton et le perpétuent. L'opération « Breizh-sur-Seine », organisée à Paris au mois de septembre 2007, a parfaitement renvoyé cette image de la diversité maritime bretonne, qui allie modernité et tradition.

## **La Bretagne au cœur de la construction d'une politique maritime européenne**

Consciente de la nécessité de promouvoir une approche intégrée des questions maritimes et persuadée de l'intérêt d'une politique européenne en la matière, la Région Bretagne s'est impliquée très fortement et très en amont dans la construction d'une politique maritime européenne.

### Un engagement dès la phase de réflexion préalable au Livre Vert de la Commission européenne

Dès janvier 2005, la Région Bretagne, avec la Région Norte (Portugal), prenait la présidence d'un projet spécifique instauré au sein de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM). Le projet « Europe de la Mer » a réuni, pendant dix huit mois, 50 collectivités territoriales européennes, assistées par des experts, pour réfléchir autour de cinq sujets centraux d'une politique maritime : transport, logistique et sécurité maritime ; recherche, développement et innovation ; développement durable ; économie et emploi ; gouvernance. A l'occasion d'une manifestation organisée à Brest, par le Conseil régional de Bretagne et la CRPM, le projet « Europe de la mer » a permis de remettre, dès février 2006, au Commissaire Borg, en charge des affaires maritimes, un premier rapport qui proposait une analyse stratégique et les bases d'une politique maritime européenne . Ce dialogue constructif a pu trouver des échos dans le Livre Vert lui-même.

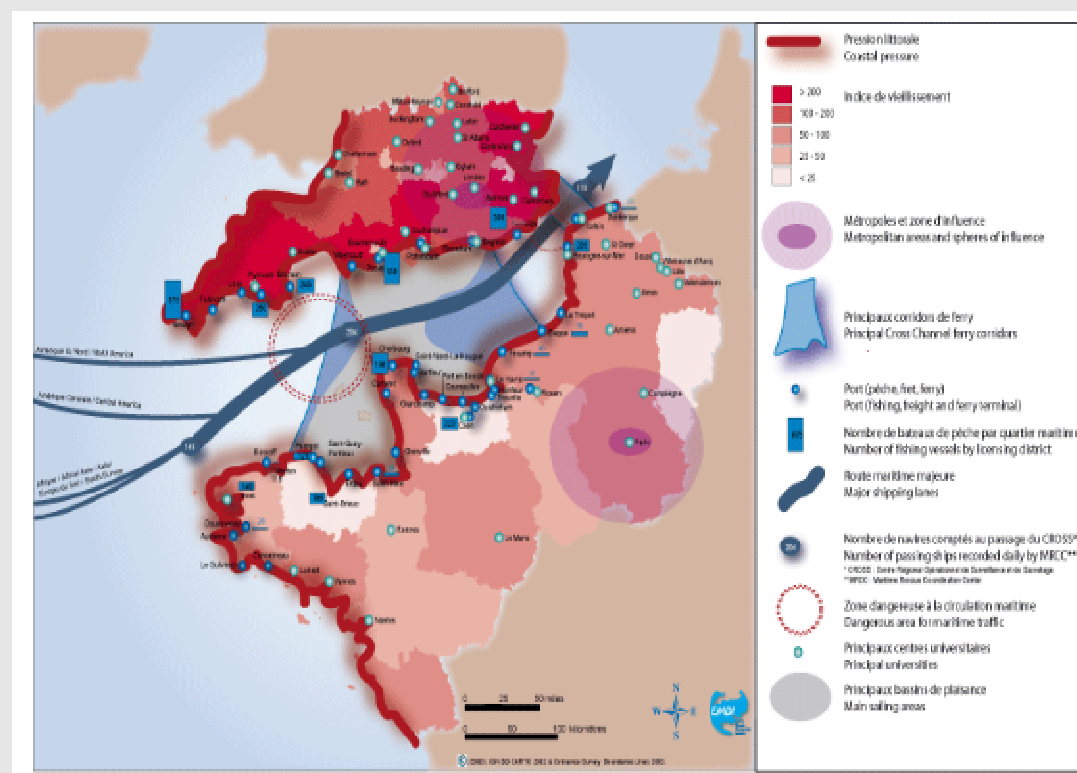
### Une participation active à la consultation lancée par la Commission après la publication du Livre Vert

Cette première étape a précédé la publication par la Commission européenne de son Livre Vert, en juin 2006. A la suite de cette dernière, la Région Bretagne a participé activement à la consultation lancée par la Commission européenne, suivant une ligne claire : aborder et proposer des réponses aux problèmes et questions posés par le Livre Vert au niveau d'intervention le plus pertinent. La contribution réelle de la Région Bretagne au Livre Vert s'apprécie ainsi pleinement en la replaçant dans le cadre de sa participation au travail en synergie avec les autres régions des espaces de coopération dont elle est membre.

**Les contributions à la consultation sur une politique maritime européenne auxquelles la Région Bretagne a été particulièrement associée.**

**La contribution au Livre Vert de l'Assemblée des Régions de l'Arc Manche :** dans cette contribution, la Région Bretagne a notamment fait valoir les questions très spécifiques que pose le bassin maritime particulier de la Manche. Elle a pointé, parmi d'autres, les enjeux liés à la sécurité des navigations (pêche, plaisance, commerce) et les risques encourus du fait de la densification croissante du trafic dans cette zone. Elle a appelé à être attentif à la co-existence des usages anciens avec l'implantation d'activités nouvelles, comme les énergies marines.

La carte suivante, issue du projet Interreg 3B « Espace Manche Développement Initiative » montre les contraintes particulières de ce bassin maritime.



**La contribution de l'Arc Atlantique :** la Région Bretagne a coordonné l'apport des régions françaises au sein de cette contribution. Elle a, notamment, abordé à ce niveau ce qui concernait la pêche, la recherche et l'innovation, les énergies marines, le patrimoine culturel et la gestion intégrée des zones côtières, sans oublier un regard plus large sur le transport et la sécurité maritimes dans cette zone où les régions ont été durement touchées par les catastrophes maritimes (Aegean Sea et Prestige en Galice ; Erika, Prestige puis MSC Napoli en Bretagne, Braer dans les Shetlands, Sea Empress pour le sud du Royaume-Uni, MSC Napoli pour le South West UK pour s'en tenir aux plus récents).

**Les contributions aux positions de la Conférence des Régions Périphériques Maritimes :** la future politique maritime européenne posait et pose encore des questions qui transcendent les bassins maritimes au sein desquels la Bretagne s'inscrit. Il en est ainsi, par exemple, de ce qui touche à la gouvernance, et en particulier à la place des régions dans la définition puis la mise en œuvre de la politique européenne, ou encore pour ce qui concerne le financement d'une politique maritime européenne. Ces questions d'importance ont été abordées plus particulièrement à travers les contributions de l'assemblée générale de la CRPM, auxquelles la Bretagne a été très étroitement associée.

Outre ces contributions collectives, la Région Bretagne a préparé une contribution en son nom propre sur la dimension sociale d'une politique maritime européenne. Bien que centraux dans toute politique maritime, les enjeux sociaux étaient évoqués trop rapidement dans le Livre Vert et ne faisaient pas réellement l'objet d'un éclairage global. La Région Bretagne a organisé, sur ce thème, une journée de débats, le 9 mars 2007, qui a réuni plus de 150 participants (régionaux, nationaux et européens), en présence de représentants de haut niveau de la Commission européenne, puis elle a remis à la Commission une contribution dédiée qui a concouru à attirer l'attention sur ce volet à part entière d'un développement durable, avec quelques succès :

- Nous avons proposé de favoriser les parcours de formation autour de carrières maritimes. Si nous pouvons regretter, avec le Comité des Régions, que l'enseignement et la formation dans le domaine maritime ne soient pas l'objet de mesures plus concrètes, nous constatons que le Livre Bleu propose la mise en place d'actions pour améliorer les carrières maritimes et la mobilité.
- Nous avons pointé les difficultés du secteur de la pêche et nous avons appelé, notamment, à mieux prendre en compte la sécurité et les conditions de travail des pêcheurs au sein de la politique européenne. Ces idées figurent également dans les deux positions prises par le Parlement européen sur le Livre Bleu. La Commission, dans son plan d'action, annonce des mesures en faveur de la sécurité des pêcheurs.
- Nous avons appelé à la ratification rapide de plusieurs conventions internationales relatives au travail dans le secteur maritime. Depuis lors, nous enregistrons, outre l'inscription de ces propositions dans le Livre Bleu, la prochaine signature d'un accord entre partenaires sociaux européens pour une application anticipée de la nouvelle convention sur le travail maritime en Europe ainsi que la signature, le 14 juin 2007, de la convention de l'Organisation Internationale du Travail sur le travail à la pêche.
- Nous avons suggéré de renforcer le contrôle des normes sociales pour les navires qui fréquentent les ports européens, indépendamment de leur pavillon. Le Livre Bleu envisage de prendre une directive pour permettre une application renforcée de la nouvelle convention internationale sur le travail maritime à tous les navires qui accosteront en Europe.
- Nous avons attiré l'attention sur les exclusions des marins d'une part non négligeable de la législation sociale européenne. Une consultation des partenaires sociaux a été conduite sur cette question entre octobre 2007 et janvier 2008 et la Commission européenne devrait en livrer prochainement les conclusions.

Ces quelques illustrations montrent que les efforts de la Région Bretagne et des autres acteurs qui se sont emparés des enjeux sociaux ont été productifs. La place des questions sociales est dorénavant plus marquée dans le Livre Bleu et dans le débat européen relatif à la politique maritime. Les enjeux sociaux sont, par exemple, pleinement soulignés dans la Résolution du Parlement européen sur une politique maritime intégrée adoptée le 20 mai dernier. Comme la Région l'a fait dans sa contribution, le Parlement y indique, entre autres demandes, son souhait d'une réglementation relative aux agences de recrutement (dites agences de manning).

## Une mobilisation qui se poursuit après la publication du Livre Bleu et du plan d'actions de la Commission européenne

La publication, par la Commission européenne, du Livre Bleu « *Une politique intégrée pour l'Union européenne* » et du plan d'actions qui l'accompagne, le 17 octobre 2007, puis l'approbation de ces deux textes par le Conseil en décembre 2007, marquent la fin de la période de consultation. A débuté, depuis octobre, la phase de mise en œuvre de la politique maritime, le moment où les actions se définissent et se lancent. Le Livre Bleu n'est pas le document de finalisation de la politique maritime européenne, le détail des mesures n'y est pas arrêté. Au contraire, l'échéancier qu'il décline jusqu'en 2009 prévoit de nouvelles consultations, des propositions de documents de travail ou encore des actes juridiquement contraignants. Le stade actuel est celui de la concrétisation de la politique maritime, sans être encore celui de son application dans les régions.

En conséquence, la mobilisation de la Région Bretagne reste nécessaire. Durant cette phase de concrétisation, où les initiatives et les sollicitations sont nombreuses, il est apparu opportun à la Région de proposer la création, au sein de la CRPM, d'un groupe permanent de suivi et d'intervention des régions maritimes.

Décidée lors de l'assemblée générale de Florence de l'automne 2007, la création du groupe « Aquamarina » répond à quatre objectifs : suivre le déroulé du plan d'action de la Commission européenne, se préparer en vue des échéances et moments importants, accompagner et veiller à la mise en œuvre des annonces du Livre Bleu, en souligner aussi les lacunes et proposer les initiatives à prendre.

Le groupe « Aquamarina », dont la Région Bretagne assure la Présidence, s'est réuni pour la première fois le 26 mars 2008, au sein du Comité des Régions, à Bruxelles. Plus de 70 personnes, représentant près de 40 régions maritimes européennes y ont participé. Les sessions plénières du groupe permettent de dresser des points d'étapes sur l'état d'avancement du plan d'actions de la Commission. La réunion de mars a permis de faire le point sur la vingtaine d'actions lancée par la Commission depuis octobre 2007 dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique maritime.

Le groupe « Aquamarina » permet aussi d'approfondir les thèmes jugés prioritaires par les régions maritimes européennes. Lors de sa première rencontre, le groupe a consacré une partie de ses travaux au dossier de la sécurité maritime. Les décisions relatives au troisième paquet de mesures en faveur de la sécurité maritime du Conseil européen des ministres en charge des transports du 7 avril 2008 démontrent que les préoccupations des régions sur la sécurité maritime sont fondées et qu'il est dans leur intérêt d'attirer l'attention sur cette priorité. En effet, le Conseil a écarté deux propositions majeures : l'une sur la responsabilité des Etats du pavillon et l'autre sur la responsabilité civile des propriétaires de navires - sujets pourtant au cœur du récent procès de l'Erika.

Mesure symbolique du Livre Bleu, le 20 mai a été établi - par le Conseil, le Parlement et la Commission - comme la journée maritime européenne. La première occurrence de cet événement a eu lieu en 2008 et a, notamment, été marquée par l'organisation, à Bruxelles, d'une conférence des acteurs du monde maritime à laquelle la Région Bretagne a été invitée.

A l'occasion de la première journée européenne de la mer, les Présidents des régions Bretagne et Provence-Alpes-Côte d'Azur ont adopté une déclaration commune pour souligner l'importance des enjeux maritimes pour leurs territoires respectifs et leurs attentes vis-à-vis de la politique maritime européenne. Ils ont tenu à rappeler leur souhait de prendre une part active dans la mise en œuvre de cette politique, en soulignant le rôle particulier que les collectivités territoriales doivent y tenir. Représentants élus de leurs territoires, en charge de son développement et garantes de l'intérêt général, les collectivités ne sont pas, à ce titre, des acteurs « comme les autres ».

## Une politique maritime bretonne en lien étroit avec la politique maritime européenne

La forte mobilisation régionale autour de la construction d'une politique maritime européenne trouve de nombreuses raisons d'être. En premier lieu, la Bretagne, territoire maritime par son histoire, sa géographie, sa culture ou encore son économie, ne peut que saluer et accompagner les initiatives qui visent à promouvoir la mer en Europe et auprès des Européens. Elle utilise d'ailleurs tous les outils à sa disposition, comme les programmes Interreg par exemple, pour favoriser le rapprochement des acteurs du monde maritime. Comme corollaire, en tant que grande région maritime européenne, elle se doit d'assumer une forme de responsabilité particulière dès lors que l'Europe décide de se doter d'une véritable politique maritime. En second lieu, un constat simple conduit la Bretagne à ne pas pouvoir laisser passer l'opportunité de la mise en place d'une nouvelle politique maritime européenne : la politique maritime de la Bretagne dépend en grande partie des décisions que l'Union européenne a adoptée ou adoptera. La sécurité maritime est un premier exemple des connexions évidentes entre décision européenne et intérêts de notre territoire. Un deuxième exemple pourrait être donné, celui d'une politique de la pêche, activité structurante du territoire breton, dont l'avenir se construit principalement au niveau européen.

D'une manière générale, en sollicitant la participation des différents acteurs, en nous appuyant sur les propositions formulées par le CESR dans le cadre de la saisine du Président du Conseil régional, nous promovons des politiques régionales qui valorisent toujours mieux ses potentialités dans chacun des domaines liés à la mer.

### Des politiques régionales qui concrétisent une ambition maritime européenne

#### Pêche et aquaculture

A la suite d'un large processus démocratique de consultation mené à l'échelle du territoire, le Conseil régional de Bretagne a adopté, au cours de sa session plénière de mai 2007, un plan d'avenir pour la pêche et l'aquaculture en Bretagne. Ce plan identifie dix grandes orientations transversales réparties au sein de quatre défis : le défi humain, le défi environnemental, le défi économique et le défi de la gouvernance.



L'objectif majeur est de maintenir ces secteurs d'activité dans une perspective de durabilité des hommes, de la ressource et des entreprises au travers de cinq axes d'action, parmi lesquels la gestion durable des ressources et des milieux de production et la pérennité et la performance du tissu productif.

Sans reprendre l'intégralité des mesures de ce plan pour l'avenir de la pêche, quelques points peuvent être soulignés : la Région accompagne le recours à des engins plus sélectifs et plus respectueux de l'environnement ; encourage la mise en place d'outils de gestion pour une exploitation durable des ressources ; met en avant la fonction de sentinelle des professionnels ; appuie la modernisation et l'adaptation de la flotte, dans un souci d'économies d'énergies, d'amélioration des pratiques pêche, de la sécurité et des conditions de vie à bord. La Région mène aussi des actions pour conforter la transmission des entreprises et l'installation des jeunes.

Les pêches maritimes et l'aquaculture sont des activités structurantes en Bretagne. La Région travaille au développement équilibré de ces deux activités qui sont complémentaires sur le territoire. Leur importance ne se mesure pas uniquement à l'aune de leur apport économique ou des emplois qu'elles génèrent : elles s'inscrivent dans l'identité même du paysage breton et de sa culture. Or la pêche vit aujourd'hui de profondes mutations et beaucoup d'entreprises sont confrontées, outre les deux contraintes de l'augmentation très forte des coûts de production et de l'absence de maîtrise des prix de vente, à des difficultés majeures comme le manque de visibilité quant aux capacités de pêche, la spéculation sur les prix des navires, le vieillissement des navires ou encore l'accidentologie élevée.

Le Livre Bleu apporte-t-il une réponse ? Il propose de travailler sur le concept de pêcheurs « Gardiens de la mer », une idée positive. Il s'agit désormais de se donner les moyens de la concrétiser, de creuser les possibilités de transposition entre les mesures agro-environnementales et des mesures halio-environnementales. Le Livre Bleu s'alarme des conditions de vie et de travail à la pêche et invite à davantage tenir compte, dans la gestion des pêches, du bien-être des communautés côtières. Ces déclarations vont dans le bon sens. Toutefois, les propositions d'action de la Commission seront-elles suffisantes ? Il est annoncé des « mesures énergiques » afin d'interdire la pratique des rejets, par exemple. La Région Bretagne a déjà eu l'occasion de souligner que toute nouvelle réglementation technique, potentiellement lourde comme celle-ci, ne saurait être établie sans une analyse de son impact sur les conditions de vie et de travail. L'Europe doit être particulièrement attentive à cela sous peine d'imposer des mesures qui manqueront leurs objectifs et, pis encore, rendront plus délicat le travail au quotidien des pêcheurs.

Au-delà, la Région Bretagne soutient que la voie pour garantir de bonnes conditions de vie et de travail et, comme corollaire, pour renforcer l'attrait de la profession, passe par une réflexion approfondie sur le meilleur moyen de gérer l'effort de pêche dans un souci de pérennité de la ressource et d'ergonomie de l'outil de travail qu'est le navire. L'objectif du Livre Bleu de favoriser le bien-être des communautés côtières peut-il être atteint si la politique de la pêche bride complètement les possibilités de renouvellement des navires et leurs aménagements ? Le bien-être des communautés côtières n'est-il pas directement remis en cause par une politique de sortie de flotte dont les effets néfastes, sur l'installation des jeunes en particulier, sont connus ?

La Région Bretagne reprend les propositions qu'elle avait formulées dans sa contribution du mois de mars 2007 :

- **Il est nécessaire d'autoriser le soutien à un renouvellement de la flotte artisanale**, selon des modalités à définir, afin de disposer de navires plus économes en énergie et qui garantissent la sécurité et la santé au travail, notamment grâce à leur ergonomie. Le renouvellement des navires est essentiel dans l'optique du maintien de communautés côtières actives, tout comme pour une gestion pérenne de la ressource. La grave crise de l'énergie à laquelle la pêche fait aujourd'hui face exige de **revoir la conception même des navires, pour développer de nouvelles générations grâce à la recherche, comme des techniques de pêche**. Ceci n'est pas réalisable sans l'aménagement d'un temps d'adaptation où il sera nécessaire de déroger aux règles habituelles de financement des entreprises. Ces évolutions doivent s'accompagner du **développement du recours à des techniques de pêche plus sélectives et plus respectueuses de l'environnement**, à l'image des initiatives que les pêcheurs professionnels et leurs organisations ont pris en matière de gestion de la ressource.
- La jauge et la puissance du navire sont des éléments de sécurité et de confort essentiels. La Région Bretagne prend acte de la réflexion initiée par la Commission, au mois de mai 2007, pour **mettre en place des critères de capacité différents pour mesurer l'effort de pêche**. Elle souhaite que les institutions européennes fassent rapidement des propositions et initient le dialogue avec les acteurs.

Elle souligne, en outre, que **la visibilité nécessaire aux entreprises de pêche** doit être améliorée en associant les professionnels de manière plus étroite à la définition des quotas et en leur donnant des perspectives à plusieurs années, à travers **la généralisation des quotas pluriannuels**.

Comme nous l'avons fait jusqu'à présent, nous continuerons d'être présents et actifs, aux côtés des professionnels, pour faire entendre nos propositions auprès des services de la Commission.

## Transports maritimes et ports

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a organisé le transfert de certains ports aux collectivités territoriales. La Région Bretagne a fait acte de candidature pour les trois ports d'intérêt national de Brest, Lorient et Saint-Malo. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la Région Bretagne est l'autorité concédante de ces trois grands ports bretons. Pour assumer cette nouvelle responsabilité et l'articuler avec son rôle en matière de développement économique et d'aménagement du territoire, la Région élabore actuellement sa stratégie portuaire, en lien avec les autres collectivités responsables des ports qui forment le maillage breton.



La stratégie portuaire de la Région Bretagne s'articulera avec son schéma multimodal des transports et des déplacements qui, dans un cadre plus global, organise l'offre de transports par tous moyens à l'échelle de notre territoire.

Au regard d'autres ports français, notamment voisins comme le Havre, ou du nord de l'Europe, les positions occupées par les ports de commerce bretons sont modestes. Néanmoins, à l'heure où l'Europe plaide pour un développement du transport maritime et souligne les avantages environnementaux de ce dernier, une politique européenne doit-elle se concentrer uniquement sur les places portuaires les plus importantes ? Ne doit-elle pas plutôt réfléchir aux meilleures articulations à proposer entre sites portuaires d'envergure internationale et ports secondaires, pour une desserte équilibrée du territoire ? Outre l'opportunité ainsi créée d'un véritable report modal de la route vers la mer, deux autres contraintes militent pour une réponse affirmative à cette question : tout d'abord, la saturation progressive des grands ports ; ensuite, dans le mouvement de conteneurisation, l'impossibilité croissante pour de nombreuses places portuaires d'accueillir les nouveaux porte-conteneurs de plus de 10.000 EVP. Or, est-il réellement souhaitable que les marchandises qui arrivent ainsi dans quelques ports poursuivent leur voyage en Europe par la route ?

La Région Bretagne est, notamment, favorable au **développement des autoroutes de la mer** comme l'une des solutions en faveur du report modal. La mise en place de ces liaisons régulières à cadence élevée bute sur une série de difficultés depuis maintenant de nombreuses années. Des initiatives ambitieuses doivent être prises au niveau européen, en particulier au regard des formes possibles de soutien public.

La Commission travaille sur une nouvelle stratégie pour le transport maritime en Europe, au regard des tendances actuelles du commerce maritime international et des bouleversements possibles des routes maritimes. La Région Bretagne souligne l'intérêt de la démarche prospective ainsi entamée, qui doit permettre de se préparer aux nouvelles contraintes et d'appréhender le plus tôt possible des problèmes émergents (comme, par exemple, celui de la saturation de certaines zones en Manche). Elle souhaite que la Commission prenne en compte la richesse du tissu portuaire européen et les grandes possibilités qu'il offre pour un **développement du cabotage maritime et pour l'organisation d'un réseau cohérent d'éclatement du trafic maritime, à partir des ports principaux**. Dans le cadre de cette réflexion, les collectivités territoriales, garantes de l'intérêt général et du développement équilibré des territoires, doivent être associées à la définition de la stratégie. La réflexion de l'Europe ne devrait pas se limiter aux analyses d'experts ni à l'association de quelques grands opérateurs économiques.

Enfin, la Région Bretagne reste attentive à la réalisation des engagements pris dans le Livre Bleu et le plan d'actions pour ce qui concerne **un contrôle renforcé du respect des conditions de vie et de travail à bord des navires qui fréquentent les ports européens**. Elle appelle les institutions européennes, et en particulier le Conseil et le Parlement, à adopter les mesures nécessaires.

## Energies marines

En juillet 2007, la Région Bretagne a adopté son Plan Energie pour la Bretagne qui s'inscrit dans la suite d'autres documents sur l'énergie approuvés par le Conseil régional, et en particulier un schéma régional éolien présenté en octobre 2006.

La politique de l'énergie du Conseil régional de Bretagne entretient des relations très étroites avec la mer. Dans ses objectifs d'abord, puisqu'elle vise notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre, qui sont à l'origine d'un changement climatique dont les conséquences se font particulièrement sentir sur les zones côtières. Par ses modalités de mise en œuvre, ensuite, car la Bretagne offre de réelles opportunités pour le développement des énergies renouvelables en mer, sous différentes formes : éolien offshore, énergie des courants, énergies houlomotrices etc. L'atout dont bénéficie la Bretagne doit être joué pour faire d'elle la région française d'expérimentation et de développement des énergies marines.

En conséquence, le plan Energie pour la Bretagne fixe des objectifs à atteindre quant au développement des énergies renouvelables en mer : objectifs de puissance à fournir à l'horizon 2015 pour les technologies matures comme l'éolien offshore, appui à la recherche/développement et expérimentation pour des technologies innovantes. La force du Pôle de compétitivité Mer Bretagne est pleinement exploitée : les énergies marines sont l'un de ses axes prioritaires de travail. L'une des concrétisations des projets portés sur cet axe a été l'immersion, au mois de mai 2008, d'une hydrolienne au large de Bénodet (projet Sabella). Le potentiel de recherche et d'innovation de la Bretagne sera encore accentué avec l'accueil envisagé d'un centre d'expérimentation et d'essais sur les énergies marines, en partenariat avec EDF et l'IFREMER.

La démarche initiée par le Conseil régional de Bretagne en faveur des énergies marines, avec ses partenaires, met en exergue la question de la concertation préalable à l'implantation de ces structures en mer. En lien avec les autres politiques sectorielles marines, et en articulation avec la Charte des espaces côtiers bretons, la Région souligne l'indispensable accompagnement des projets en ce sens. La Région va ainsi proposer une concertation pour un schéma régional sur les énergies marines.

L'Europe est favorable au développement des énergies renouvelables et s'est fixée pour objectif de réduire ses émissions de 20% d'ici 2020. Si les énergies marines ne sont pas directement à l'ordre du jour dans le Livre Bleu, ce qu'on peut déplorer, elles sont néanmoins prises en compte par l'Union européenne. Tout d'abord, une consultation vient d'être lancée par la Commission européenne sur les énergies marines, avec un accent particulier sur l'éolien offshore, qui s'inscrit dans le cadre de la stratégie européenne pour l'énergie et le climat, définie en janvier 2008. Ensuite, sans y faire directement référence, les travaux en cours de la Commission sur l'aménagement du territoire maritime sont inévitablement liés à l'implantation d'énergies dans des zones marines aux usages nombreux et, parfois, en compétition.

Le **souci de concertation** qui anime la démarche régionale sur les énergies marines conduit la Région Bretagne a demandé à l'Europe de prendre le plus grand soin, elle aussi, à tenir compte de l'ensemble des usages de la mer et de la zone côtière dans sa promotion des énergies marines, dans une démarche de bonne acception des projets.

L'Europe doit également s'assurer de la **transversalité de son approche** et organiser un développement des énergies marines en cohérence avec les autres politiques, et en particulier celles qui concernent l'environnement marin.

## Biodiversité et qualité des eaux marines

La Bretagne bénéficie d'une forte diversité biologique, résultant notamment de sa position de péninsule qui crée de fortes interactions entre milieux terrestres et milieux marins. Afin de la préserver, la Région a adopté, en février 2007, son schéma du patrimoine naturel et de la biodiversité. Ce document fixe deux priorités pour répondre aux enjeux identifiés : la mise en place d'un observatoire régional du patrimoine naturel et de la biodiversité et un programme d'actions territoriales hiérarchisées pour la protection des espaces et des espèces. Composantes majeures du patrimoine naturel de Bretagne, la faune, la flore et les habitats marins sont pleinement considérés dans le cadre des actions prévues dans le schéma au travers de trois axes :

- Une meilleure connaissance des milieux marins qui passe, par exemple, par le soutien et le prolongement du travail initié au sein du réseau REBENT (connaissance des milieux marins benthiques) ou encore par un suivi des espèces envahissantes ;
- La gestion et la préservation des espaces naturels, avec un accent fort sur la lutte contre l'artificialisation du littoral via la demande de création d'un établissement public foncier régional. En conformité avec la loi « Démocratie de proximité » de 2002, la Région va également poursuivre la mise en place des réserves naturelles régionales. L'une des premières créées, celle du Sillon du Talbert, est maritime. La Région apporte par ailleurs un soutien fort au Conservatoire du Littoral pour appuyer sa politique de protection des sites littoraux. Enfin, la Région soutient une grande ambition vis-à-vis de la politique des parcs naturels régionaux qui comportent des façades maritimes avec des enjeux importants.
- La valorisation, pour laquelle la Région mène une politique de réhabilitation de grands sites maritimes : baie du Mont Saint-Michel, caps d'Erquy et de Fréhel, Gâvres-Quiberon par exemple.

Dans le domaine de l'eau, la Bretagne a proposé un Contrat pour l'eau, en octobre 2006. Ce contrat poursuit la structuration du territoire hydrographique breton autour des bassins versants, dans le cadre des schémas d'aménagement et de gestion des eaux. La Région Bretagne suit une approche territoriale, au sein de laquelle les masses d'eaux côtières, qui ont été identifiées conformément à la Directive Cadre sur l'eau (DCE), s'inscrivent dans une démarche globale « de la source à la mer » et font l'objet d'actions qui concourent à la reconquête de leur qualité, en vue d'atteindre en 2015 les objectifs fixés par la DCE. Cette approche à l'échelle du bassin hydrographique permet de traiter les relations étroites, en Bretagne, entre eaux terrestres et eaux côtières afin de mieux appréhender les phénomènes de pollution du milieu marin.

Le pilier environnemental de la future politique maritime européenne est constitué par la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin ». Non encore publiée, cette directive organisera, sur la base d'un découpage en quelques grands bassins maritimes, un dispositif de protection de la qualité des eaux marines en articulation étroite avec les obligations internationales qui lient la Communauté et ses Etats membres. Cette directive poursuivra ainsi la stratégie engagée par la DCE pour considérer pleinement les eaux marines, insuffisamment prises en compte aujourd'hui, ce qui est une démarche très positive.

Compte tenu des relations étroites signalées entre les eaux terrestres et les eaux marines, la Région Bretagne souligne le soin à apporter aux **articulations entre les dispositifs de la directive-cadre sur l'eau et ceux de la future directive-cadre « stratégie pour le milieu marin »**. Si, dans sa version telle qu'adoptée par le Parlement en seconde lecture, les interactions

entre les deux textes sont désormais considérées, la Région Bretagne insiste sur le maintien de cette articulation et de cette complémentarité des démarches lors de la mise en œuvre opérationnelle.

Sur ce point, la Région Bretagne s'est engagée pour concourir à la mise en œuvre de la DCE à l'échelle de son territoire. Elle rappelle que **la bataille pour la reconquête de l'eau exige une collaboration étroite avec les entités décentralisées**. En conséquence, elle demande à ce que ces dernières ne soient pas oubliées lors de la définition, par les Etats, des stratégies pour les eaux marines à l'échelle des futures régions ou sous-régions définies par la directive-cadre.

Enfin, une politique publique en faveur de la biodiversité et de la qualité des eaux marines nécessite **une connaissance approfondie des milieux**. En ce sens, l'Europe doit encourager les initiatives qui visent à acquérir les données sur le milieu marin dans une logique d'observation à l'échelle régionale et interrégionale.

## Emploi et formation

La stratégie régionale « emploi et formation », adoptée en juin 2006 à l'issue d'une longue concertation, a rappelé les besoins et les difficultés de l'emploi dans le secteur maritime. Elle a notamment pointé les difficultés de recrutement dans le secteur de la marine marchande, où les besoins sont estimés, à l'échelle européenne, à près de 4.000 officiers. La pénurie n'est pas limitée aux officiers navigants au commerce. Ainsi, le secteur des pêches connaît une « crise des vocations » due à deux phénomènes principaux : des recrutements insuffisants pour compenser les départs en retraite et une importante rotation des effectifs (carrières plus courtes). D'autres secteurs connaissent des besoins forts en termes de personnel, comme par exemple le secteur portuaire. Dans un rapport de janvier 2007, le Conseil Supérieur de la Marine Marchande consacre une partie de son travail aux métiers portuaires où il indique que « *les métiers (...) liés aux activités de transit, de manutentions, de ré acheminement, et de programmation de fret (ship-planer) sont en plein essor, ils vont devenir de plus en plus stratégiques et complexes avec l'augmentation de taille des navires et donc du nombre de conteneurs traités à chaque escale.* »

Les responsabilités de la Région sont importantes en matière de formation. Les actions régionales sur les lycées et la formation professionnelle s'inscrivent dans une offre dense de formations maritimes au niveau du territoire, dans tous les domaines et pour tous les niveaux. Du CAP au doctorat, du spécialiste des moteurs nautiques à l'officier de la marine marchande, en passant par l'avocat de droit maritime, le biologiste, le pêcheur ou encore le logisticien des transports, la Bretagne forme à tous les métiers de la mer.

Pour soutenir et accompagner les vocations maritimes et l'emploi dans ce secteur, la Région prépare actuellement des dispositifs spécifiques, dans le cadre de la formation professionnelle, appelés contrats d'objectifs emploi-formation. Dans le cadre d'un travail en commun avec les branches professionnelles et l'Etat, vont être définies les réponses aux besoins particuliers en termes de formation.

Deux contrats d'objectifs portent plus particulièrement sur les métiers de la mer : l'un sur la filière pêche et aquaculture et l'autre sur la filière nautisme.



Consciente des besoins en compétences des professions maritimes et de la richesse de son territoire en matière d'enseignement supérieur et de recherche marine, la Région mène, depuis la fin 2007, une étude prospective sur l'avenir de l'enseignement supérieur maritime en Bretagne. Sur la base d'une analyse des besoins et des offres de formation et d'un regard sur les configurations retenues à l'international, cette étude servira à nourrir la réflexion du Conseil régional afin qu'il propose des solutions pour les formations aux métiers de la mer, y compris pour les carrières d'officiers navigants. A l'heure où des menaces pèsent sur l'école de la marine marchande de Saint-Malo, qui forme les officiers de la marine marchande, la Région est prête à s'engager très fortement pour le maintien d'une formation d'officiers en Bretagne. La réflexion prospective de la Région vise plusieurs objectifs, dont celui de favoriser les relations entre les nombreux établissements qui forment aux métiers de la mer et de renforcer les articulations entre enseignement secondaire, formation continue et enseignement supérieur.

Les efforts de la Région pour offrir une formation initiale et continue à tous les métiers de la mer sur son territoire et pour attirer les jeunes vers ces professions la rendent particulièrement sensible au message passé par le Livre Bleu sur les besoins en termes de formation et sur la volonté, affichée par toutes les institutions européennes, d'attirer les jeunes vers les métiers de la mer. Elle regrette, avec le Comité des Régions, que des mesures concrètes ne figurent pas dans le plan d'action sur ce point malgré la volonté politique déclarée par l'Europe de s'emparer du sujet. Le certificat d'excellence maritime est une réponse qui n'est sans doute pas encore à la hauteur des enjeux pour l'avenir du monde maritime. Le défi est de taille, le Conseil européen des transports de décembre 2005 reconnaissait ainsi « *la menace à long terme sur la préservation du savoir-faire européen tant à bord des navires que – par voie de conséquence – pour les industries maritimes européennes à terre* » provoquée par la diminution du nombre de marins actifs. L'Europe doit, notamment, prendre conscience que l'attrait pour les métiers de la mer dépend étroitement des conditions de vie et de travail qu'ils offrent, et pour les métiers embarqués des conditions de sécurité dans lesquelles ils s'exercent.

La Région Bretagne rappelle l'intérêt qu'elle voit à la mise en place d'un **Institut européen des hautes études maritimes**, qui, sans remplacer en aucune façon les dispositifs qui existent, pourrait proposer des cycles de formation complémentaire de haut niveau sur les enjeux maritimes.

La Région Bretagne appelle également à **renforcer les coopérations internationales** susceptibles de favoriser les échanges de jeunes et d'enseignants de l'enseignement maritime et de permettre les échanges d'expériences entre régions maritimes. Des projets européens existent déjà, ainsi que des dispositifs qui sont utilisés, mais un symbole fort ne serait-il pas de créer un **dispositif spécifique pour les formations maritimes** ? Aux côtés de Leonardo et d'Erasmus, pourquoi ne pas convoquer Vasco da Gama ?

## Recherche et innovation

Dans leur déclaration commune adoptée à l'occasion de la première journée européenne de la mer du 20 mai 2008, les régions Bretagne et PACA soulignent le caractère central de la recherche et de l'innovation pour toute politique maritime. Elles forment un point d'appui majeur pour le dynamisme de nos territoires et sont les clefs du développement des activités économiques en mer, dans le respect de l'environnement.

Dans ce domaine, la Bretagne dispose de structures de recherche reconnues : Institut Universitaire Européen de la Mer de l'UBO, IFREMER, Station Biologique de Roscoff, Institut Paul-Emile Victor, IRD, dont une partie s'est fédérée au sein du GIS Europe Mer. En outre, des liens forts se sont établis désormais entre les chercheurs et les industriels grâce au Pôle Mer.

Le soutien apporté par la Région Bretagne à la recherche et à l'innovation dans le secteur maritime s'organise, principalement, suivant deux axes.

Tout d'abord, la Région Bretagne est un partenaire important du Pôle de compétitivité Mer de Bretagne. Elle participe directement au soutien des projets labellisés par ce véritable cluster et favorise ainsi le rapprochement entre les industriels et le monde de la recherche. Elle accueille donc favorablement la proposition du Livre Bleu de mettre en réseau les pôles d'activités maritimes et attend dorénavant des mesures concrètes pour la promotion de ce type de structures.

La Région Bretagne mène d'autres actions en faveur de l'innovation dans le secteur maritime. Elle apporte un soutien aux projets collaboratifs entreprises/recherche académique menés en dehors des pôles et elle favorise les outils d'interface. Ce dernier dispositif permet de financer des missions d'intérêt général, notamment des centres techniques comme I.D. Mer (sur la valorisation des produits de la mer) ou le Centre d'Etude et de Valorisation des Algues (CEVA).

Ensuite, la Région Bretagne mène une politique de soutien à la recherche et aux équipes de recherche établies sur son territoire. Les sciences et techniques de la mer sont l'un des axes prioritaires des interventions régionales en la matière. Il est délicat de mesurer avec précision la hauteur du soutien régional dans la mesure où les recherches qui prennent appui sur la mer ne s'inscrivent pas toutes dans une optique "sciences et techniques de la mer". En effet, certaines disciplines ne se retrouvent pas directement dans cette catégorie, malgré leur lien avec la mer. Parfois aussi le maritime est un support, comme par exemple lorsque des recherches sur des organismes marins serviront à la médecine. Aussi les chiffres donnés reflètent-ils une estimation basse. Ces remarques étant posées, nous pouvons souligner que la Région a consacré 14% de ses allocations de recherche, en 2008, aux sciences et techniques de la mer. Pour ce qui concerne les programmes de recherche d'intérêt régional (PRIR), leur affectation aux sciences et techniques de la mer varie entre 13 et 20% sur les dernières années. Dans les soutiens qu'elle apporte ainsi aux équipes de recherche, la Région est attentive aux impacts environnementaux des projets, à leurs implications éthiques, à leur articulation avec les politiques publiques régionales comme à leur dimension socio-économique. Ces financements s'ajoutent aux investissements très importants réalisés pour les laboratoires et infrastructures de recherche au titre du Contrat de projet Etat-Région.

La qualité de la recherche marine bretonne est souvent mise en exergue, comme cette année où le Prix « Bretagne Jeune Chercheurs » a été attribué à trois chercheurs travaillant sur les problématiques maritimes.

La recherche et l'innovation s'affichent comme une priorité pour la future politique maritime afin de « créer un socle de connaissance et d'innovation ». La Commission annonce des efforts particuliers, dans le cadre du 7<sup>ème</sup> programme-cadre de recherche, pour les recherches dans le domaine maritime. Surtout, elle va proposer, prochainement, une stratégie européenne globale pour la recherche marine et maritime.

La Région Bretagne sera attentive, en particulier :

- **A la concertation avec les chercheurs** pour l'établissement de la stratégie européenne pour la recherche marine et maritime. Le monde de la recherche a su se mobiliser à l'occasion du Livre Vert, il ne doit pas être oublié à l'heure du Livre Bleu. L'Europe devra notamment considérer les positions de l'ensemble des structures de recherche actives, attentive à un équilibre entre grands centres et entités plus modestes, entre organismes de recherche et universités.
- A la construction d'une véritable **stratégie transversale aux disciplines des sciences et techniques marines**, qui permettra un développement de la recherche fondamentale et opérationnelle **dans tous les domaines d'intérêt** pour une politique maritime, en considérant pleinement l'apport des sciences humaines et sociales.
- A favoriser **la dissémination de l'information scientifique** et des résultats des recherches, non seulement auprès des industriels via un soutien efficace aux clusters, mais aussi à destination des décideurs locaux et du grand public.
- A produire **des efforts particuliers pour le financement de la recherche marine et maritime** et sa pérennité, qui concrétiseront les ambitions affichées par la Commission et le Conseil, et notamment de ne pas limiter cet effort à un appel d'offres dédié dans le cadre du 7<sup>ème</sup> programme-cadre.

## Patrimoine culturel

Brest, Douarnenez, Paimpol... : le succès des grandes fêtes maritimes, qui jalonnent les étés et les côtes bretonnes, est le signe le plus fort de l'attrait qu'exerce le patrimoine culturel maritime auprès des bretons comme auprès des visiteurs de la Bretagne. Au-delà de ces rassemblements populaires, l'intérêt pour les grands sites littoraux, les expositions, les musées, les événements et manifestations autour de la mer est considérable.

Le patrimoine culturel maritime, dont la définition même est délicate, est, pour une partie de ses composantes, particulièrement exposé, par sa nature même, aux atteintes : pression foncière, aléas climatiques, érosion etc. Riche, hétérogène, objet d'une multitude d'approches qui ne sont pas toujours coordonnées, il est un sujet commun à toutes les parties de la Bretagne.

Cette spécificité a amené la Région à le retenir parmi ses thématiques prioritaires, dans la nouvelle politique du patrimoine culturel adoptée en décembre 2007. Dans cette politique, qui intègre notamment le transfert depuis l'Etat à la Région du service de l'inventaire prévu par la loi d'août 2004, la Région se fixe l'exigence centrale d'une relation renforcée entre patrimoine et développement. L'engagement régional sur le patrimoine maritime, sujet qui rassemble à travers tout le territoire et qui est un facteur d'attractivité, conduit à viser 4 objectifs : une meilleure connaissance de ce patrimoine, un renforcement de sa protection, des efforts pour sa conservation et une plus grande valorisation.

« *Contribuer à l'émergence d'une identité maritime commune* » : le Livre Vert de la Commission insistait, avec raison, sur l'importance de la dimension patrimoniale d'une politique maritime. La promotion de l'héritage maritime européen, si elle est évoquée dans le Livre Bleu, ne répond pas encore à l'objectif audacieux que s'était fixée l'Europe. La proposition de création d'un atlas européen des mers, outil pédagogique, est positive. De la même façon, la Région Bretagne se réjouit de la proclamation d'une journée maritime européenne à laquelle elle contribuera et qui s'inscrira dans la continuité du riche agenda des manifestations organisées chaque année sur les thématiques

maritimes. Ces deux actions ne sauraient toutefois être les seules engagées en faveur du patrimoine culturel maritime européen.

En premier lieu, si l'Europe souhaite réellement contribuer à l'émergence d'une identité maritime commune, elle doit prendre conscience que cette dernière se forgera en grande partie sur la base du **patrimoine immatériel**. L'ethnographie maritime permet de conserver la mémoire des objets, des savoir-faire et des coutumes, sans laquelle il n'y a pas d'héritage maritime. Il s'agit d'un enjeu majeur qui nécessite un **véritable engagement auquel l'Union doit contribuer**, notamment en soutenant les coopérations interrégionales ainsi que les projets menés en ce sens.

L'Europe pourrait également, comme l'y invite le Parlement européen, soutenir les initiatives qui visent à identifier et **cartographier les épaves et les sites archéologiques sous-marins**, démarche dans laquelle la Bretagne s'est engagée, notamment à travers l'association ADRAMAR.

D'autres idées ambitieuses émaillaient le Livre Vert et **l'Europe doit pleinement considérer les deux rôles joués par le patrimoine culturel maritime : il est un moyen privilégié d'acculturation maritime et il est un facteur de développement des territoires**.

### Gestion intégrée de la zone côtière

Après une large concertation, menée entre novembre 2006 et janvier 2007 (forums participatifs, enquête, rencontres...), le Conseil régional a adopté, en décembre 2007, une Charte des espaces côtiers bretons.

La Charte est un outil au service d'une politique maritime. Elle n'est pas une nouvelle politique régionale, qui s'ajouterait à celles qui sont déjà menées par la Région ou par les autres collectivités et acteurs sur le littoral, mais un outil d'articulation et de complémentarité des initiatives sur la zone côtière au sens large.

Acte d'engagement, document de référence qui définit un projet d'avenir pour la zone côtière bretonne, la Charte énonce sept défis à relever :

- Valoriser pleinement les atouts maritimes de la Bretagne en développant une économie diversifiée et ancrée dans l'innovation et le développement durable ;
- Maîtriser l'urbanisation et favoriser la diversité sociale sur le littoral ;
- Préserver le patrimoine naturel et maintenir le potentiel écologique des espaces côtiers bretons ;
- Restaurer la qualité des masses d'eaux côtières et réduire la pollution sur le littoral ;
- Préserver et valoriser le patrimoine culturel maritime ;
- Anticiper et s'adapter aux effets du changement climatique sur la zone côtière ;
- Préserver le potentiel social, écologique et économique des îles bretonnes.

La Région invite les bretons à relever ensemble ces défis en instaurant une nouvelle gouvernance pour la zone côtière. Cette dernière, sur la base de principes communs, repose sur trois piliers : de nouveaux dispositifs de concertation, des outils d'observation et de suivi et l'accompagnement de la mise en réseau des acteurs. La Charte identifie dix chantiers-phares qui fédèrent les actions prioritaires pour répondre aux enjeux de la gestion durable de la zone côtière bretonne. Autour de l'information et de la sensibilisation sur l'importance de la mer, de la maîtrise de l'urbanisation littorale, de la restauration de la qualité des masses d'eaux côtières, du développement durable des activités maritimes, de la valorisation du patrimoine culturel ou encore du potentiel des

îles, la Charte décline des actions de portées différentes, mais complémentaires, et qui seront menées avec le souci de fédérer un maximum d'acteurs. L'établissement public foncier régional, dont la création est demandée avec insistance depuis deux ans au gouvernement par la Région Bretagne, est un outil essentiel pour répondre au deuxième enjeu identifié, celui de la maîtrise de l'urbanisation et du maintien de la diversité sociale sur le littoral.

Le Livre Bleu évoque des propositions à venir sur l'aménagement du territoire maritime. Si la Région Bretagne approuve l'initiative sur son principe, il est aujourd'hui difficile de se prononcer sur les modalités envisagées. Le Livre Vert donnait quelques éléments, et le débat européen consécutif à sa publication a nourri la réflexion communautaire. Qu'en restera-t'il à l'heure des propositions ?

Le Conseil et la Commission doivent éviter toute approche trop formelle qui aboutirait à des zonages rigides de l'espace maritime. Les institutions européennes doivent considérer **la spécificité de la zone côtière qui, reposant sur une interface terre/mer, appelle des modes de gouvernance nouveaux en association avec tous les acteurs**. Le niveau régional peut ici jouer un rôle tout particulier pour faciliter l'articulation des démarches et impulser les dynamiques nécessaires.

L'initiative européenne est la bienvenue car l'Europe peut utilement proposer des lignes directrices qui s'inscriront dans l'intégration territoriale et qui s'appuieront sur les démarches menées à tous les niveaux. Ces lignes directrices devraient constituer alors **un cadre de référence pour les Etats membres, mais également pour les institutions européennes elles-mêmes** et pour les politiques sectorielles qu'elles mènent et qui ont un impact sur le littoral.

L'Europe pourrait enfin mener des **actions structurantes dans les domaines de la connaissance, du suivi et de l'accès à l'information**. Elle dispose d'outils, comme la directive INSPIRE, qu'elle doit utiliser pour assurer une bonne gouvernance de l'information indispensable pour mieux gérer la zone côtière.

## Une Présidence française de l'Union au rendez-vous de la politique maritime

Le 1<sup>er</sup> juillet 2008, la France prendra la Présidence de l'Union européenne, pour six mois. Grande nation maritime, sa Présidence est attendue sur la politique maritime européenne.

Une Présidence est toutefois un temps intense et court, et les priorités à traiter y sont nombreuses et de tous ordres. Les propositions que la Région Bretagne porte pour la politique maritime ne s'inscrivent pas toutes dans l'intervalle très court de ces six mois. Elles embrassent le moyen terme et, pour certaines, elles se projettent au-delà de l'échéance très proche de 2009 à laquelle est aujourd'hui borné le plan d'actions de la Commission.

Bien que le délai soit court, six mois de présidence permettent de donner des orientations politiques claires et d'initier des actions fortes qui pourront marquer la maritimité de la Présidence française. Cinq thèmes prioritaires demandent un engagement de la future Présidence pour garantir que des progrès notables auront été faits en décembre 2009.

### ⇒ **Garantir la pérennité des activités de pêche**

La Région Bretagne appelle la Présidence française à engager, au niveau européen, une évolution de la politique de la pêche vers une approche plus globale. La gestion de la ressource doit rester une priorité, mais elle doit accompagner une politique en faveur du maintien de communautés côtières actives. Il y a urgence à accompagner les actions qui permettront de rétablir la viabilité des entreprises de pêche, en leur permettant de réaliser l'adaptation nécessaire.

Les soutiens apportés aux sorties de flotte massives ne sont pas une solution pour l'avenir de la pêche. Conçues uniquement dans une logique de gestion de la ressource, elles génèrent des effets pervers nombreux et dramatiques pour les territoires dépendants de la pêche, sans véritablement résoudre les difficultés actuelles.

Pour garantir l'avenir de la pêche, il est plus que jamais nécessaire d'autoriser le soutien au renouvellement de la flotte artisanale, afin de disposer de navires qui garantiront la viabilité économique, la sécurité et la santé au travail. L'accompagnement des initiatives de modernisation des navires qui permettent des gains énergétiques devrait aussi être favorisé.

La Présidence française doit également prendre conscience des graves difficultés financières auxquelles sont confrontées les entreprises de pêche et de la nécessité de mettre en place un accompagnement de leur restructuration ainsi que de leur sauvetage en travaillant sur l'endettement et sur des mesures financières. La Région Bretagne, à travers son plan pour l'avenir de la pêche, met en place des dispositifs en ce sens. Son action doit être appuyée et relayée.

⇒ **Faire progresser la sécurité maritime**

Conformément aux engagements pris par le gouvernement, la France doit reprendre les négociations pour faire aboutir toutes les mesures du troisième paquet en faveur de la sécurité maritime.

La Présidence française devra également considérer pleinement les conséquences de l'intensification du trafic et de l'accroissement de la taille des porte-conteneurs, pour lesquels l'accident du MSC Napoli a constitué une première alerte, et proposer des actions pour faire face aux risques générés dorénavant par ce type de navires.

Enfin, la Présidence française devra proposer des mesures pour régler le problème particulier de la veille à bord de certains navires. En effet, la réglementation actuelle sur la veille à bord des navires n'est pas toujours respectée par les petits caboteurs, notamment du fait du sous-effectif chronique dans leur armement. Cette situation fait courir de véritables dangers aux autres navigants. La solution technologique qui vise à rendre obligatoire l'équipement des unités de pêche en AIS (système d'identification automatique) ne constitue qu'une réponse partielle dans la mesure où, même repéré sur un tel dispositif, le navire de pêche est toujours en danger si la personne qui assure le quart n'est pas attentive, quelle que soit la raison de cette inattention, aux alertes électroniques. Le gouvernement a montré sa préoccupation à la suite du drame du Sokalique ; il doit aujourd'hui confirmer sa volonté de s'attaquer véritablement aux causes de ce type d'accidents.

⇒ **Concrétiser et poursuivre l'effort pour la mise en œuvre d'une politique maritime européenne intégrée**

La Présidence française de l'Union doit veiller au respect du plan d'actions de la Commission et savoir donner les impulsions politiques nécessaires pour soutenir la mise en œuvre de la politique maritime européenne, en concertation étroite avec les territoires maritimes. Ceci passe notamment par une visibilité forte maintenue pour les affaires maritimes, avec une structure dédiée. Cette visibilité doit se retrouver au sein du Conseil où la Présidence devra garantir que les questions liées à la politique maritime seront abordées au plus haut niveau du Conseil, afin notamment que la transversalité inhérente à cette politique soit sauvegardée.

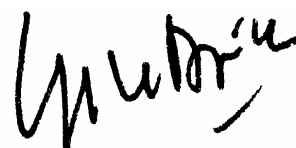
⇒ **Soutenir la mise en place des autoroutes de la mer**

La Commission a missionné un coordinateur européen pour les autoroutes de la mer, dont le rapport doit prochainement être rendu public. L'effort ainsi porté sur cette forme de transport et de report modal devrait être poursuivi par la Présidence française. Son objectif devrait s'inscrire dans le souci de dégager des solutions opérationnelles pour permettre le développement réel des autoroutes de la mer, via notamment des dispositifs susceptibles de garantir une égalité de concurrence entre infrastructures terrestres de transport et transport maritime.

⇒ **Porter le concept d'espace maritime européen**

La Présidence française doit profiter de la force politique véhiculée par le concept d'espace maritime européen et le porter comme un projet d'avenir pour nos mers et océans qui va au-delà de la proposition technique de suppression des barrières fiscales et douanières.

Sur ces cinq questions majeures, la Région Bretagne sera attentive, à travers sa mobilisation, à la mise en œuvre d'une politique maritime européenne qui contribue à la qualité de vie dans les territoires et qui respecte les particularités qui font leur richesse. Elle continuera à apporter un soutien actif, dans une démarche de coopération avec les autres régions et avec les acteurs concernés, à toute avancée dans la construction de la politique maritime européenne.



Jean-Yves LE DRIAN