



territoire • économie • formation • lycée • transport • environnement & tourisme • culture & sport • solidarité • europe

# le Grenelle de la mer



Contributions du  
Conseil régional de Bretagne

## Introduction

Le Gouvernement a lancé un « Grenelle de la mer ». La Bretagne, qui l'avait demandé, ne peut que s'en réjouir.

Après différents rapports dont celui du groupe Poséidon de 2006, et à l'heure où l'Europe met en place sa politique maritime intégrée, la Bretagne espère que les conclusions du « Grenelle de la mer » aboutiront à doter réellement la France d'une véritable politique maritime, qui se traduira, dans les faits, par des actions concrètes.

Une politique maritime pour la France du XXI<sup>e</sup> siècle est une politique publique qui vise à tirer parti de l'extraordinaire richesse des mers et des océans, considérés comme un bien commun. Elle prend acte de la multiplication, comme de l'extension, des usages des espaces et des ressources marines depuis plusieurs décennies. Elle s'appuie sur les progrès scientifiques qui nous montrent que des logiques complexes régissent des écosystèmes marins et littoraux liés entre eux. Elle considère pleinement les conséquences des nouveaux défis qui se posent à l'humanité, et parmi eux celui du changement climatique pour lequel les mers et les océans jouent un rôle central. Elle prend en compte les mouvements migratoires sensibles qui attirent les populations vers les zones côtières, pour s'y installer ou pour y séjourner quelques temps. Enfin, elle ne fait pas l'impasse sur les difficultés auxquelles certaines activités maritimes sont confrontées, du fait de la crise économique ou de problèmes structurels plus anciens. Le défi est désormais de développer et de porter une vision intégrée, qui conjugue politiques sectorielles maritimes et dimension maritime des autres politiques publiques afin de permettre un développement durable - économiquement, écologiquement et socialement - des territoires et des activités maritimes.

La Bretagne, comme d'autres régions françaises et européennes, inscrit sa politique maritime dans le sens d'une telle intégration. Elle s'est fixée comme priorité politique d'assumer son ambition maritime. En conséquence, elle s'est dotée d'une politique publique maritime qui entre désormais dans sa phase de développement, à travers le plein développement de la dimension maritime dans tous les domaines d'intervention de la Région : économie, formation, transport, recherche et innovation, énergie, patrimoine naturel et biodiversité, tourisme... Dans ce cadre, la Charte des espaces côtiers bretons est une démarche d'ensemble qui définit un projet d'avenir, décliné en enjeux et en chantiers-phares et propose une forme de gouvernance de la zone côtière capable de porter le projet proposé.

En effet, une question centrale est aujourd'hui celle de l'articulation entre les différentes démarches. L'Etat anime les travaux du « Grenelle de la mer » pour doter

la France d'une politique maritime, mais cette initiative bienvenue, qui doit s'ancrer dans les territoires, ne peut oublier que les acteurs de la zone côtière n'ont pas attendu 2009 pour réfléchir et lancer des actions.

Dans le contexte actuel, face à la multiplicité des acteurs et des intérêts, une politique maritime pose, de façon prioritaire, une question de gouvernance. L'enjeu n'est pas seulement d'établir une liste de propositions : il est de définir un projet d'avenir pour la mer et pour le littoral, avec des objectifs à la hauteur des enjeux et des moyens en conséquence, qui joue et la carte de la complémentarité entre les acteurs et de la cohérence entre les actions.

La clef du succès d'une politique maritime réside dans la capacité à organiser une concertation qui repose sur la reconnaissance des compétences et des responsabilités de chacun. Les propositions, même les plus abouties, risquent de ne pas être mises en œuvre ou d'échouer si elles ne s'appuient pas sur un dispositif de gouvernance conscient qu'aucun acteur ne dispose, à lui seul, de l'ensemble des compétences et des moyens nécessaires. Ce constat repose sur le fait que les mesures à prendre sont de natures diverses, qu'elles combineront plusieurs outils : actions volontaires, incitations, réglementations. Comment réussir à les mettre en œuvre et à les articuler si toutes les parties prenantes ne sont pas associées à la gouvernance ? La diversité des acteurs est une chance, un atout en termes de connaissance, de compétences et de savoir-faire - encore faut-il se mettre en situation de le valoriser.

La gouvernance se conçoit à différentes échelles, complémentaires entre elles, depuis l'Europe jusqu'aux territoires locaux. Dans chaque configuration, la participation de l'Etat est déterminante, comme celle des collectivités territoriales. Le niveau régional revêt une importance particulière dans ce système. C'est à cette échelle géographique et opérationnelle que peuvent être prises, en commun, les décisions stratégiques. A ce titre, les Régions, en tant que collectivités, du fait des missions et des responsabilités qui leur sont confiées, ont un rôle central à jouer pour animer la concertation entre les acteurs et accompagner un projet pour la mer et pour le littoral.

Le « Grenelle de la mer » offre une opportunité réelle de définir une nouvelle gouvernance de la mer susceptible d'articuler les politiques, d'assurer une meilleure cohérence entre les actions de chacun et entre les différents cadres d'intervention.

La contribution de la Région Bretagne, qui s'appuie sur nos initiatives en ce domaine, émet une proposition forte susceptible de participer à l'atteinte de cet objectif ambitieux : l'installation de conférences régionales de la mer et du littoral.

Les conférences régionales réuniront, régulièrement, l'Etat et les établissements publics, les collectivités territoriales, les organisations socioprofessionnelles et le milieu associatif. Elles seront des lieux d'information et de débat pour proposer, définir et évaluer les actions stratégiques à mettre en œuvre à

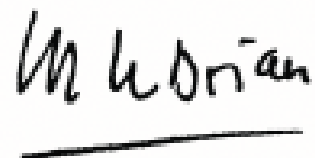
l'échelle de la région. Elles seront également des lieux de réflexion et de proposition pour promouvoir la gestion durable de la mer et du littoral. Elles se retrouveront, annuellement, lors d'une rencontre organisée au niveau de la façade maritime. Ces conférences régionales seront ainsi les garantes d'une meilleure coordination de l'action collective dans le sens de l'intérêt général.

La Région Bretagne salue le travail considérable que synthétisent les rapports des quatre groupes du « Grenelle de la mer ». Elle retrouve, dans les très nombreuses propositions émises, des mesures auxquelles elle attache de l'importance et qui lui semblent porteuses pour l'avenir. Certaines recourent, totalement ou pour partie, les propositions de mesures prioritaires pour la mer et le littoral qui composent cette contribution.

Il y a la qualité de l'écoute, il y a la prise en compte des débats, en particulier en régions, avec les citoyens, et il y a la mise en œuvre concrète des mesures. La Région Bretagne et sa population attendent du « Grenelle de la mer » que pour ces trois aspects soient tenus les engagements pris pour la politique maritime française.

Jean-Yves Le Drian

Président du Conseil régional de Bretagne



JY Le Drian

- 1. Les propositions de la Région Bretagne pour les 4 groupes de travail du « Grenelle de la mer »**
  
- 2. La politique maritime du Conseil régional de Bretagne**
  
- 3. Les six priorités de la Région Bretagne pour le « Grenelle de la mer »**

### Renforcer la connaissance et la surveillance des écosystèmes du littoral et de la mer

Les technologies spatiales constituent un moyen particulièrement puissant et unique pour rassembler des données d'observation sur les phénomènes affectant les océans. Dans la maîtrise du changement climatique et dans les efforts d'adaptation à ses conséquences, dans la préservation des ressources halieutiques, dans la lutte contre la pollution, il est nécessaire que soient développées les applications -et inventer de nouvelles- utilisées dans le [domaine satellitaire dédié à la télédétection maritime](#).

L'acquisition de données dans le domaine maritime, aussi bien de données scientifiques que de données économiques et sociales, est primordiale. A ce titre, une mesure forte devrait être l'engagement de l'Etat pour le développement de l'outil de [cartographie du littoral et des fonds marins](#) « Litto3D » conduit par la SHOM et l'IGN.

### Pour une bonne gestion de la rencontre entre la terre et la mer

Les compétences et les responsabilités des collectivités territoriales à l'égard de la mer et du littoral, et en particulier de l'interface terre/mer, doivent être renforcées. Cet exercice doit s'accompagner des moyens - juridiques, techniques et financiers - et des dispositifs qui permettront aux collectivités de mener à bien les missions qui leur sont confiées. A ce titre :

- La Bretagne réitère sa demande du [droit à l'expérimentation dans le domaine de l'eau](#), afin notamment d'apporter des solutions de gouvernance innovantes pour une meilleure prise en compte des eaux marines ;
- Les parcs naturels régionaux sont des outils qui ont vocation à devenir des territoires de références d'expérimentation et de transférabilité pour la gestion de l'interface entre la terre et la mer. En conséquence, il est cohérent de permettre leur pleine opérationnalité en [les dotant d'une capacité d'intervention en mer](#) ;
- Dans le cadre du service public, il faut [proposer aux collectivités des capacités d'ingénierie et de conseil](#) pour l'aménagement et la définition de leur stratégie territoriale, en particulier pour les îles ;
- En complément, [une modification du régime des schémas de cohérence territoriale \(SCOT\) pourrait rendre obligatoire leur volet foncier, actuellement facultatif](#).

### Protéger et restaurer la biodiversité marine en organisant la reconnaissance de sa valeur

La France n'a pas encore organisé une reconnaissance réelle du préjudice écologique consécutif aux accidents de navires. Nous demandons l'établissement d'un [cadre juridique clair et stabilisé pour la reconnaissance du préjudice écologique consécutif à une pollution maritime](#), comme d'autres Etats européens ont su le faire.

### Les ports : lieu de rencontre privilégié entre les activités maritimes et terrestres

La façade maritime française a un réseau dense de ports de commerce qu'il convient de conforter. Si l'émergence de grands ports maritimes est indispensable pour permettre un approvisionnement pertinent de l'économie et un accès optimal aux bassins de consommation mondiaux, il est primordial que cette émergence ne se traduise pas par une annihilation des ports de commerce « secondaires », synonyme de massification allant à l'encontre d'un report modal souhaitable sur les modes de transport alternatifs à la route. En ce sens, pour l'exercice de ses missions dans ces ports, [l'Etat doit garantir le maintien de ses moyens humains \(services vétérinaires, services sanitaires, services douaniers, police aux frontières...\) et matériels](#).

Notre tissu portuaire est un levier considérable pour garantir la sécurité maritime. En conséquence, un [effort particulier doit être entrepris vis-à-vis du contrôle des navires dans les ports](#). Il est d'ordre

technique et technologique pour la promotion d'une recherche destinée à accélérer et améliorer le contrôle des structures du navire. Il est d'ordre humain en dotant l'administration du personnel nécessaire, et en particulier pour le contrôle des conditions de vie et de travail puisque nous savons que la sécurité maritime est profondément liée à ces dernières, qui affectent tant la conduite du navire que son entretien.

### Développer la connaissance et accompagner l'innovation

A l'image de ce qui s'est fait en 2009 à la suite du Grenelle de l'Environnement, [l'Agence Nationale pour la Recherche \(ANR\) devrait consacrer une large place au domaine maritime dans le cadre de sa programmation pour 2010 et les questions maritimes devraient devenir une priorité pour le SNRI.](#)

Tout ce qui se rapporte à [l'environnement maritime dans ses répercussions sur la santé](#) doit bénéficier de programmes permettant de mutualiser et de renforcer la compréhension des dynamiques à l'œuvre.

La connaissance scientifique acquise grâce aux investissements dans la recherche marine et maritime doit faire l'objet d'une diffusion large auprès des décideurs et des citoyens.

L'une des difficultés majeures à laquelle est confrontée l'innovation dans le domaine maritime est celle des essais en phase de pré - industrialisation, en particulier pour les PME. Ce problème se pose aussi bien pour le développement des énergies marines que pour celui d'engins de pêche sélectifs. La puissance publique doit jouer son rôle pour permettre [la mise en place de plates-formes d'expérimentations communes](#), adaptées aux développements technologiques pour les différentes activités maritimes.

### Exploiter de manière durable le potentiel de la mer

Energies marines. La France doit faire du développement des énergies marines renouvelables une priorité politique. A ce titre, [la dynamique initiée par les partenaires à travers IPANEMA](#) (Initiative Partenariale Nationale pour l'émergence des Energies Marines, dont l'objectif est de promouvoir le développement d'une filière scientifique et technique pour les énergies marines), [doit être entretenue et consolidée.](#)

La politique publique en faveur des énergies marines renouvelables doit reposer [sur trois piliers, auxquels la Bretagne souhaite contribuer pleinement :](#)

- Un [investissement sur la recherche, le développement et l'innovation](#) pour toutes les formes d'énergies marines renouvelables et en particulier le financement des structures d'expérimentation ;
- Une réflexion sur [l'appropriation collective](#) par les populations et les acteurs de la zone côtière de l'implantation en mer des outils de production d'énergies marines renouvelables, en cohérence avec les démarches de cette nature initiées par certaines régions ;
- L'accompagnement à la [mise en place d'une filière industrielle](#), génératrice d'emplois pour nos régions et qui offrira des opportunités de diversification pour l'industrie navale.

Transport et ports maritimes : La France doit mettre en place [un cadre de financement pérenne et stabilisé, bien articulé avec les dispositifs européens, pour favoriser le report modal vers le transport maritime](#), et notamment pour soutenir le développement des autoroutes de la mer et du transport maritime à courte distance (cabotage). Ce cadre financier s'accompagnera des mesures nécessaires pour réduire la pollution émise par les navires, dont la loi de transition environnementale traite déjà, ainsi que des efforts nécessaires pour garantir un haut niveau de sécurité dans un contexte de densification du trafic en mer.

La compétitivité des ports français nécessite qu'ils puissent s'adapter à l'évolution de la taille des navires. Sans participer à une course au gigantisme portuaire en réponse au gigantisme maritime, il convient que ne soient pas obérées les possibilités d'agrandissement des ports et d'extension des capacités d'accueil. [La politique maritime doit aussi être une politique portuaire.](#)

Pêches et conchyliculture : Outre l'investissement dans la recherche, indispensable notamment pour déterminer les causes actuelles de surmortalité, deux enjeux essentiels pour la conchyliculture doivent être appréhendés dans le cadre d'une vision intégrée de la politique maritime : le problème foncier et celui de la qualité des eaux marines.

Le secteur de la pêche doit poursuivre sa mobilisation, avec l'appui des pouvoirs publics, pour développer des solutions de pêche durables. Toutefois, ces dernières seront largement hypothéquées si une jeune génération de pêcheurs est mise dans l'incapacité de prendre le relais de ces initiatives. [L'Etat doit accompagner les collectivités qui s'engagent à soutenir l'installation des jeunes pêcheurs.](#)

Le prix du navire est un frein important à l'installation des jeunes. En coopération avec les organisations professionnelles, l'Etat doit faire en sorte de déconnecter le prix du navire de la valeur de son « permis de mise en exploitation ». [A ce titre, le « permis de mise en exploitation » pourrait être progressivement supprimé, à travers un système de sortie sans spoliation, et remplacé par des mesures de gestion des droits de pêche innovantes ne générant pas d'effets pervers sur le prix des navires.](#)

**Faire connaître aux Français les enjeux maritimes, dans toute leur variété.**

Le premier levier à utiliser est celui de l'éducation. [Le fait maritime, dans ses différentes dimensions, doit être plus présent dans les programmes pédagogiques des écoles, des collèges et des lycées.](#) Les modalités pour le faire sont nombreuses et à réfléchir avec les enseignants et les autorités académiques : renforcer la place de la mer au sein des différentes disciplines ; créer une option « maritime » ; inscrire la connaissance du monde maritime dans l'éducation à la citoyenneté...

Ensuite, il serait pertinent de donner une réelle dynamique et une visibilité accrue aux approches croisées sur le fait maritime. [En ce sens, une chaire sur la politique maritime pourrait être créée au sein du Collège de France.](#) Elle promouvrait une approche transversale des sciences et techniques marines, croisant sciences dures et sciences humaines et sociales, afin d'assurer la visibilité scientifique de la politique maritime et encourager la recherche pluridisciplinaire.

Enfin, ce sont tous les citoyens français qui doivent être mobilisés et sensibilisés autour [d'un grand projet fédérateur et symbolique](#) national, à même de faire prendre conscience à tous de l'extraordinaire richesse de la mer. L'exploration des grandes profondeurs demeure, à ce jour, une orientation extraordinairement prometteuse.

**Le patrimoine maritime : une porte d'accès privilégiée au monde maritime.**

Une politique ambitieuse pour l'identification, la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine maritime doit être lancée. Elle devra considérer le patrimoine maritime dans deux dimensions fondamentales : le patrimoine matériel et le patrimoine immatériel (savoir-faire, us et coutumes, traditions...). La recherche sur le patrimoine immatériel est indispensable pour accompagner les mesures à l'égard du patrimoine matériel.

Comme mesure prioritaire, nous appelons à [la définition d'une stratégie commune pour la protection, la restauration et la valorisation des phares maritimes.](#)

**Mettre en valeur la richesse des métiers de la mer**

L'ambition affichée pour la promotion des métiers de la mer doit s'accompagner [des moyens nécessaires pour le plein développement des quatre écoles actuelles de la marine marchande.](#) La Bretagne est particulièrement attachée au maintien de l'école de Saint Malo dans le cadre du nouveau dispositif qui devra former à la fois des officiers supérieurs et des officiers intermédiaires, pour ces derniers notamment par la voie de l'apprentissage.

[Les écoles de formation des cadres navigants doivent s'intégrer dans le paysage de la recherche,](#) ce qui est indispensable au dynamisme et à la reconnaissance d'une filière d'enseignement supérieur, et en particulier d'une recherche opérationnelle qui mérite d'être encouragée.

Il faut construire [des passerelles entre toutes les formations aux métiers de la mer, de niveau secondaire et supérieur, initiales ou continuées, afin de s'inscrire dans la logique d'une carrière maritime.](#) A ce titre, des parcours d'éducation secondaire/supérieure doivent être bâtis entre les lycées maritimes et les écoles supérieures, afin que les [lycées maritimes deviennent une des portes d'accès privilégiées aux écoles supérieures maritimes.](#) La [validation des acquis de l'expérience \(VAE\),](#) adossée à des parcours de formation individualisés, doit également être promue.

### A l'échelle mondiale

Au niveau international, [une révision des règles qui définissent le droit de la mer](#), à l'aulne des changements majeurs qu'a connu le monde maritime depuis les années 70 est aujourd'hui souhaitable. Une première adaptation pourra passer par une évolution du rôle du Tribunal International du Droit de la Mer afin d'en faire aussi une instance d'interprétation, en amont des contentieux, de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982.

### A l'échelle européenne

Pour nombre de ses enjeux, la politique maritime se construit au niveau européen. Toutefois, si le cadre est fixé au niveau de l'Europe, la mise en oeuvre doit tenir compte de la réalité des situations au sein des territoires nationaux et régionaux. En conséquence, une association entre l'Union européenne, l'Etat et les Régions serait grandement pertinente pour articuler la mise en œuvre de la politique maritime. Nous souhaitons que l'Etat propose [un cadre de contractualisation avec l'Europe et les Régions](#) pour permettre la déclinaison des règles européennes au plus près des citoyens, dans l'esprit des contrats et accords tripartites du Livre Blanc de 2002 sur la gouvernance.

### A l'échelle nationale

Au niveau national, [un débat annuel sur la politique maritime au Parlement](#) permettra à la représentation nationale de débattre des priorités et orientations stratégiques de la politique maritime.

### A l'échelle régionale

Au niveau des territoires, l'approche éco - systémique large autour des façades maritimes, retenue par la directive - cadre « stratégie pour le milieu marin », doit reposer sur des dispositifs opérationnels basés sur des réalités politiques et économiques ainsi que sur d'autres échelles éco - systémiques pertinentes (bassins versants, estuaires etc.).

A ce titre, les régions ont un rôle fondamental à jouer pour l'animation de démarches d'ensemble cohérentes qui nourriront la réflexion au niveau des façades maritimes. [Un dispositif opérationnel pourrait s'appuyer sur des « conférences régionales de la mer et du littoral »](#), à l'image de celle installée en Bretagne dans le cadre de la Charte des espaces côtiers bretons, que compléterait une conférence annuelle, organisée par l'Etat, à l'échelle des façades. Nous demandons une expérimentation à l'échelle de la Bretagne de ce dispositif.

## La politique maritime du Conseil régional de Bretagne

Bordée par la Manche et par l’océan Atlantique, totalisant près de 3000 kilomètres de côtes, sa réalité géographique conduit parfois à qualifier la Bretagne de presqu’île. D’ailleurs, pour 75% des bretons, la mer est le premier atout de la Bretagne.

L’atout maritime est un puissant facteur d’attractivité pour le territoire et l’influence de la mer est considérable tant pour l’économie, le développement, l’environnement que pour la qualité de vie en Bretagne.

La Bretagne est une région maritime par excellence : géographiquement, historiquement, culturellement et économiquement. L’économie maritime y est riche et diversifiée : pêche et conchyliculture, tourisme, mais aussi construction et réparation navale, nautisme, transports maritimes, production de systèmes de surveillance maritime, industrie chimique et biotechnologies, recherche et innovation. La mer génère ainsi directement près de 100.000 emplois en Bretagne.

L’importance considérable de la mer en Bretagne, à tous points de vue, a naturellement conduit le Conseil régional à s’investir dans la préparation et la mise en œuvre d’une politique maritime destinée à affirmer la vocation et la spécificité maritimes du territoire.

La politique maritime de la Bretagne s’ancre dans le « Contrat pour la Bretagne », projet politique d’ensemble porté pour les citoyens sur le territoire. L’objectif de cette politique est de concrétiser l’ambition maritime de la Bretagne et de promouvoir un développement durable et innovant du secteur maritime.

La Charte des espaces côtiers concrétise ces objectifs. En réponse à la densification des activités maritimes et fruit d’une large concertation, cette charte propose une vision commune pour l’avenir de la zone côtière, une stratégie pour sa mise en œuvre ainsi qu’un volet communication auprès du grand public.

La politique maritime de la Bretagne s’inscrit également dans une logique d’intégration. A partir du Contrat pour la Bretagne, elle est mise en œuvre grâce à des politiques spécifiques dont la mer est une composante. L’approche suivie par la Région est pragmatique et aboutit à maintenir la cohérence et à favoriser les synergies possibles entre activités et usages.

En matière de gouvernance, dans le cadre de la Charte des espaces côtiers, la Bretagne a installé la « Conférence de la mer et du littoral », instance de concertation qui réunit les collectivités territoriales, l’État et les établissements publics, les organisations socioprofessionnelles et les associations représentatives.

**La dimension maritime est présente dans les schémas et stratégies régionales et imprègne l’ensemble des politiques régionales**

L’influence de la mer en Bretagne conduit à ce que la dimension maritime imprègne chacun des schémas, chacune des stratégies mises en place par le conseil régional : stratégie régionale de développement économique ; stratégie régionale emploi-formation, schéma régional de l’innovation ; schéma multimodal des déplacements et transports, schéma régional du patrimoine naturel et de la biodiversité, plan énergie pour la Bretagne, schéma régional du tourisme, Charte des espaces côtiers bretons...

**La mer se retrouve ainsi au cœur des principales compétences régionales :**

### Développement économique :

Le Schéma Régional pour le Développement Economique (SRDE) rappelle que la mer est un secteur clef pour l’économie bretonne. Les différentes branches maritimes (naval, pêche, nautisme...) sont au cœur de la réflexion sur les filières engagée par le SRDE.

Dans le cadre du développement de filières régionales au service de l'emploi, promu par le SRDE, la « construction / réparation navale » a été identifiée comme l'une des filières à conforter. En 2007, la Région a apporté un soutien financier à sa structuration qui s'organise désormais autour de Bretagne Pôle Naval.

La filière nautique a été identifiée par le SRDE comme une filière émergente au niveau régional. Elle regroupe des entreprises (ingénierie, architecture, construction, équipementiers...), des ports de plaisance, des associations et prestataires d'activités nautiques, qui génèrent plus de 8600 emplois (ETP). Les actions régionales soutiennent ces trois branches. A titre d'exemple, pour les entreprises, le soutien de la Région se situe à quatre niveaux : un soutien pour améliorer les performances économiques des entreprises ; une aide à l'investissement pour la production de navires ; une aide à l'innovation et une animation de la filière, en particulier autour de l'innovation technologique et du volet prospectif.

La Bretagne se situe au premier rang des régions françaises avec 32% de la production en valeur de la pêche maritime française. La pêche et la conchyliculture sont aussi des atouts essentiels pour l'équilibre territorial de la Bretagne. Poids économique et importance territoriale font de la pêche et de la conchyliculture une priorité pour la Bretagne. En conséquence, la Région a adopté son plan régional pour la pêche et la conchyliculture, en 2007, afin de répondre aux 4 défis auxquels la pêche bretonne est confrontée : un défi humain (ou social), un défi environnemental, un défi économique et le défi de la gouvernance.

#### Formation continue, apprentissage, lycées

La « stratégie régionale emploi-formation » a identifié le secteur maritime comme l'une des priorités à investir. Dans ce contexte, la Bretagne mène une réflexion d'ensemble sur les formations maritimes, de tous niveaux et qui considère les dispositifs de formation initiale (lycées maritimes, apprentissage notamment) et de formation continue. L'approche suivie est globale – elle porte sur tous les métiers de la mer – et prospective pour préparer dès aujourd'hui les compétences dont le secteur maritime aura besoin demain. L'objectif est de renforcer l'attractivité des métiers de la mer, de développer les passerelles entre les différentes professions et de montrer ainsi l'extraordinaire richesse de métiers qui offrent et continueront d'offrir des opportunités de carrière.

La Bretagne peut s'appuyer sur la richesse de son réseau d'enseignement maritime qui regroupe : quatre lycées maritimes, une école de la marine marchande, l'école navale, de nombreuses grandes écoles d'ingénieurs et de cadres, des universités et des centres de formation continue qui forment chaque année près de 2000 étudiants en formation initiale et 2000 stagiaires dans le secteur maritime.

#### Transport

La Région est compétente pour l'organisation du trafic ferroviaire. Cette compétence s'articule avec les responsabilités qui sont les siennes en tant que propriétaire de trois ports de commerce (Saint-Malo, Brest et Lorient). En partenariat avec l'Etat et les autres collectivités territoriales, la Région porte attention au caractère périphérique de la Bretagne et à ses conséquences en matière de transport de marchandises.

A ce titre, elle développe une stratégie portuaire, qui s'intègre dans le cadre d'un Schéma multimodal des transports, et qui cherche à favoriser un développement durable du transport maritime et des places portuaires bretonnes.

#### **La dimension maritime est également centrale dans les politiques volontaristes menées par la Région :**

Deux exemples d'actions particulièrement fortes peuvent être donnés :

#### Energies marines

Dans le cadre plus général de sa politique de l'énergie, la Région Bretagne mène une politique volontariste pour le développement des énergies marines renouvelables. Elle a lancé l'élaboration d'un plan de développement des énergies marines. L'objectif est d'identifier les sites les plus pertinents pour accueillir des parcs de production.

Il s'agit d'un exercice concerté de planification stratégique de l'espace marin, qui vise une meilleure prise en compte des autres usages de la mer, des contraintes physiques, technologiques et techniques dans la définition des sites de production.

### Recherche, développement et innovation

Le potentiel de la Bretagne en matière de recherche, développement et innovation est considérable : 50% de la recherche marine et maritime française est implantée en Bretagne. La région accueille des structures de renommée internationale, comme l'Institut Universitaire Européen de la Mer et l'IFREMER à Brest, le CNRS à Roscoff ou encore le Muséum Nationale d'Histoire Naturelle à Concarneau et à Dinard, qui pour la plupart se sont fédérées dans une structure intégrée : le GIS Europôle Mer.

Dans le cadre de sa politique dans le domaine de la recherche, la Région Bretagne dédie un axe fort à la recherche marine et maritime. Son soutien s'oriente à la fois sur le renforcement des capacités et sur l'investissement dans les infrastructures. Cette politique de recherche s'articule avec la politique de l'innovation, définie par le Schéma Régional de l'Innovation au sein duquel les sciences et techniques maritimes trouvent naturellement leur place : développement des biotechnologies ou encore Pôle Mer Bretagne.

En effet, la recherche bretonne a aussi su s'allier avec les stratégies d'innovation des entreprises au sein du Pôle Mer Bretagne. Ce pôle réunit des entreprises et des laboratoires de recherche pour favoriser l'innovation dans le secteur maritime. Il compte 300 membres, dont 55% de PME. Depuis sa création, il a labellisé près de 60 projets.

### **Un dispositif d'ensemble a été établi pour mettre en place une bonne gouvernance et porter ainsi une vision partagée pour la zone côtière bretonne :**

#### La Charte des espaces côtiers bretons

La Charte des espaces côtiers bretons est le fruit d'une large concertation de la population et des acteurs de la zone côtière, organisée de manière réellement participative et avec le temps nécessaire accordé au dialogue et au débat.

La charte définit un projet commun d'avenir pour la zone côtière bretonne autour de 7 grands enjeux afin que cette zone reste à la fois un lieu de vie et de loisirs, un lieu de travail et un lieu au patrimoine préservé :

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

La Charte propose une nouvelle gouvernance de la zone côtière qui repose sur des principes communs d'action et la mise en œuvre de nouveaux dispositifs de concertation, de suivi et d'accompagnement. La Charte propose aujourd'hui 10 chantiers-phares qui permettent d'amorcer la concrétisation d'un développement durable de la zone côtière.

Afin d'inscrire véritablement la gestion de la zone côtière bretonne dans une logique de développement durable et de concrétiser le projet d'avenir dont la charte est porteuse, sa mise en œuvre ne peut être que collective. A ce jour, plus de 150 acteurs de la zone côtière bretonne se sont engagés sur la charte, parmi lesquels on retrouve les départements et la plupart des agglomérations.

Les actions menées dans le cadre de la Charte des espaces côtiers sont développées à travers les politiques sectorielles mises en œuvre par la Région : planification stratégique pour l'implantation des énergies marines, développement durable des îles bretonnes, promotion d'un nautisme durable...

**Les six priorités de la Région Bretagne pour le « Grenelle de la mer »**

### **Renforcer les compétences et les responsabilités des collectivités territoriales**

Les compétences et les responsabilités des collectivités territoriales à l'égard de la mer et du littoral, et en particulier de l'interface terre/mer, doivent être renforcées. Ce renforcement doit s'accompagner des moyens – juridiques, techniques et financiers - qui permettront aux collectivités de mener à bien leurs missions.

### **Mettre en place des conférences régionales de la mer et du littoral**

Les régions ont un rôle fondamental à jouer dans le cadre d'une nouvelle gouvernance maritime. Nous proposons de mettre en place des « conférences régionales de la mer et du littoral », à l'image de celle installée en Bretagne dans le cadre de la Charte des espaces côtiers bretons, que compléterait une conférence annuelle, organisée par l'Etat, à l'échelle des façades. Nous demandons une expérimentation en Bretagne.

### **Faire du développement des énergies marines renouvelables une priorité politique**

La France doit faire du développement des énergies marines renouvelables une priorité politique. Ceci passe par une consolidation de la dynamique initiée par IPANEMA et par une politique publique qui reposera sur trois piliers : investissement sur la recherche, le développement et l'innovation ; outils pour l'appropriation collective ; accompagnement d'une filière industrielle.

### **Faciliter l'installation des jeunes pêcheurs**

Le secteur de la pêche doit poursuivre sa mobilisation, avec l'appui des pouvoirs publics, pour développer des solutions de pêche durables. Toutefois, ces dernières seront hypothéquées si une jeune génération de pêcheurs ne peut pas prendre le relais : l'installation des jeunes pêcheurs doit être encouragée, par un dispositif d'accompagnement redéfini et par une réflexion en profondeur sur le prix du navire afin de le déconnecter de la valeur de son « permis de mise en exploitation ».

### **Jouer la carte de l'ouverture pour attirer vers les métiers de la mer**

La Bretagne demande une réforme de l'enseignement maritime qui joue la carte de l'ouverture pour s'inscrire dans la logique de « carrières maritimes ». Cette ouverture, qui s'appuiera sur la construction de passerelles, concerne les dispositifs de formation (apprentissage, VAE, modularisation, individualisation), les métiers et les écoles. A ce titre, il faut faire des lycées maritimes une porte d'accès privilégiée aux métiers de la mer.

La Bretagne est particulièrement attachée au maintien de l'école de Saint-Malo dans le cadre d'un enseignement maritime supérieur qui devra former à la fois des officiers supérieurs et des officiers intermédiaires.

### **Reconnaître le préjudice écologique consécutif à une pollution marine**

La France n'a pas encore organisé une reconnaissance réelle du préjudice écologique consécutif aux accidents de navires. Nous demandons l'établissement d'un cadre juridique clair et stabilisé pour la reconnaissance du préjudice écologique consécutif à une pollution marine.



CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE  
283 avenue du Général Patton - CS 21 101 - 35 711 Rennes cedex 7  
Tél. : 02 99 27 10 10 – Fax: 02 99 27 11 11 – [www.bretagne.fr](http://www.bretagne.fr)