

## Note débat enjeux maritimes pour le CTPM du 28 mai 2009

Le Grenelle de l'Environnement a ouvert la voie à un Grenelle de la Mer. L'implication des acteurs et sa perception par le public sont à la hauteur des enjeux et des propositions en cours de discussion.

Les éléments ci dessous tentent de faire le lien entre les débats en cours (Grenelle de la mer) et la réforme à venir des services maritimes du MEEDDAT

### **1 De la délicate rencontre entre la terre et la mer**

Le réflexe continental ne doit pas masquer la continuité réelle liant les enjeux terrestres aux enjeux maritime.

Souvent tiraillé entre deux perspectives, l'une purement maritime, l'autre purement terrestre, le littoral doit retrouver une approche et un traitement à la hauteur des enjeux qu'il cristallise : conflits d'occupation, pressions anthropiques sévères, espaces de biodiversité rares, réceptacle des pollutions telluriques...La gestion intégrée des zones côtières en dehors même de son statut d'objectif communautaire s'impose.

D'ores et déjà, la gestion durable des ports de plaisance s'impose dans l'opinion publique et auprès de ses usagers et gestionnaires (collectivités locales, associations de plaisanciers...). Si l'Etat n'en a plus la responsabilité directe, il se doit de maintenir son rôle de garant des principes sur ce sujet.

Deux moyens d'action doivent être privilégiés : la valorisation de la certification environnementale (soutien aux études,...) et l'appel à projets, moyens conformes à ce positionnement.

Simultanément, dans le cadre de ses responsabilités régaliennes, le MEEDDAT se doit de renforcer son expertise et sa gestion du Domaine Public Maritime (DPM) à travers la fusion de deux réseaux de services à compétences maritimes encore trop juxtaposés dans des Pôles Mer et Littoral qui agiront plus efficacement au niveau départemental.

Il doit également promouvoir une bonne coordination des politiques de la mer et du littoral.

### **2 Entre menaces et potentiels, une mer fragile et promesse d'avenir**

La mer est l'espace de liaison des espaces continentaux, de leurs flux économiques (80% du commerce mondial) et humains et implique donc une attention particulière pour le caractère stratégique du transport maritime.

La sécurité du transport maritime et celle de son environnement doivent être renforcées avec toujours plus d'exigence car la navigation commerciale est pour partie responsable des accidents en mer et de la pollution des océans.

Deux directions doivent être explorées :

- d'une part le renforcement de la présence française dans les instances de régulation internationale et la ratification de conventions importantes,
- d'autre part, le renforcement de la politique nationale de sécurité des navires, de surveillance de la circulation à travers sa gestion par façades. Les Directions de Façade Maritime en associant les compétences de signalisation maritime aux compétences de contrôle de la sécurité des navires et de la circulation maritime doivent permettre de renforcer l'intégration de la politique de sécurité.

### **3 Partager la passion de la mer**

Le transport maritime qui augmente de 5% par an en volume doit être conçu, particulièrement en temps de crise économique, comme un vecteur du développement de l'emploi. Il est donc nécessaire de conforter et amplifier l'attractivité des métiers maritimes.

Un consensus s'est dégagé pour que soit créée une Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) fédérant les 4 sites actuels d'Ecole de la Marine Marchande. En lien avec la modernisation des objectifs que doit porter cet établissement (délivrance d'un titre d'ingénieur, développement de la recherche et des partenariats avec les autres réseaux d'enseignement...), il convient de tirer parti du point fort du réseau des 12 Lycées Professionnels Maritimes en matière d'insertion professionnelle. L'offre de formation du réseau des lycées professionnels maritimes doit s'élargir : intégrer la préparation aux formations de l'ENSM mais aussi les formations au développement durable.

### **4 Planète mer, inventer de nouvelles régulations**

La majorité des espaces maritimes qui est régie par les principes de la liberté de la haute mer et de la navigation peut être considérée comme un laboratoire de la gouvernance mondiale du fait de l'encadrement international des activités qui s'y déroulent. Cet encadrement international des activités maritimes fait l'objet du constat qu'il doit être amélioré ce qui ne peut être confié qu'à la puissance publique.

C'est pourquoi, parce qu'elle est souvent méconnue dans son action quotidienne alors qu'elle est l'armature de la politique maritime française, l'action de l'Etat en mer (AEM) pourrait être revivifiée en une Fonction Garde-Côtes (FGC), plus identifiée et adaptée aux évolutions maritimes récentes.

Au sein de ce cadre d'organisation, la modernisation de l'action publique passera nécessairement par un de ses plus puissants facteurs d'adaptation qu'est la formation. La formation doit répondre à l'impulsion que le MEEDAT entend donner aux enjeux déterminés par le Grenelle de la Mer et ainsi traduire la réponse concrète apportée par ses agents sur le terrain.

C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de regrouper les capacités de formation maritime supérieure du MEEDAT en une unique structure à même d'apporter les qualifications professionnelles utiles à tous les agents des Affaires Maritimes mais aussi du MEEDAT.