



le Grenelle
de la Mer

« Partager la passion de la mer »

SYNTHÈSE
GROUPE
RAPPORT





Président : **Christian BUCHET**, de l'Académie de Marine, Professeur d'université, directeur du Centre d'études sur la mer.

Vice-présidents : **Pierre SOUDAN**, Contre-amiral, Directeur de l'Ecole Navale.

Gérard d'ABOVILLE, de l'Académie de Marine, Président du Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques.

Rapporteurs : **Eric LEVERT**, chargé de la sous-direction des gens de mer et de l'enseignement maritime – ministère du développement durable - direction générale des infrastructures, des transports et de la mer - direction des affaires maritimes.

Jean-Michel VALANTIN, Haut fonctionnaire au développement durable au ministère de l'Education nationale, direction générale de l'enseignement scolaire.



Sommaire

SYNTHESE ET PRINCIPALES MESURES	p.5
RAPPORT	p.14
Introduction	
<u>I - Pour une révolution culturelle du Maritime</u>	p.14
1.1 - France des îles et des territoires, France des interfaces.	p.17
1.2 - Education, recherche, formation.	p.24
1.3 - Communication et sensibilisation.	p.28
<u>II - Les besoins professionnels de l'Archipel France</u>	p.30
2.1 - Favoriser la mobilité professionnelle et la sécurisation des parcours professionnels, moderniser la profession de marin.	
2.2 - La question de la sécurité.	p.32
<u>III - La « mer vivante », les nouvelles synergies, le patrimoine et le développement durable</u>	
3.1 - Engager de nouvelles synergies.	p.34
3.2 - Conservation et valorisation du patrimoine.	p.36
Conclusion	p.38
ANNEXES	
I - Liste des membres titulaires et suppléants du groupe de travail	p.40
II - Calendrier des réunions plénières, des sous-groupes et des réunions de coordination	p.42
III - Liste des contributions écrites et reçues aux travaux du groupe III	p.43
IV - Liste des personnes auditionnées	p.46

Synthèse et principales mesures

« L'Archipel France » est un concept destiné à faire prendre conscience à nos concitoyens que la mer est au cœur géographique de notre pays. La mer est au centre de la France, car la France, dotée de territoires ultra marins insulaires ou littoraux répartis sur toutes les mers est un archipel.

« L'Archipel France » est une façon nouvelle de considérer la continuité et les synergies entre la Terre et l'Océan, fondée sur les notions de décloisonnement et de désenclavement. En mettant la mer au « centre » de la France, c'est tout le développement social, économique, politique, culturel, de notre pays qui s'ouvre sur de nouvelles perspectives. C'est donner à la France toute sa dimension de par la richesse et le potentiel considérable de l'Outre-mer, c'est aller vers une nouvelle manière de penser et d'agir car l'Archipel France débouche sur une méthodologie opérationnelle d'action mettant en place une grande stratégie maritime de développement durable, porteuse d'emplois nouveaux.

Cette politique définit une nouvelle articulation de la France, de l'Europe et du monde, par l'appropriation des nouvelles problématiques maritimes. Celles-ci sont enfin extraites des clivages traditionnels entre la métropole et l'Outre Mer, entre l'océan, le littoral, l'intérieur, entre la surface et la profondeur, entre l'économie, le social, l'environnemental et le culturel. La nouvelle politique de la mer, doit permettre de fédérer et de mettre en synergie ces différentes dimensions, en décloisonnant le travail des acteurs des secteurs maritime et terrestre. Elle offre de nouvelles perspectives pour une relance économique « soutenable » et durable.

Cette dimension fondamentale s'est construite depuis des siècles, mais n'est pas encore intégrée. Or, la mer et les océans s'imposent aujourd'hui comme le nouvel espace du développement de nos sociétés. Ce développement ne peut que reposer sur la conjugaison harmonieuse des enjeux économiques, écologiques, sociaux et culturels. C'est sa dimension maritime que la France doit aujourd'hui déployer.

Une grande stratégie maritime de développement durable est créatrice d'emplois dans le cadre d'une nouvelle approche économique fondée sur la prise en compte des enjeux climatiques, démographiques et sociaux. Elle doit considérer les enjeux propres à l'évolution socio-économique et démographique des littoraux, l'impact du réchauffement global sur la mer et sur les interactions Terre/Mer, les relations entre les différents territoires et les bassins éco-systémiques et économiques régionaux.

Ces multiples dimensions sont le socle géophysique et l'échelle de la France maritime, qui, pour se projeter et s'installer dans le vingt-et-unième siècle, doit prendre pleinement conscience de l'échelle planétaire qui lui est propre. Ce sont ces échelles et ces dimensions géophysiques, biologiques et géopolitiques qui vont garantir de manière durable le développement économique, écologique, la préservation des écosystèmes, l'exercice des professions, des métiers et du travail, et les échanges interculturels, sources de paix et de coopération.

Une instance originale, « l'Agence nationale de l'Archipel France », présidée par les plus hautes autorités assurerait la coordination, non seulement au niveau de l'Etat, mais entre l'ensemble des parties prenantes. Elle animerait « l'Archipel France » en tant que « réseau de réseaux » pour en faire une force de propositions, et de suivi des Grenelles de la Mer et de l'Environnement. Elle aurait pour mission d'organiser à un rythme semestriel, à chaque fois dans une région différente de « l'archipel France », et au plus haut niveau, la prise de décision autour des objectifs stratégiques de la politique maritime.

1. Pour une « révolution culturelle » du Maritime

Trop longtemps, les composantes de l'Outre-Mer ont été reléguées dans un statut périphérique. Placer la question maritime au centre de l'Outre-mer nécessite de reconnaître le rôle fondamental de ces espaces, bien que jusqu'à présent, la mer n'y ait pas constitué un réel enjeu de développement. Celui-ci est fondamental, car ces îles et ces territoires sont les lieux d'échanges avec les autres cultures et disposent, grâce à la mer et la richesse de son milieu des potentialités importantes. Le développement, la qualification, l'acquisition et la maîtrise de la connaissance constituent les moyens d'accès à celles-ci.

L'Outre-mer est ainsi un acteur essentiel du secteur maritime français.

1.1 France des îles et des territoires, France des interfaces

1. Créer « l'Agence nationale de l'Archipel France », instance déconcentrée présente dans tous les territoires, chargée de mettre en synergie les différents acteurs et d'élaborer et de mettre en oeuvre un projet fédérateur, déclinant la grande stratégie nationale de développement durable maritime, en assurant l'interface avec les autres acteurs des régions géopolitiques concernées. Chacune de ses délégations dans les différents territoires devra travailler de manière inter-partenaire, afin de définir et de mettre le projet innovant de développement qui y sera défini par les partenaires.

Mer, éducation et outre mer

2. Renforcer la présence de l'outre-mer dans les programmes de l'Education Nationale et mettre en relation l'enseignement sur la mer et celui sur l'outre-mer. Développer des partenariats approfondis avec l'Education Nationale, avec les associations familiales et promouvoir les jumelages et les échanges entre Ecoles de métropole et d'outre-mer, entre les régions d'outre-mer entre elles et avec les régions européennes; développer les outils pédagogiques adéquats (cartes...).
3. Développer le projet "apprends-moi ta mer" : échange de connaissances sur leurs espaces marins respectifs entre classes outre mer et classes métropolitaines; renforcer les classes de découverte/classes de mer pour les élèves d'outre-mer.
4. Plan natation notamment au collège « le savoir nager ».
5. Demander des adaptations des programmes scolaires permettant de mieux intégrer le contexte marin régional (aussi bien en sciences et vie de la terre, géographie, histoire, littérature...).
6. Imaginer un concours "mer" comme il y a un "concours de la Résistance" ou des "olympiades de mathématiques", ou faire entrer la question de la mer dans une opération « Education au développement durable » comme « L'École agit ! Pour le développement durable ! » .
7. *Éducation à l'environnement* : Eduquer à la gestion des déchets ; mise en place d'une journée des déchets. Réaliser des outils pédagogiques permettant de mieux faire connaître les écosystèmes marins et les traditions liées à la mer.
8. Permettre un meilleur accès à la connaissance par l'accession à l'Internet très haut débit ; en étudier les modalités pratiques.
9. Développer une politique de communication pour mieux faire connaître la mer. Soutenir les projets de film d'animation des organismes ou associations en place.
10. Créer un évènement fédérateur annuel bâti autour de la mer et des traditions maritimes qui soit en phase avec une date importante du calendrier national ou international ("journées de la mer" ou "journée des océans").

Développement en outre mer

11. Soutenir les associations de protection de l'environnement en leur donnant plus de moyens, notamment en matière d'assistance juridique : les associations peinent aujourd'hui à jouer leurs rôles devant la complexification des procédures pour atteindre les subventions et surtout parce qu'on leur demande d'avoir un engagement ou d'être réactives au-delà de ce que leur bénévolat leur permet.
12. Associer plus étroitement pêcheurs et aquaculteurs à la surveillance de l'environnement. Généraliser la démarche des contrats bleus afin de valoriser la participation, actuellement bénévole des professionnels, aux programmes de recherche et encourager la nécessaire implication des pêcheurs professionnels dans la définition des objectifs de recherche.
13. Faire des TAAF un espace de recherche et d'excellence en matière de pratiques maritimes durables, dans la continuité de ce qui a été fait sur leurs îles, qui accueillent de nombreux programmes de recherche scientifique ainsi que des technologies de pointe (CNES, CEA, Météo France).
14. Proposer une gestion intégrée des espaces maritimes visant à placer la mission de préservation de l'environnement au cœur des missions de l'Etat en mer et à définir les moyens interministériels (maritimes, aériens, de renseignement) de demain pour assurer ces missions. Face au non-remplacement d'un certain nombre de moyens de la Marine nationale, il convient de lancer dès aujourd'hui une stratégie interministérielle sur les moyens futurs dédiés à la surveillance intégrée des atouts économiques et écologiques.
15. Promouvoir une certification des pêcheries sous des labels écologiques en concertation avec les professionnels. Valoriser les produits de la mer prélevés de manière soutenable.
16. Favoriser la création de pôles Mer dans les territoires ultra marins notamment à La Réunion en associant responsables publics et privés renforçant une Université de l'Océan indien et inscrire cette démarche dans une vision régionale. Cette proposition pourrait être intégrée au programme « Green Energy Revolution Reunion Island » (« GERRI »).
17. Faire en sorte que chaque DOM/COM bénéficie d'un laboratoire marin (la Guyane, dotée d'une importante façade maritime avec des problématiques spécifiques n'en bénéficie pas à ce jour).
18. Renforcer et coordonner la Recherche sur les problématiques spécifiques de l'Outre-mer. Accroître l'importance des problématiques ultramarines dans la programmation des pôles de compétitivité Mer existants.
19. Doter la Guyane d'un navire côtier, à usage mutualisé entre la recherche, la formation, le contrôle des pêches.

Qualification en outre mer

20. Etablir un état des lieux des différentes filières de formation maritimes et para-maritimes outre-mer pour l'enseignement professionnel.
21. Soutenir le développement des qualifications, l'acquisition de connaissances et d'expertise professionnelle dans les différents territoires ultra marins pour les différents acteurs intéressés ; inscrire les établissements d'enseignement maritime dans une perspective régionale.
22. Disposer d'outils statistiques (observatoire des métiers et de l'emploi) pertinents afin de mettre en regard emploi et formation, et s'assurer des débouchés professionnels.
23. S'assurer de la présence (ou créer) d'un lycée de la mer ou des sections maritimes au sein d'établissements existants dans chacune des collectivités.
24. Installer des formations professionnelles adaptées pour l'éducation à l'environnement ; à ce titre la formation des maîtres pourrait intégrer un volet éducation au développement durable et à la connaissance des enjeux environnementaux locaux.

25. Favoriser l'accès à la profession de marin en développant des équivalences, entre professions terrestres et maritimes pour accroître la mobilité inter-sectorielle. Renforcer l'action du Service Militaire Adapté et professionnaliser ses formations à vocation maritime.

1.2 Éducation, recherche, formation pour « l'archipel France »

Les besoins et les nécessités de « l'Archipel France » en termes d'éducation, de recherche et de formation devraient être mieux ajustés à son évolution au vingt-et-unième siècle. Ce nouveau regard sur la place de la mer passe par un renouvellement des systèmes de représentations, non seulement des éducateurs et des apprenants, mais aussi de tous les publics et de tous les âges, des chercheurs et des formateurs, aux potentiels propres à l'« Archipel France ».

26. Créer une délégation interministérielle pour la culture maritime de manière à couvrir les différents champs des relations entre Mer, Culture et Education. Cette délégation sera chargée des relations avec les autorités académiques, les chambres de commerce et d'industrie, les directions régionales de l'action culturelle (DRAC), les formations continues, les universités du milieu de la vie, les ONG, les partenaires sociaux dans le cadre de montage de partenariats (relation Ecole et entreprise). Créer de nouvelles relations entre Mer et culture (art contemporain).
27. Faire découvrir les métiers de la mer aux élèves dès le secondaire au moyen de partenariats entre les grands employeurs maritimes et les collèges et les lycées pour favoriser la découverte des métiers du milieu (stages d'apprentissage).
28. Développer des partenariats entre SNSM, Education nationale, et le réseau de formation maritime du MEEDDAT pour mieux faire passer des messages de sécurité en mer aux élèves.
29. Organiser un appel à projet pédagogique sur la mer, ou intégrer la mer à certaines opérations menées par le ministère dans le cadre de la généralisation de l'éducation au développement durable, comme «L'École agit ! Pour le développement durable ! » et le « Parlement de la mer ».
30. Mener une réflexion sur les valeurs communes à faire partager durant les formations (esprit d'équipage, solidarité, sens des responsabilités, endurance, respect des éléments), valeurs qui caractérisent l'identité des « gens de mer ».
31. Promouvoir des formations aux enjeux de développement pour les littoraux et pour la mer dans la formation continue des agents et des personnels techniques des fonctions publiques nationale et territoriale.
32. Redéfinir et élargir, à partir d'une analyse des enseignements professionnels dispensés dans les lycées maritimes l'offre de formation et ses perspectives.
33. S'assurer des passerelles entre enseignement secondaire et supérieur, entre enseignants des écoles maritimes et terrestres et entre les différents métiers de la mer pour le recrutement, la formation (échanges de personnel durant les formations à l'image d'Erasmus) et l'emploi.
34. Développer la formation continue dans le secteur de la plaisance. Délivrer un brevet sécurité ou un titre de « guide de la mer » aux animateurs d'activités nautiques. Y intégrer les problématiques d'environnement et de développement durable.
35. Établir un état des lieux des capacités existantes en recherche / formation, des besoins et des manques, dans les thématiques identifiées comme majeures. Mettre en place une instance chargée d'établir un agenda stratégique de l'évolution des recherches et des formations dans les domaines marins, maritimes, portuaires et littoraux associant l'ensemble des opérateurs de recherche et de formation concernés.
36. Au niveau national, avoir un navire d'expérimentation et de démonstration des technologies innovantes, qui pourrait être un navire multifonctions. Favoriser aussi à l'échelle régionale (façades Méditerranée,

Atlantique, Outre-mer) les navires polyvalents mutualisant les fonctions et les technologies, en particulier de pointe, (navire école, navires démonstrateur d'innovations, océanographiques, pour la recherche et l'enseignement).

37. Conforter la dynamique des pôles de compétitivité liés à la mer, renforcer leur relation avec les acteurs concernés de l'ensemble du littoral métropolitain, des DOM-COM et de l'intérieur des terres, et insister sur leur rôle dans la formation. Renforcer la place, dans les pôles « mer », des nouvelles techniques en matière de protection du littoral, de traitement des déchets et de réhabilitation des littoraux, les techniques de démolition navale...
38. Confier à l'Académie de marine, seule structure maritime et académique transversale, le rôle d'animer un « IHEDN de la mer » réunissant des acteurs extérieurs du monde maritime sur les grands enjeux de la mer. Elle gagnerait aussi à devenir une « Académie nationale de la mer ».
39. Mieux intégrer les enjeux maritimes et de développement durable dans les formations supérieures publiques (nationales et régionales) et privées. Développer les partenariats adéquats avec le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche et l'enseignement maritime.
40. Amener les établissements supérieurs de formations maritimes à s'installer dans une politique et une stratégie communes par exemple sous la forme d'un cluster ou d'une conférence des grandes écoles maritimes.
41. Accompagner le développement de la nouvelle Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) pour en faire un établissement d'enseignement supérieur de référence pour les formations maritimes. Développer des synergies en termes de formation entre l'Ecole navale et l'école nationale supérieure maritime (ENSM) pour ne pas cloisonner les formations des marins militaires des formations civiles.
42. Mieux sensibiliser les futurs navigants aux problématiques de respect de l'environnement - développer un kit à destination des écoles de la marine nationale, de la marine marchande et des lycées maritimes sur les moyens de respecter la mer, le traitement des déchets les pollutions marines, la sensibilisation aux milieux.
43. Faire de la nouvelle Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) regroupant les 4 sites de Marseille, du Havre, de Saint Malo et de Nantes un établissement de référence pour les formations maritimes.
44. Assurer, au sein de ce réseau la formation des futurs navigants aux problématiques de respect de l'environnement (sensibilisation aux milieux, gestion des déchets et pollutions marines...)

45. Mettre en place une instance chargée d'établir un agenda stratégique de l'évolution des recherches et des formations dans les domaines marins, maritimes, portuaires et littoraux et qui assurerait la coordination des initiatives actuelles (sciences marines, Réseau français de recherche côtière, plateforme technologique Waterborne). Son rattachement institutionnel, par exemple au Conseil National du littoral ou à l'instance qui va lui succéder, est à définir.

1.3 Communication, sensibilisation

46. « Faire venir la mer à l'intérieur du pays »: établir un état des lieux en matière de sensibilisation, de communication et de formation pour le grand public, faire connaître l'existant afin de structurer les échanges entre les différents acteurs de la mer et de dégager de la transversalité entre lieux de décision et lieux de travail entre acteurs. Créer une maison de la mer/ un carrefour des océans / une cité européenne de la mer à Paris, en outre-mer et dans les grandes villes pour sensibiliser nos concitoyens à la mer. Conforter le réseau des aquariums et musées maritimes comme vecteur de sensibilisation du grand public à la diversité de la mer. S'appuyer sur le Conservatoire National du Littoral et des Rivages Lacustres et sur les musées maritimes. Développer les partenariats entre les associations familiales et les spécialistes de l'environnement au titre des liens inter-générationnels.

47. Elaborer une stratégie de communication globale et pérenne par une mise en œuvre coordonnée des initiatives existantes des différents acteurs publics et privés afin de promouvoir une image attractive du maritime adaptée au public. Y associer les actions de « lobbying » visant à faire prendre conscience des atouts de la mer pour l'économie nationale. S'appuyer sur des vecteurs de communication touchant le plus grand nombre, financer une communication « global media » dédiée aux préconisations du Groupe 3: inciter les grands médias à tenir régulièrement une « rubrique mer » sur les chaînes de télévision, acheter des espaces TV pour décliner cette communication, créer un vaste site Internet ambitieux sur les problématiques du développement durable pour le milieu marin et sur les métiers de la mer. Développer à l'attention du grand public l'évènementiel sur la mer en s'appuyant sur les « journées de la mer » en tant qu'évènement fédérateur des différents acteurs du maritime. Exploiter la médiatisation des grands évènements nautiques par exemple en organisant une course à la voile autour du monde avec des escales dans les différentes collectivités d'outre-mer.
48. Lancer une grande campagne de communication autour de la promotion des métiers de la mer à destination des jeunes, commune aux acteurs du secteur maritime.

2. Les besoins professionnels de « l'Archipel France »

Mettre la mer au centre de la vie de la Nation nécessite une réflexion approfondie sur les professions qui en découlent, sur leur promotion et sur l'amélioration des conditions de travail et de vie de ses premiers usagers. La promotion de l'élément humain dans toute politique d'exploitation et de gestion de la mer reste un des leviers essentiels pour que le déficit d'image, d'attractivité et de lisibilité dans les professions maritimes trouvent de véritables solutions durables.

Relations sociales

49. Ratifier rapidement la convention sur le travail maritime (OIT-2006) et dans le secteur de la pêche (OIT-2007) et renforcer les moyens d'inspections correspondants.
50. Rendre plus lisible les rémunérations dans le secteur de la pêche (faire connaître a minima des salaires minimaux garantis) sans remettre en cause la rémunération à la part.

51. Adopter une loi de modernisation sociale maritime et simplifier les procédures de gestion administrative du marin.
--

Mobilité professionnelle

52. Simplifier et rendre plus lisible les filières de formation, développer des équivalences entre professions terrestres et maritimes pour faciliter les mobilités professionnelles entre les qualifications terrestres et maritimes, y compris au niveau de l'enseignement secondaire ou spécialisé. En matière de plaisance professionnelle, harmoniser les titres/brevets de la marine marchande et ceux de la Jeunesse et Sport.
53. Améliorer l'accueil, l'orientation et l'accompagnement, y compris en matière de validation des acquis et de l'expérience, des candidats aux métiers maritimes ou para maritimes. Créer un réseau de professionnels pour mieux accueillir et accompagner les jeunes dans la profession de marin et développer le tutorat. Mettre en place dans le réseau des établissements de l'enseignement maritime des modules de formation pertinents pour répondre aux préconisations des jurys de VAE, avec une anticipation suffisante pour permettre aux navigants d'organiser leur retour en formation.
54. Soutenir le pesca-tourisme qui offre au grand public la possibilité de découvrir sous un angle nouveau les professionnels de la pêche en embarquant sur leurs navires et, aux professionnels, une diversification de leur activité. Réfléchir aux moyens d'adapter de manière permanente le cadre juridique et réglementaire pour garantir des conditions d'embarquement et de sécurité appropriées sans pénaliser le développement de cette activité.

Conditions de sécurité du marin au travail

55. Porter une réflexion au plan international et au niveau européen sur la fatigue des équipages à bord des caboteurs quel que soit le pavillon utilisé avec pour objectif de mieux garantir la sécurité maritime et de s'assurer d'un effectif de 3 officiers brevetés chefs de quart pour des navigations supérieures à 24H ; par ailleurs, s'assurer le respect des effectifs et en particulier de la présence d'un veilleur en plus du chef de quart pour les navigations de nuit. Soutenir cette réflexion au plan européen et à défaut prendre une initiative unilatérale en ce sens.
56. Organiser le renouvellement de la flotte française de pêche au large et côtière de manière à mettre en service des navires plus sûrs et moins pénibles pour les équipages; promouvoir l'éco-construction et assurer le desserrement des contraintes de jauge, tout en respectant les niveaux de pêche durable autorisés.

Sécurité de la navigation

57. Renforcer et amplifier le contrôle régalién sur l'écoulement du trafic maritime dans les détroits et à l'approche des ports de commerce.

3.La « mer vivante », les nouvelles synergies, le patrimoine et le développement durable

La mise en oeuvre d'une politique et d'une stratégie maritimes de développement durable nécessite que les différents acteurs travaillent de façon décloisonnée, en prenant en compte les contraintes et les impératifs de chacun, tout en faisant en sorte de conjuguer les problématiques économiques, sociales environnementales et culturelles.

Ces synergies permettent d'élaborer de nouvelles approches de la continuité « Terre/Mer », en prenant en compte les différentes dimensions du développement et de la croissance. En effet, la « passion de la mer » doit permettre de faire communiquer entre eux les secteurs et les territoires maritimes et non maritimes, selon de nouvelles logiques de réseaux et de complémentarité.

58. Améliorer le traitement de l'eau et des rejets en profondeur.
59. Favoriser à l'échelle régionale (façades Méditerranée, Atlantique, Outre-mer) les navires polyvalents mutualisant les fonctions et les technologies, en particulier de pointe, (navire école, navires laboratoires océanographiques pour la recherche et l'enseignement).
60. Renforcer le réseau des aires marines protégées.

61. Intérêt de SeaOrbiter, projet de plate-forme d'observation in situ et en continu de l'écosystème marin et sous-marin, permettant le monitoring des paramètres physico-chimiques de l'interface océan/atmosphère, le développement de la recherche sur le comportement humain en milieu extrême, la mise en place d'un laboratoire scientifique pluridisciplinaire, la mise en oeuvre des projets technologiques innovants issus de PME liées au secteur maritime, le développement d'un concept médiatique, pédagogique et éducatif à composante environnementale et climatologique.

Conservation et valorisation du patrimoine

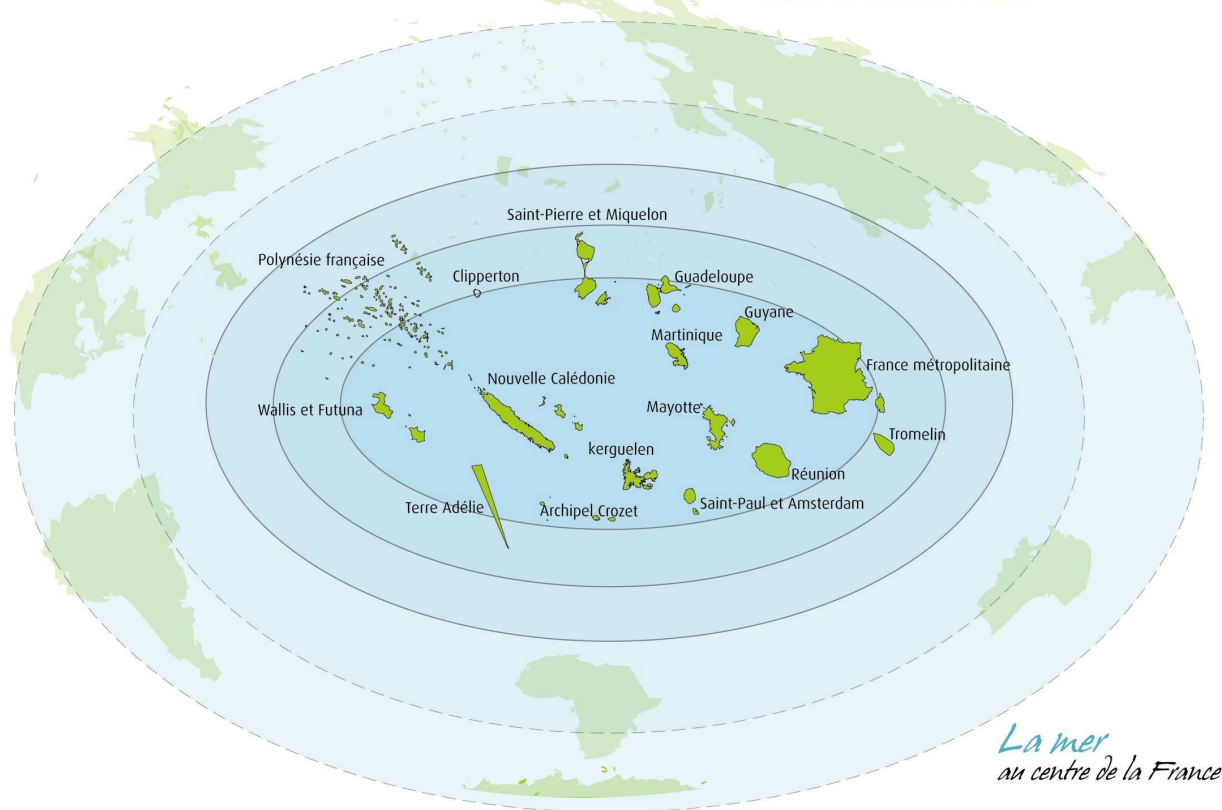
62. Inventorier et mettre en exergue le patrimoine maritime dans toutes ses composantes dans les inventaires patrimoniaux.

63. Inciter les régions à inventorier le patrimoine maritime et fluvial puis valoriser ce patrimoine. Outre mer, conduire une étude de pré-inventaire.

64. S'assurer de la prise en compte du fait maritime dans le futur Musée de l'Histoire de France et le Musée de l'Europe et de la civilisation européenne de Marseille (MUCEM).
65. Modifier la structure de gestion des phares qui ne doit plus relever d'une approche seulement opérationnelle en tant qu'établissement de signalisation maritime mais s'inscrire dans une dynamique patrimoniale en liaison avec le Conservatoire du littoral.
66. Faire reconnaître les grands phares des atterrages européens comme éléments du patrimoine communautaire et à ce titre leur faire bénéficier de fonds européens spéciaux pour assurer leur entretien.
67. Mettre en place un budget spécifique pour conduire des opérations nationales au ministère de la culture. Soutenir financièrement les différentes institutions qui participent à cette mission patrimoniale et en particulier la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, le Musée national de la Marine, les aquariums, et les écomusées.
68. Soutenir la valorisation auprès du public des bateaux porteurs du label officiel "Bateau d'Intérêt Patrimonial" en favorisant leur regroupement dans les ports et l'édition de brochures concernant les unités locales, disponibles sur place (bureau du port, syndicat d'initiative, office du tourisme...).



L'archipel France dans le monde



*La mer
au centre de la France*

Avertissement : cette représentation a pour unique vocation d'illustrer le concept de « l'Archipel France ».

Elle est sans rapport avec le positionnement géographique des territoires ni avec leurs superficies réelles.



RAPPORT

Le présent rapport constitue le compte-rendu des débats du groupe III du Grenelle de la mer composé de représentants des syndicats de salariés, des employeurs, des collectivités territoriales, des associations, des services de l'Etat et de personnes qualifiées et morales associées. Ces débats se sont tenus au cours de cinq réunions plénières et en quatre ateliers thématiques, entre le 6 avril 2009 et le 4 juin 2009.

Introduction : De la « passion de la mer » à « l'Archipel France »

« L'Archipel France » permet de faire prendre conscience à nos concitoyens que la mer est au cœur géographique de notre pays. Le potentiel d'influence et d'échange de « l'Archipel France » et de ses partenaires se situe ainsi à un niveau planétaire.

La mer est au centre de la France, car la France, dotée de territoires ultra marins insulaires ou littoraux répartis sur toutes les mers est un archipel.

• *Pour une nouvelle ambition politique*

« L'Archipel France » est une façon nouvelle de considérer la continuité et les synergies entre la Terre et l'Océan, fondée sur les notions de décroissement et de désenclavement. En mettant la mer au « centre » de la France, c'est tout le développement social, économique, politique, culturel, de notre pays qui s'ouvre sur de nouvelles perspectives. C'est donner à la France toute sa dimension de par la richesse et le potentiel considérable de l'Outre-mer, c'est aller vers une nouvelle manière de penser et d'agir car l'Archipel France débouche sur une méthodologie opérationnelle d'action mettant en place une grande stratégie maritime de développement durable, porteuse d'emplois nouveaux.

Cette politique définit ainsi une nouvelle articulation de la France, de l'Europe et du monde, par l'appropriation des nouvelles problématiques maritimes. Celles-ci sont enfin extraites des clivages traditionnels entre la métropole et l'Outre Mer, entre l'océan, le littoral, l'intérieur, entre la surface et la profondeur, entre l'économie, le social, l'environnemental et le culturel. La nouvelle politique de la mer, doit permettre de fédérer et de mettre en synergie ces différentes dimensions, en décroissant le travail des acteurs des secteurs maritime et terrestre. Elle offre de nouvelles perspectives pour une relance économique « soutenable » et durable.

Cette dimension fondamentale s'est construite depuis des siècles, mais n'est pas encore intégrée. Or, **La mer et les océans s'imposent aujourd'hui comme la Nouvelle Frontière du développement de nos sociétés.** Ce

développement ne peut que reposer sur la conjugaison harmonieuse des enjeux économiques, écologiques, sociaux et culturels. C'est sa dimension maritime que la France doit aujourd'hui déployer.

• ***Vers une grande stratégie maritime de développement durable***

Une grande stratégie maritime de développement durable est, en effet, créatrice d'emplois dans le cadre d'une nouvelle approche économique fondée sur la prise en compte des enjeux climatiques, démographiques et sociaux. Elle doit prendre en compte les enjeux propres à l'évolution socio-économique et démographique des littoraux, l'impact du réchauffement global sur la mer et sur les interactions Terre/Mer, les relations entre les différents territoires et les bassins éco-systémiques et économiques régionaux qui sont les leurs.

Aussi, la grande stratégie maritime de développement durable doit-elle avoir pour finalité de réaliser ces objectifs de façon coordonnée. Cette stratégie de développement durable intégrera pleinement les inter-actions entre conception et exploitation des navires, conditions de travail et conservation du milieu marin.

• ***Au niveau européen et international***

Cette révolution culturelle amène à considérer la France en tant « qu'archipel », dont l'échelle est planétaire, constitué de plateaux continentaux discontinus et de tailles inégales, mais tous constitutifs de la France, se complétant les unes les autres, dont le réseau, unifié par l'Océan, tisse la Nation.

Au niveau géopolitique, cette surface se partage entre des masses continentales émergées, dont les façades maritimes les ouvrent sur la mer du Nord, sur la Méditerranée, sur les océans Indien, Atlantique et Pacifique, sur l'hémisphère Nord et l'hémisphère Sud.

« L'Archipel France » n'est pas une simple surface : il est multidimensionnel :

- sur la continuité mer – terre;
- les eaux de profondeur dans leurs composantes maritime, aquatique et biologique ;
- le plateau continental ;
- dans l'espace aérien et spatial.

Ces multiples dimensions sont le socle géophysique et l'échelle de la France maritime, qui, pour se projeter et s'installer dans le vingt-et-unième siècle, doit prendre pleinement conscience de l'échelle planétaire qui lui est propre. Ce sont ces échelles et ces dimensions géophysiques, biologiques et géopolitiques qui vont garantir de manière durable:

- le développement économique, écologique ;
- la sécurité alimentaire et la préservation des écosystèmes ;
- un approvisionnement en ressources diversifiées ;
- l'exercice des professions, des métiers et du travail ;
- l'évolution culturelle, source de paix et de coopération entre les cultures

Cette évolution correspond à la révolution du développement durable, en installant de nouvelles complémentarités, qui assureront la pleine cohésion de « l'Archipel France ».

Il s'agit donc de proposer une nouvelle définition de la France maritime, non seulement de son attractivité, mais de son influence. La France maritime se déployant à l'échelle de la planète, sa capacité d'influence est à la même échelle. Ainsi, chaque collectivité et territoire français s'ouvre sur les différents mers et océans, et constitue une interface avec le reste du monde. Des coopérations internationales doivent aussi y être lancées, entre les acteurs nationaux, européens et internationaux.

« L'Archipel France » rend ainsi compte de la dimension planétaire de notre Nation. Il s'agit d'une nouvelle façon de considérer l'unité de notre pays, sa cohésion, ainsi que son rayonnement.

En cela, sa complexité, sa richesse, son étendue et ses valeurs, ancrées dans une politique nationale de développement durable, sont autant de facteurs dont la synergie peut faire entrer la France dans « l'ère du maritime », porteur de nouvelles capacités de développement.

La « Passion de la mer » doit être l'élan qui emportera la France pour réussir le XXI^e siècle, en implantant une vision nouvelle, à la fois ambitieuse et opérationnelle, des relations avec la mer et ainsi avec le monde.

Elle s'appuie sur des dispositifs concrets, sur un travail sur les représentations, afin de permettre la pleine émergence de la dimension maritime de « l'identité de la France », et de l'inscrire dans la longue durée de l'avenir.

Pour que la « Passion de la mer » puisse irriguer l'ensemble du territoire et des secteurs socioprofessionnels, la méthode qui s'impose est celle du décloisonnement, qui permet l'émergence de cette culture de la mer commune à tous les acteurs de la nation, maritimes et non maritimes.

Les propositions énoncées dans ce rapport tentent de répondre à ces impératifs, en mettant en évidence les trois grandes problématiques de la « passion de la mer » que sont la volonté de voir advenir une culture nationale du Maritime, de mettre en valeur le potentiel professionnel ouvert par un nouveau rapport à la mer, et l'avènement de nouvelles synergies intégrant les principes et les enjeux du développement durable, qui assureront l'avenir de « l'Archipel France ».

• **Animer « l'Archipel France »**

La mise en oeuvre des propositions qui suivent doit permettre de donner corps à cette méthode du décloisonnement, propre à la philosophie de « l'Archipel France ».

Il est ainsi proposé que soit créée une instance originale, assurant la coordination, non seulement au niveau de l'Etat, mais entre l'ensemble des parties prenantes, qui assureraient l'animation de « l'Archipel France » à égalité de statut, pour en faire une force de propositions, et du suivi des Grenelles de la Mer et de l'Environnement.

Cette agence serait présidée par les plus hautes autorités.

Cette instance pourrait être une « Agence nationale de l'Archipel France », dont la structure en réseau sortirait de la logique strictement centralisatrice, au profit d'une logique inter-partenariale. Elle fonctionnerait en tant que «réseau de réseaux».

Il s'agirait d'une instance déconcentrée présente dans tous les territoires, chargée de mettre en synergie les différents acteurs. Elle élaborera et mettra en oeuvre un projet fédérateur, déclinant la grande stratégie nationale de développement durable maritime, en assurant l'interface avec les autres acteurs des régions géopolitiques concernées. Chacune de ses délégations dans les différents territoires devra travailler de manière inter-partenariale, afin de définir et de mettre le projet innovant de développement qui y sera défini par les partenaires.

• **Missions de «l'Agence nationale de l'Archipel France »:**

- **Organiser à un rythme semestriel, à chaque fois dans une région différente de «l'Archipel France », et au plus haut niveau, la prise de décision autour des objectifs stratégiques de la politique maritime ;**
- Développer des interfaces entre les projets de développement durable maritimes, l'Union européenne et les grands acteurs des régions géopolitiques concernées ;
- Commanditer les états des lieux nécessaires ;
- Coordonner les acteurs ;
- Coordonner la mise en œuvre des décisions du « Grenelle de la mer » et du «Grenelle de l'environnement» ;
- Travailler en permanence à la prospective stratégique et être force de propositions ;
- Assurer une politique de communication, de sensibilisation et d'information du grand public sur les enjeux maritimes et océaniques ;
- Préparer et tenir les réunions régulières et itinérantes -dans tous les territoires- de suivi de la mise en oeuvre des décisions.

L'énoncé des propositions qui suivent tente d'articuler l'ambition propre à « l'archipel France » avec une dimension concrète. Il s'ensuit que leur présentation s'accompagne de nécessaires débats.

Mesures proposées

1. Pour une « révolution culturelle » du Maritime

Le concept « d'Archipel France » décrit la réalité de la France à partir de la mer. Ce changement d'approche refuse de pérenniser le clivage entre une métropole et un, ou des, outre-mer, mais adopte une vision englobante de l'ensemble du territoire national, territoire compris dans la continuité entre les terres émergées et l'océan, dans toutes leurs dimensions, dont leur profondeur.

1.1 France des îles et des territoires - France des interfaces

Trop longtemps, les composantes de l'Outre-Mer ont été reléguées dans un statut périphérique. Placer la question maritime au centre de l'Outre-mer nécessite de reconnaître le rôle fondamental de ces espaces, bien que jusqu'à présent, la mer n'y ait pas constitué un réel enjeu de développement. Celui-ci est fondamental, car ces îles et ces territoires sont les lieux d'échanges avec les autres cultures et disposent, grâce à la mer et la richesse de son milieu de potentialités importantes. Le développement, la qualification, l'acquisition et la maîtrise de la connaissance constituent les moyens d'accès aux potentialités maritimes. L'Outre-mer est ainsi un acteur essentiel au secteur maritime français.

Mais la mer demeure l'élément méconnu et oublié. Elle est d'ailleurs souvent absente des projets de développement économique.

La ré-appropriation de la mer dans la perspective d'un développement durable par ces collectivités passe par la prise en compte de leurs spécificités.

Beaucoup d'éléments structurels seront pris en considération dans les Etats Généraux de l'Outre-mer et il est clair que le développement d'une politique maritime doit prendre appui sur un contrat économique, social et institutionnel renouvelé dans ces territoires.

Une politique maritime pour réussir devra aussi prendre en compte les nouveaux risques. L'accroissement des phénomènes liés au changement climatique devra être pris en considération, par une politique de prévention des risques dotée de moyens suffisants, par une politique d'aménagement du territoire intégrant les dimensions terrestre et maritime. C'est à ces conditions que ces populations transformeront la mer en un atout.

Les constats dans les domaines suivants sont suivis de propositions concrètes :

- *Mer, éducation et outre-mer*
- *Développement en outre-mer*
- *Recherche et recherche / développement en outre mer*
- *Qualification professionnelle*
- *Le développement durable des activités économiques liées à la mer*

a) Mer, éducation et outre mer.

L'éducation concerne tous les publics tout au long de la vie. Les pratiques éducatives doivent pleinement prendre en compte les réalités maritimes et locales afin de soutenir le développement de ces territoires. L'éducation au développement durable, en raison de sa qualité transversale, est un moyen de favoriser ces démarches à long terme. Sur le thème de la mer, on pourrait accorder une plus grande place aux échanges éducatifs entre l'outre mer, la métropole, l'Union européenne, et avec les pays voisins.

Par ailleurs, l'éducation à l'environnement des différents publics est une priorité pour permettre une prise de conscience collective des enjeux liés à la mer, «d'où sont venus les habitants de ces îles mais qui désormais lui tournent le dos».

Propositions

- **Renforcer la présence de l'outre-mer dans les programmes de l'Education Nationale** et mettre en relation l'enseignement sur la mer et celui sur l'outre-mer. Développer des partenariats approfondis avec l'Education Nationale, les associations familiales. Promouvoir les jumelages et les échanges entre Ecoles de métropole et d'outre mer, entre les régions d'outre mer entre elles et avec les régions européennes; développer les outils pédagogiques adéquats (cartes, ...). L'éducation au développement durable permet d'ouvrir des perspectives, en prenant en compte les dimensions planétaires et locales, dans toute leur complexité.
- Développer le projet "apprends-moi ta mer" : échange de connaissances sur leurs espaces marins respectifs entre classes outre mer et classes métropolitaines ; mise en place de classes de découverte/classes de mer pour les élèves d'outre mer.
- Plan natation notamment au collège « le savoir nager »
- Demander des adaptations des programmes scolaires permettant de mieux intégrer le contexte marin régional (aussi bien en sciences et vie de la terre, géographie, histoire, littérature...).
- Imaginer un concours "mer" comme il y a un "concours de la Résistance" ou des "olympiades de mathématiques", ou faire entrer la question de la mer dans une opération « Éducation au développement durable » comme « L'École agit ! Pour le développement durable ! ».

Education et sensibilisation des jeunes et du grand public

- Développer en milieu scolaire, à la Réunion, le projet de sensibilisation "dugongs" mené par l'Office nationale de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS).
- *Éducation à l'environnement* : éduquer à la gestion des déchets ; mise en place d'une journée des déchets ; réaliser des outils pédagogiques permettant de mieux faire connaître les écosystèmes marins et les traditions liées à la mer. Il y a toute une variété d'outils à utiliser, certains déjà disponibles par exemple pour l'Océan indien, une exposition sur la mangrove, le film sur Mohéli, le film sur les dugongs, des sorties de terrain (mangrove) ; d'autres actions à imaginer et réaliser.
- Nécessité de développer localement l'éducation à l'environnement par une mise en réseau des organismes existants et intervenant dans la protection de l'environnement (à la Réunion, par exemple, réserve marine, aquarium, Kelonia, associations de protection de l'environnement, centres techniques ARVAM ARDA...via la création d'une maison de la Mer).
- Soutenir les associations environnementales en leur donnant les moyens de renforcer leur action d'éducation à l'environnement et de diffusion des connaissances auprès du grand public.
- Installer un câble sous marin pour permettre un accès à la connaissance plus facile (utilisation d'Internet très haut débit).
- Développer une politique de communication pour mieux faire connaître la mer : Inciter les émissions TV et la radio à mieux faire connaître au grand public la richesse et les menaces qui pèsent sur les littoraux et la mer. Soutenir les projets de film d'animation des organismes ou associations en place.

Développer la pratique de la mer chez les jeunes et les adultes

- Créer un événement fédérateur annuel bâti autour de la mer et des traditions maritimes qui soit en phase avec une date importante du calendrier national ou international ("journées de la mer" ou "journée des océans").

- Créer un réseau de lieux de mise à disposition de la connaissance au public : par exemple à Mayotte, une maison du lagon, une maison de la mangrove en lien avec les structures existantes (maison de la forêt, maison du sel voire à terme un aquarium)
- Pour Mayotte, recueillir l'histoire maritime et les vestiges de l'activité maritime de cette région du canal du Mozambique, valoriser les traces de l'histoire maritime de Mayotte encore présentes sur ses littoraux ; envisager la création d'un musée de l'histoire maritime de Mayotte et de la région.

b) Développement en outre mer.

Les conditions du développement et de croissance dans les différentes collectivités outre-mer sont propres à chaque territoire, considéré dans son environnement régional. La mer est une réalité fondamentale et le point commun à l'ensemble de ces entités. Elle en constitue le socle du développement. C'est autour de la mer que doit se concentrer cette ambition. Dans cette perspective, la qualification des hommes, la connaissance, l'expertise professionnelle sont les piliers de ce projet.

Propositions

- **Soutenir les associations de protection à l'environnement en leur donnant plus de moyens et/ou une aide juridique** : les associations peinent aujourd'hui à jouer leurs rôles devant la complexification des procédures pour atteindre les subventions et surtout parce qu'on leur demande d'avoir un engagement ou d'être réactives au-delà de ce que leur bénévolat leur permet, notamment en matière d'assistance juridique.
- **Rendre plus explicite le travail de surveillance de l'environnement des pêcheurs et aquaculteurs** afin d'encourager et de valoriser ce type de démarche. Généraliser la démarche des « contrats bleus » afin de valoriser la participation, actuellement gratuite des professionnels, aux programmes de recherche et encourager la nécessaire implication des pêcheurs professionnels dans la définition des objectifs de recherche. Cette proposition rejoint des propositions émises en matière de gestion intégrée et planifiée des activités en mer ; cela passe notamment par l'association des pêcheurs à la production des connaissances et à la protection de la mer, par la promotion d'une pêche écologiquement et socialement responsable dans le cadre des groupes, et les moyens donnés aux contrats bleus qui permettent de rémunérer les pêcheurs pour les services rendus.
- **Faire des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) un espace de recherche et d'excellence en matière de pratiques maritimes durables**, à l'exemple de ce qui a été fait dans les îles qui accueillent de nombreux programmes de recherche scientifique ainsi que des technologies de pointe (CNES, CEA, Météo France). Les TAAF pourraient aussi devenir un espace d'excellence des technologies nouvelles de l'environnement maritime. Les modalités et les moyens de cette mission sont encore à définir. L'expérience du navire Marion Dufresne démontre l'utilité d'amortir dès le départ les constructions lourdes plutôt que de recourir à l'emprunt, afin de disposer des capacités financières permettant leur remplacement en fin de vie.
- **Valoriser dans les îles de l'Océan Indien les produits de la mer prélevés de manière soutenable**. De même que le registre « Kerguelen » avait, en son temps, permis de maintenir une flotte de commerce française, des dispositifs adaptés du type « zone franche » permettraient de valoriser dans les îles de l'Océan indien les produits de la mer prélevés de manière raisonnée dans les ZEE des TAAF, dans un contexte de vive concurrence. L'idée est de favoriser l'accès et l'utilisation des ports français de l'Océan Indien aux navires pêchant dans les ZEE françaises, encourageant ainsi le développement d'unités de transformation, de réparation navale, etc. Egalement, des conditions spécifiques adossées au registre TAAF pourraient favoriser l'emploi de marins français et généraliser les pratiques vertueuses en matière de gestion des pêcheries.
- **Favoriser les conditions d'un éco-développement TAAF-Mayotte**. Les TAAF ont engagé avec Mayotte une approche globale de gestion de 2 espaces terrestres et maritimes. Les deux collectivités partagent de nombreuses similitudes géographiques, maritimes et écologiques. Des actions communes ont été identifiées. S'agissant de la pêche, une convention signée le 29 avril dernier à Paris a pour objectif de contribuer au développement conjoint de pêcheries responsables à Mayotte et dans les îles Eparses. Dans le domaine de l'environnement, les deux collectivités ont décidé de travailler en synergie pour la protection de leurs écosystèmes similaires, notamment les milieux insulaires, les lagons et les mangroves. Une coopération commune avec l'Agence des aires marines protégées est engagée, maximisant les résultats à moyens

constants, dans le but de déterminer les outils de protection et de gestion appropriés aux espaces maritimes. Les inventaires des valeurs et des pratiques pourront être mutualisés, même si les statuts de protection choisis diffèrent. Cette coopération se manifeste au travers du protocole relatif à la coopération scientifique en cours de signature entre les deux collectivités, qui comporte un volet maritime, un volet terrestre, et un volet halieutique. Les domaines privilégiés sont : biodiversité marine (tortues marines, mammifères marins, requins, récif corallien), biodiversité terrestre (mise en place de plans de restauration pour les espèces emblématiques de la zone et inventaire floristique dans la zone et plan de conservation) ; inventaire halieutique (état de la ressource halieutique dans le lagon et sur les bancs récifaux éloignés de l'Iris et de la Zélée et Geysier). Enfin Mayotte pourra également constituer une base arrière au soutien logistique maritime des îles Eparses, qui a vocation à être développé.

- Proposer **une gestion intégrée des espaces maritimes** visant à placer la mission de préservation de l'environnement au cœur des missions de l'Etat en mer et à définir les moyens interministériels (maritimes, aériens, de renseignement) de demain pour assurer ces missions. Face au non-remplacement d'un certain nombre de moyens de la marine nationale, il convient de lancer dès aujourd'hui une stratégie interministérielle sur les moyens futurs dédiés à la surveillance intégrée des atouts économiques et écologiques.
- Pour la Réunion, promouvoir une **certification des pêcheries sous des labels écologiques** après concertation avec les professionnels ; il s'agit parallèlement de lancer une démarche en vue de la labellisation de l'ensemble des pêcheries exercées dans les TAAF.
- Classer **les écosystèmes marins tropicaux** notamment la partie terrestre de l'île d'Europa et de ses eaux territoriales en Réserve Naturelle Nationale à l'horizon fin 2010.

c) Recherche et développement en outre mer.

Les territoires ultra-marins sont à l'initiative de nombreux projets ; il convient dès lors de favoriser la création de pôles Mer, associant responsables publics et privés sur la base d'une coordination de l'expertise propre à chaque territoire. Cette action doit être envisagée à une échelle régionale.

Le regroupement des synergies maritimes dans un pôle de compétitivité propre à chacun des territoires est créateur de richesse et porteur de développement. Réciproquement, le réseau des pôles de compétitivité « Mer » doit intégrer les problématiques ultra-marines et renforcer la coordination avec les projets ultra-marins. Les pôles de compétitivité sont des entités qui permettent de constituer des projets multi-partenariaux à vocation économique et technologique et de mutualiser les moyens nécessaires.

La mise en cohérence et la mise en réseau permettent de développer partout **des « laboratoires de l'innovation »**, qui prendront en compte les réalités locales de façon globale, afin d'établir des plans de développement ambitieux et adaptés, comme le fait le projet « GERRI » à la Réunion, par exemple.

Ces laboratoires permettront d'afficher la capacité française d'innovation au sein des grandes régions planétaires (Océan indien, Arc atlantique, Arctique, Antarctique, Pacifique) et participeront ainsi à l'installation **d'un « grand marché océanique de la connaissance, de l'intelligence et du développement durable »**.

Tous les territoires pourraient ainsi devenir des espaces d'expérimentations et de promotion de l'innovation tout en s'affirmant comme des lieux d'échanges avec leur aire géographique à l'image du développement du rayonnement méditerranéen des projets français et européens en matière de développement durable sur les littoraux.

La proposition de création d'un pôle Mer pour l'Océan Indien est forte : l'ensemble des acteurs appelle à la création de ce pôle Mer qui permettrait pour La Réunion et pour Mayotte de regrouper les compétences scientifiques sur la mer, le littoral et les problématiques de bassin versant, de mutualiser les moyens entre différentes équipes de recherche (IFREMER, le BRGM, l'Institut de Recherche sur le Développement (IRD), le laboratoire d'écologie marine de l'université, CNRS pour la mangrove, ARVAM, ARDA...), de créer un centre de données et de connaissance et de prévoir une mise à disposition des informations scientifiques vers le public, le réseau des associations et des entreprises privées en lien avec les pôles de compétitivité de la Réunion. La gouvernance de ce pôle Mer doit être déterminée avec précision et prévoir l'existence d'instances décisionnelles (comités de pilotage et cellule de coordination opérationnelle) où siègeraient les scientifiques, les collectivités de Mayotte et de la Réunion, les professionnels, les associations de protection de la nature ainsi que l'Etat. Les

conditions de financement d'un tel pôle sont prévues dans le CPER de la Réunion à hauteur de 10 millions d'euros. Compte tenu de l'enjeu d'un tel pôle pour toute la zone Océan Indien la recherche d'un financement international est une possibilité à examiner.

Dans l'Océan Indien, il faut accompagner l'effort lancé par le projet GERRI (Green Energy Revolution Reunion Island) visant dans le cadre d'un schéma régional au développement des énergies renouvelables (énergie thermique de la mer, énergie de la houle, photovoltaïque etc....) en vue d'une autonomie énergétique à moyen terme. Ce projet est d'importance nationale : les dispositifs testés à la Réunion pourraient être développés ensuite dans les autres régions ultramarines ainsi que sur l'ensemble du territoire national. Afin de permettre d'atteindre l'autonomie énergétique électrique, il conviendra de relever progressivement la limitation de 30% pour les énergies renouvelables reversées dans le réseau électrique et d'envisager un transfert de la péréquation tarifaire vers les énergies renouvelables. La place des scientifiques français représentant la Réunion devrait être soutenue et élargie au sein des Organisations Régionales de Gestion des Pêches (CTOI, CCAMLR...).

Propositions

- **Préparer un « Kourou de la mer »** : mettre fin au décalage entre l'existence du patrimoine extraordinaire de l'outre-mer, son potentiel de ressources vivantes et sa méconnaissance par le grand public ; **développer les moyens de la recherche** ; favoriser la création de pôles Mer dans les territoires ultra marins ; faire en sorte que chaque territoire bénéficie d'un laboratoire marin (la Guyane, dotée d'une importante façade maritime avec des problématiques spécifiques n'en bénéficie pas à ce jour).
- Renforcer et coordonner la Recherche sur les problématiques spécifiques de l'Outre-mer. Accroître l'importance des problématiques ultramarines dans la programmation des pôles de compétitivité Mer existants. Promouvoir ces activités à l'exemple de l'Initiative française pour les coraux (IFRECOR) comme « vitrine » de nouveaux types de savoir-faire dans les régions Asie-Pacifique, Amérique et Indo-Pacifique.
- Améliorer la connaissance : renforcer les moyens de la recherche, développer la coopération avec les pays voisins :
 - créer un guichet unique de la mer pour le public
 - créer une chaire de littorologie dans les outre mer, pour l'outre mer
 - mettre en place un observatoire de la biodiversité marine en Guadeloupe :
 - faire l'inventaire du nombre de zones humides existantes
 - faire une étude bathymétrique précise sur le trait de côte (érosion et niveau d'eau)
 - renforcer l'expertise : 80% des produits sont importés, les certifications européennes ne peuvent pas être faites localement par manque de moyens
 - établir les pôles prioritaires de recherche compte tenu de la nécessité d'approfondir les connaissances concernant :
 - la courantologie (tant pour les problèmes d'érosion, que pour les énergies marines), en s'appuyant notamment sur les connaissances des pêcheurs.
 - la nécessité de renforcer les connaissances sur le parcours physique de l'eau, du bassin versant à la barrière de corail (infiltration, composition, vitesse, percolation) mais aussi sur la rémanence de certains produits potentiellement véhiculés par ces eaux, notamment celles qui s'écoulent directement dans la zone récifale
 - partage des efforts de R&D : sur les filières émergentes (ombrine, cobia...), sur la bio-sécurisation des éclosiers régionaux (faciliter les échanges de matériels biologiques...), sur la gestion génétique des souches (projet GENODOM).
- A la Réunion et à Mayotte, développer la recherche, les données, l'observation, la détermination d'indicateurs et suivi sur le lagon. La mise en place d'un Groupement d'intérêt public est souhaitée pour assurer diffusion de l'information. Cette proposition doit être reliée avec celle formulée à la Réunion de création d'un pôle Mer, permettant de mettre en commun les moyens de recherche et de diffusion de l'information. Créer un institut de la mangrove avec plusieurs observatoires ; cet institut pourrait soutenir dans la durée le projet pilote d'épuration des eaux usées domestiques mis en place par le Syndicat Intercommunal d'Eau et d'Assainissement de Mayotte en liaison avec le CNRS. Des observatoires de la mangrove pourraient également se créer dans les autres régions d'Outre Mer et les résultats mis en commun au sein de l'Institut de la mangrove. Les actions de boisement et de reboisement de la mangrove pourraient être privilégiées sur base de données scientifiques précises dans la perspective de protection contre l'érosion submersive et d'épuration des eaux. Mettre en place une station permanente de l'IFREMER pour permettre les programmes de recherche et développement pour permettre le développement sur d'autres espèces : algues, holothuries.

Créer des emplois interface population et communes qui sensibilisent et expliquent les efforts faits par les communes : médiation, interface technique.

- **En Guyane, mettre fin au saupoudrage des moyens. Fournir à court terme un bateau de recherche, un houlographe en permanence, une station météo proche de la côte guyanaise** et mettre fin au paradoxe de la Guyane, endroit très riche mais sans laboratoire marin: il faut une structure pour accueillir les chercheurs, rétablir les missions océanographiques, avoir des chercheurs permanents et pas seulement des missions. Doter la Guyane d'un navire côtier, mutualisé entre la recherche, la formation, le contrôle des pêches.

d) Qualification en outre mer.

L'offre de formation outre-mer est bien souvent insuffisante, en particulier s'agissant des qualifications maritimes considérées dans un sens large. Les départements et les collectivités d'Outre Mer ne disposent pas toujours des structures de formation adaptées aux besoins de leurs territoires même si les acteurs locaux dispensent des actions de formations de qualité, reconnues depuis longtemps. Les lycées maritimes, le Service militaire adapté (SMA) sont des outils importants d'insertion et de promotion socioprofessionnelle. Pour autant, il est essentiel d'élever les niveaux de formation pour satisfaire les besoins croissants d'expertise et de qualification tant pour les navigants que les acteurs publics (agents et fonctionnaires territoriaux) et privés du secteur (assurances maritimes, sociétés de classification, expertise maritime, construction et réparation, consulting). Cet axe de développement doit également s'inscrire dans une perspective régionale de manière à renforcer les coopérations entre pays de la zone et plus généralement, apporter une plus grande maîtrise de la sécurité des navires et de la navigation dans la région.

Enfin, étendre la convention sur le travail maritime et dans le secteur de la pêche au registre TAAF.

Propositions

- Etablir **un état des lieux des différentes filières de formation maritimes et para-maritimes outre-mer pour l'enseignement à finalité professionnelle**. Soutenir le développement des qualifications, l'acquisition de connaissances et d'expertise professionnelle dans les différents territoires ultra marins pour les différents acteurs intéressés et inscrire les établissements maritimes dans une perspective régionale. Disposer d'outils statistiques (observatoire des métiers et de l'emploi) pertinents afin de mettre en regard emploi et formation, et s'assurer des débouchés professionnels. S'assurer de la présence ou créer un lycée de la mer ou des sections maritimes au sein d'établissements existants dans chacune des collectivités. Favoriser l'accès à la profession de marin en développant des équivalences, entre professions terrestres et maritimes pour accroître la mobilité inter-sectorielle. Renforcer l'action du Service Militaire Adapté et professionnaliser ses formations à vocation maritime.
- Installer des formations professionnelles adaptées pour l'éducation à l'environnement ; à ce titre la formation des maîtres pourrait intégrer un volet éducation au développement durable et à la connaissance des enjeux environnementaux locaux ;
- Mettre en place des « formations professionnelles » en aquaculture adaptées au contexte local ;
- A la Réunion, les moyens de l'Ecole Maritime et de la formation professionnelle doivent être augmentés : les formations adaptées au contexte socioculturel réunionnais (notamment le manque de formation scolaire initial des candidats à la profession de marin) doivent être encouragées, le nombre de sessions augmentées (notamment le Certificat d'aptitude à la conduite des navires de petite pêche ; plus généralement, les formations professionnelles maritimes doivent être adaptées à la réalité des besoins d'embauche des différents segments.
- Pour Mayotte, développer les formations pour disposer d'un nombre suffisant d'animateurs, développer les métiers de l'environnement (éco-gardes, animateurs-nature, police de la nature...) du tourisme, de la plaisance et des loisirs sportifs liés à la mer. Cette formation pourrait être assurée par les écoles de formation maritime, les lycées agricoles en lien avec IFREMER ; le Groupement du Service Militaire Adapté (GSMA) peut être sollicité pour élargir l'offre de formation aux métiers de la mer ; il est évoqué également la possibilité d'attribuer à un lycée de Mayotte l'appellation "lycée de la mer" et y regrouper différentes formations à des métiers liés à la mer (notamment plaisance, tourisme, environnement).
- Développer l'appropriation par les ultra marins des **métiers de la mer, favoriser les formations** en ce sens. Mettre en oeuvre les référentiels de formation avec le ministère du travail. Préférer des actions de sensibilisation et d'information pérennes dans l'espace et le temps et créer un événement national cohérent sur la mer en évitant de disperser les initiatives et les messages.

e) Le développement durable des activités économiques liées à la mer en outre-mer.

L'outre-mer doit bénéficier d'une valorisation des expériences visant à conjuguer développement, conservation de la bio-diversité et promotion sociale. Cette valorisation s'effectue au moyen d'une gestion intégrant les principes et les enjeux du développement durable.

Par ailleurs, il est nécessaire de mettre en valeur le tourisme et la conservation des écosystèmes et du patrimoine maritimes.

La configuration des territoires d'outre-mer est particulièrement favorable aux expérimentations visant à développer les énergies renouvelables.

Du fait de l'impact du développement des énergies renouvelables et des projets côtiers sur les zones de pêche, l'ensemble des acteurs, y compris les pêcheurs, doivent être associés à la réflexion en amont. Des mesures compensatoires doivent être envisagées après examen, notamment en permettant le développement de zones de pêche alternatives (grâce aux récifs artificiels notamment).

A la Réunion, s'agissant de l'aquaculture, il doit y avoir un partage de la réflexion et des moyens affectés à la diversification et un rapprochement entre les structures de développement telle que l'ARDA à la Réunion et l'AQUAMAY à Mayotte. Plus généralement, il s'agit d'accompagner les efforts de rapprochement entre les acteurs des Collectivités d'Outre mer (dans le cadre d'un appui à l'Union des Aquaculteurs d'Outre Mer et favoriser la mise en place pour l'aquaculture d'une approche concertée en matière de coopération régionale).

Propositions

- Faire aboutir **le projet de Centre caribéen de la mer**. Ce projet a été lancé par la Communauté de communes du Nord de la Martinique. Il comprend plusieurs éléments: un pôle mer, la baie du Robert constituant un site pilote, un laboratoire in situ de gestion intégrée des zones côtières; un réaménagement du front de mer qui contribuera au développement des activités économiques, sportives et culturelles. Un musée de la mer fait partie du projet.
- Prévoir une organisation efficace et se doter d'outils pour la mesure du trait de côte et pour le comprendre. Le Bureau de recherche géologiques et minières (BRGM) travaille sur ce sujet à la Martinique. C'est un enjeu essentiel de la prévention des risques et de l'aménagement car l'Outre mer est une zone à risques.
- Promotion des activités économiques liées à la mer et développement durable. Plusieurs propositions sont d'ordre général :
 - Un développement économique durable à Mayotte n'est pas envisageable sans un co-développement avec les Comores : mettre en place les conditions de cette coopération en abondant les ressources affectées aux projets de coopération régionale (FCR, fonds de coopération régionale).
 - Réflexion sur la mise en place d'un bonus malus en fonction de l'empreinte écologique des produits à l'entrée sur Mayotte.
 - Mise en place d'une personne-relais « facilitateur de démarches auprès des administrations » pour les administrés, les collectivités et les entreprises.
 - Hangar sous douanes.
 - Réflexion sur le développement construction bois et en briques traditionnelles.
 - Veiller au développement d'un tourisme durable, exemplaire en matière de respect de l'environnement et cohérent avec les capacités d'accueil et de déplacement sur les îles et sur les estuaires guyanais. Le développement des pratiques sportives autour de la mer apparaît dans ce cadre nécessaire mais il convient de réglementer les activités des bateaux de plaisance à moteur, particulièrement les jet-skis dont l'usage devrait être limité voire interdit.

Débats sur le principe de l'appropriation par les acteurs locaux du modèle de développement de leurs territoires. En outre, est soulevée l'alternative entre la création de pôles outre-mer, inscrits dans une perspective régionale, et l'extension à l'outre-mer de pôles de compétitivité existants. Débat sur l'articulation, sans doute par le partenariat, entre les actions d'éducation à l'environnement et la généralisation de l'éducation au développement durable menée par l'Éducation nationale. Il est nécessaire de prendre en compte les contraintes propres à l'institution et d'explorer les nombreuses

pistes éducatives possibles. Il faut indiquer qu'il convient de compléter ces travaux par des missions en Nouvelle Calédonie et en Polynésie et à Saint-Pierre et Miquelon.

1.2 Éducation, recherche, formation pour « l'Archipel France »

Les besoins et les nécessités de « l'Archipel France » en termes d'éducation, de recherche et de formation pourraient être mieux ajustés à son évolution au vingt-et-unième siècle. Ce nouveau regard sur la place de la mer passe par un renouvellement des systèmes de représentations, non seulement des éducateurs et des apprenants, mais aussi de tous les publics et de tous les âges, des chercheurs et des formateurs, aux potentiels propres à l'« Archipel France ».

Propositions

- Créer une délégation interministérielle pour la culture maritime de manière à couvrir les différents champs des relations entre Mer, Culture et Education. Cette délégation sera chargée des relations avec les autorités académiques, les chambres de commerce et d'industrie, les directions régionales des affaires culturelles (DRAC), les formations continues, les universités du milieu de la vie, les ONG, les partenaires sociaux dans le cadre de montage de partenariats (relation Ecole et entreprise) et créer de nouvelles relations entre Mer et culture (art contemporain).

a) Formation primaire et secondaire

Eduquer dès le plus jeune âge aux problématiques de la mer autour des thèmes que sont la connaissance et le respect de la mer, les dangers auxquels la mer est exposée, la mer en tant qu'espace de développement économique et lieu d'innovation technologique, les métiers et les emplois liés à la mer, la mer en tant qu'élément déterminant des échanges culturels et de l'histoire de l'humanité, la mer en tant qu'espace privilégié de pratiques sportives et de loisirs. Grâce à la généralisation de l'éducation au développement durable, les enjeux liés à la mer et au développement durable entrent dans les programmes d'enseignement, dans les ressources pédagogiques et dans les études de cas. Cette éducation doit se faire sans stigmatisation des professionnels de la mer.

Propositions

- Faire découvrir les métiers de la mer aux élèves dès le secondaire au moyen de partenariats entre les grands employeurs maritimes et les collèges et les lycées pour favoriser la découverte de ces métiers (stages d'apprentissage). Utiliser des moyens de communication appropriés, comme un kit pédagogique pour les classes de « 3^{ème} » en découverte des métiers de la mer, qui pourrait être élaboré en liaison avec le cluster maritime et les pôles de compétitivité Mer et en partenariat avec l'Education nationale. Soutenir les classes de mer (découverte de la mer et du littoral).
- Développer des partenariats entre SNSM, Education nationale, et le réseau de formation maritime du MEEDDAT pour mieux faire passer les messages aux élèves. Créer des parrainages entre les écoles métropolitaines et celles des DOM/TOM pour faire comprendre la dimension « outre-mer ».
- Organiser un appel à projet pédagogique sur la mer ou intégrer la mer à certaines opérations menées par le ministère dans le cadre de la généralisation de l'éducation au développement durable, comme « L'École agit ! Pour le développement durable » et le « Parlement de la mer ».
- Mener une réflexion sur les valeurs communes à faire partager durant les formations (esprit d'équipage, solidarité, sens des responsabilités, endurance, respect des éléments), valeurs qui forgent l'identité des « gens de mer ».

b) Enseignement professionnel.

Le réseau de l'enseignement maritime secondaire relevant du MEEDDAT est constitué par 12 lycées professionnels maritimes implantés sur le littoral métropolitain. Salué par d'excellents taux d'insertion professionnelle, ces lycées se limitent à des formations de niveau baccalauréat et délivrent des formations

centrées sur les métiers de marins, et la conchyliculture. Leurs effectifs sont en baisse ; il convient dès lors de diversifier l'offre de formation vers de nouveaux métiers et vers des formations post bac.

Pour attirer les jeunes français vers le milieu maritime, la Marine nationale et le réseau d'enseignement du MEEDDAT, acteurs principaux de la formation maritime, ont également intérêt à renforcer leur coopération autour de l'offre attractive des filières de baccalauréat professionnel des lycées professionnels maritimes en développant des parcours de formation croisés.

Par ailleurs, peu de liens existent entre la formation professionnelle secondaire maritime et l'enseignement supérieur, que ce soit avec les écoles de la marine marchande ou les universités. Il convient dès lors de créer les conditions pour que les lycées maritimes constituent la voie d'accès professionnelle pertinente pour les formations d'officiers délivrées par l'École nationale supérieure maritime (ENSM) voire celles de l'École navale si les formations post bac développées permettent l'acquisition du niveau de connaissance suffisant.

Parallèlement, il s'agit d'ouvrir les professions maritimes à d'autres professions dans les secteurs para-maritimes ou terrestres et vers de nouveaux métiers.

Propositions

- Promouvoir des formations aux enjeux de développement pour les littoraux et pour la mer dans la formation continue des agents et des personnels techniques des fonctions publiques nationale et territoriale.
- Redéfinir et élargir, à partir d'une analyse des enseignements professionnels dispensés dans les lycées maritimes l'offre de formation et ses perspectives. Développer des formations post bac intégrant notamment le développement durable à travers différentes thématiques comme la réhabilitation du littoral, dépollution, et déconstruction, travaux maritimes, de génie littoral, bio technologies, nouvelles énergies...). Intégrer dans cette réflexion les écoles de la marine marchande, la profession et les régions. Développer le label des « lycées des métiers de la mer » et les partenariats avec d'autres secteurs/entreprises du monde maritime, renforcer la formation continue tout au long de la vie des salariés et élargir le recrutement des formateurs pour le réseau des lycées professionnels maritimes.
- S'assurer des passerelles entre enseignement secondaire et supérieur, entre enseignants des écoles maritimes et terrestres et entre les différents métiers de la mer pour le recrutement, la formation (échanges de personnel durant les formations à l'image d'Erasmus) et l'emploi.
- Développer la formation continue dans le secteur de la plaisance. Délivrer un brevet sécurité ou un titre de « guide de la mer » aux animateurs d'activités nautiques. Intégrer les problématiques d'environnement et de développement durable à la formation des animateurs et formateurs des activités nautiques.

c) Formation supérieure et recherche.

La formation dans le secteur maritime considérée au sens large est marquée par son cloisonnement entre disciplines et entre établissements. Il en résulte une absence de lisibilité qui nuit à son développement et aux métiers qu'elle porte. La mise en valeur des compétences des établissements de formation, et de recherche donnera une meilleure lisibilité à la formation maritime et permettra de développer les synergies opérationnelles (réponse à des appels d'offres par ex.) et de promouvoir une formation professionnelle à de nouveaux métiers dans les secteurs maritimes et du littoral notamment les transports maritimes, la pêche, le tourisme et le nautisme.

Il s'agit de développer la recherche et l'enseignement marin et maritime pour les mettre au service du développement durable des activités humaines en mer et sur le littoral, dans toutes leurs diversités.

La recherche et la formation constituent le volet indispensable d'une politique maritime intégrée. Plus précisément, il convient de considérer un *continuum* englobant la définition des politiques publiques en matière de formation/recherche/innovation/développement des technologies. Les axes sectoriels concernés sont nombreux : l'observation et la connaissance des milieux, les services économiques rendus en mer, sur le littoral et dans les ports, les industries liées à la mer et à son sous-sol, la sûreté et la sécurité maritime, les activités d'expertise, d'ingénierie.

Le constat est celui d'une dispersion actuelle des programmes de recherche et des formations, certes explicable par la diversité des situations, mais non favorable au développement des synergies, pourtant de plus en plus nécessaires entre recherches, formations et valorisations tant publiques que privées. On constate aussi, excepté certains secteurs d'excellence, l'absence préjudiciable de visibilité d'ensemble de nos activités aux plans européen et international.

Pour autant le rôle croissant et le succès des pôles de compétitivité Mer sont particulièrement à souligner. L'animation de l'interface entre recherche et valorisation y est importante et renouvelée. Néanmoins certaines lacunes géographiques (l'Outre-mer notamment), thématiques (certaines interfaces mer/littoral, les aspects portuaires...) et surtout le lien de la recherche – tant académique qu'appliquée – avec l'enseignement maritime, restent à développer.

Le lien avec l'enseignement permettra l'émergence de nouveaux métiers et la création de jeunes entreprises innovantes. Les évolutions actuellement projetées des dispositifs d'enseignement (création de l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM), inscription des formations dans les standards licence, master, doctorat- LMD) vont dans ce sens, elles permettent de s'inscrire dans la logique des nouveaux standards européens de reconnaissance des formations. Mais ces perspectives restent encore trop fragmentées et d'ampleur probablement insuffisante pour répondre pleinement aux objectifs rappelés en introduction.

Propositions

- **Établir un état des lieux** des capacités existantes en recherche / formation, des besoins et des manques, dans les thématiques identifiées comme majeures en décrivant les déclinaisons opérationnelles du continuum recherche – formation – innovation – valorisation (acteurs, positionnements, stratégies). Mettre en place une instance chargée d'établir un agenda stratégique de l'évolution des recherches et des formations dans les domaines marins, maritimes, portuaires et littoraux associant l'ensemble des opérateurs de recherche et de formation concernés.
- **Mettre en place une instance chargée d'établir un agenda stratégique de l'évolution des recherches et des formations** dans les domaines marins, maritimes, portuaires et littoraux et qui assurerait la coordination des initiatives actuelles (sciences marines, Réseau français de recherche côtière, plate-forme technologique Waterborne). Son rattachement institutionnel, par exemple au Conseil National du littoral ou à l'instance qui va lui succéder, est à définir. Cette instance serait aussi chargée de voir comment conforter le lien entre recherche et formation en soutenant le développement de laboratoires de recherches dans les écoles marines et maritimes, en valorisant des formations complémentaires ou des expériences de recherche (bourse de thèses,..) et **analyser les thématiques à développer telles qu'elles sont apparues dans les groupes du grenelle** et qui constituent des opportunités de développement économique et d'emplois. Elle susciterait ainsi **la création de programmes de recherche spécialisés** sur des sujets orphelins et pour autant porteur d'avenir, tels que la connaissance générale des milieux physiques (avec un point spécial sur les parties peu connues de notre ZEE), l'observation de la planète (GMES), l'appréciation des impacts des activités humaines sur ces milieux (température, niveaux d'eau, CO₂, pollutions...) et les outils de modélisation, l'exploitation des ressources minérales marines (et plus généralement non-renouvelables), la création de nouvelles filières pour les énergies marines renouvelables, physique et biologique (algues), et par extension la chimie des produits de la mer, l'innovation dans l'ingénierie écologique des milieux marins insulaires estuariens ainsi que pour le transport maritime, la connaissance et la mesure des services rendus par les écosystèmes marins et littoraux, les relations à l'interface terre-mer depuis la bande côtière jusqu'au large et loin à l'intérieur des terres, les conséquences qu'impose le caractère évolutif permanent des milieux.
- Au niveau national, disposer d'un navire démonstrateur des technologies innovantes, qui pourrait être un navire multifonctions. Favoriser aussi à l'échelle régionale (façades Méditerranée, Atlantique, Outre mer) les navires polyvalents mutualisant les fonctions et les technologies, en particulier de pointe, (navire école, navires démonstrateur d'innovations, océanographiques, pour la recherche et l'enseignement) s'insérant notamment dans la flotte nationale de recherche océanographique.
- **Conforter la dynamique des pôles de compétitivité liés à la mer**, renforcer leur relation avec les acteurs concernés de l'ensemble du littoral métropolitain, des DOM-COM et de l'intérieur des terres, et insister sur leur rôle dans la formation. Renforcer la place, dans les pôles « mer », des nouvelles techniques en matière de protection du littoral, de traitement des déchets et de réhabilitation des littoraux, les techniques de démolition navale...

- Confier à l'Académie de marine, seule structure maritime et académique transversale, le rôle d'animer un « IHEDN de la mer » réunissant des acteurs extérieurs du monde maritime sur les grands enjeux de la mer. Elle gagnerait aussi à devenir une « Académie nationale de la mer ».
- Mieux intégrer les enjeux maritimes et de développement durable dans les formations supérieures publiques (nationales et régionales) et privées. Développer les partenariats adéquats avec le ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche et l'enseignement maritime.
- Amener les établissements supérieurs de formations maritimes à s'installer dans une politique et une stratégie communes par exemple sous la forme d'un cluster ou d'une conférence des grandes écoles maritimes supérieures.
- Accompagner le développement de la future Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) regroupant les 4 sites de Marseille, du Havre, de Saint Malo et de Nantes pour en faire un établissement d'enseignement supérieur de référence pour les formations maritimes. Elle pourrait également être l'école chargée de la formation des formateurs intervenant dans le secteur maritime. Développer des synergies en termes de formation entre l'Ecole navale et l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) pour ne pas cloisonner les formations des marins militaires des formations civiles.
- Mieux sensibiliser les futurs navigants aux problématiques de respect de l'environnement : développer un kit à destination des écoles de la Marine nationale, de la Marine Marchande et les lycées maritimes sur les moyens de respecter la mer, le traitement des déchets, les pollutions marines, la sensibilisation aux milieux.
- Confirmer la place de la formation maritime à l'Ecole nationale supérieure des techniques avancées.
- Afin d'inciter les jeunes à s'intéresser aux enjeux du développement durable liés à la mer et au littoral de l'archipel français, des appels à projets (de stage, d'échanges de classes, de participation à des travaux de recherche ou de développement..) pourraient être lancés à destination de différents publics jeunes : classes, des groupes de jeunes, des individuels, des étudiants. Les projets devraient se situer dans un territoire français différent du lieu d'habitation des jeunes concernés. Les critères de choix seraient la découverte d'enjeux liés à la mer, l'originalité des projets, l'ampleur du travail de préparation et de diffusion du projet dans le territoire d'origine.... Les projets lauréats pourraient bénéficier d'appui financier et de soutien en nature selon des modalités à préciser.

d) Promouvoir l'éducation et la formation aux problématiques maritimes par le sport.

- Les pratiques sportives et les événements nautiques sont autant de vecteurs pour sensibiliser et éduquer les différents publics aux valeurs et aux comportements adéquats aux espaces littoraux et marins.

e) De la navigation à l'éducation.

Constat et propositions

- Un navire de type ferry pourrait être affrété 4 ou 6 mois par an pour servir d'accueil à des jeunes et à d'autres publics qui pourraient s'y relier à un rythme hebdomadaire en voguant le long du littoral métropolitain. Ce serait tout à la fois un cadre attractif, sécurisé, qui permettrait de faire "prendre la mer" à des effectifs conséquents et d'offrir un "terrain de rencontre" intéressant avec des chercheurs, des artistes et autres parties prenantes autour d'un projet de découverte du monde maritime avec la navigation, les ports et leurs opérateurs. Des escales pourraient être l'occasion de faire découvrir la diversité des régions littorales et leur patrimoine, qu'il soit naturel, culturel, historique, archéologique....
- Faire reconnaître la formation embarquée comme donnant droit à des fonds européens, obtenir des financements européens pour la formation des navigants non encore brevetés. Soutenir, auprès des armateurs, l'embarquement des stagiaires et des élèves à bord des navires français y compris outre-mer.

Débat sur la faisabilité institutionnelle et financière de certaines propositions.

1.3 Communication, sensibilisation.

La France est une nation maritime, pourtant les médias se limitent trop souvent à véhiculer des images négatives du monde de la mer lors de naufrages, des pollutions marines, ou des catastrophes, ce qui pénalise l'attractivité du secteur.

Hormis les grandes courses au large, et la plaisance et le littoral, le grand public connaît mal les problématiques de la mer et peut en avoir une image parfois tronquée en raison de la prégnance de l'information « catastrophiste ». Les systèmes de représentation collectifs qui renvoient à la mer peuvent donc être assez paradoxaux, et oscillent entre la mer « vacances » et la mer « catastrophes ».

A cela s'ajoute le traitement lui aussi paradoxal du potentiel maritime de l'outre-mer, qui est considérable, mais trop souvent méconnu ou négligé.

Enfin, l'information associée à la formation aux métiers de la mer et les synergies entre acteurs du monde maritime restent insuffisantes.

La mer est source de richesse par sa diversité et les perspectives de développement qu'elle offre. La mer est à la fois un espace de loisir, véhiculant le rêve et la liberté ; elle est aussi « une terre d'avenir » en regard de ses potentiels, de l'innovation, du développement économique et des activités qu'elle porte.

Il convient de promouvoir une image valorisante de la mer alliant mise en valeur de sa richesse et de sa diversité et ses potentiels de croissance économique, d'innovation et de haute technologie à l'instar de ce qui est pratiqué dans les entretiens « Science et éthique » en Bretagne.

Les élus sont des acteurs essentiels d'aménagement du territoire et sont directement concernés par les problématiques maritimes, portuaires, fluviales et environnementales. Les actions de valorisation proposées ou conduites autour de la mer recueillent généralement la sympathie et le soutien des responsables publics ; l'intérêt des élus étant directement lié au dynamisme du secteur. Ainsi une filière maritime active est le meilleur garant de l'attention des responsables publics.

La tendance à la sanctuarisation des sujets maritimes dans des lieux dédiés accroît le sentiment de clivage entre la terre et la mer.

Propositions

- « Faire venir la mer à l'intérieur du pays » : établir **un état des lieux** en matière de sensibilisation, de communication et de formation pour le grand public, faire connaître l'existant afin de structurer les échanges entre les différents acteurs de la mer et de dégager de la transversalité entre lieux de décision et lieux de travail entre acteurs. Créer une maison de la mer/ un carrefour des océans / une cité européenne de la mer à Paris, en outre-mer et dans les grandes villes pour sensibiliser nos concitoyens à la mer. Conforter le réseau des aquariums et musées maritimes comme vecteur de sensibilisation du grand public à la diversité de la mer. S'appuyer sur le Conservatoire du littoral et des espaces lacustres et sur les musées maritimes. Développer les partenariats entre les associations familiales et les spécialistes de l'environnement au titre des liens inter-générationnels.

- Elaborer une **stratégie de communication** globale et pérenne par une mise en œuvre coordonnée des initiatives existantes des différents acteurs publics et privés afin de promouvoir une image attractive du maritime adapté au public. Y associer les actions de « lobbying » visant à faire prendre conscience des atouts de la mer pour l'économie nationale. S'appuyer sur des vecteurs de communication touchant le plus grand nombre, financer une communication « global media » sur ces questions: inciter les grands médias à tenir régulièrement une « rubrique mer » sur les chaînes de télévision, acheter des espaces télé pour décliner cette communication, créer un vaste site Internet ambitieux sur les problématiques du développement durable pour le milieu marin et sur les métiers de la mer. Développer à l'attention du grand public l'évènementiel sur la mer en s'appuyant sur les « **journées de la mer** » en tant qu'évènement fédérateur des différents acteurs du maritime. Exploiter la médiatisation des grands événements nautiques par exemple en organisant une course à la voile autour du monde avec des escales dans les différentes collectivités d'outre-mer.

- Promouvoir les métiers de la mer par une campagne de communication à destination des jeunes et commune aux acteurs du secteur maritime.

- Sensibiliser les décideurs publics aux usages variés du littoral et de la mer et à la gestion harmonieuse des enjeux environnementaux et socio-économiques maritimes. Porter une réflexion avec les associations d'élus, des associations représentatives des ONG, le conservatoire du littoral, les représentants de l'Etat, sur l'aménagement du littoral intégrant les principes du développement durable ; réfléchir à la désignation d'un élu responsable des questions du développement économique et durable maritimes et sur les moyens d'accéder au savoir (mise à disposition d'information en ligne).
- **Promouvoir les embarquements** pour les jeunes sur les voiliers du patrimoine maritime Belem, Marité, Etoile et Belle Poule, et soutenir la décision de la construction d'un grand voilier école emblématique, pionnier en matière de nouvelles technologies et d'éco-construction. Ce navire aura vocation à naviguer autour du monde et pourrait relier les différents Dom/Com avec des missions qui pourraient varier d'année en année : missions scientifiques (biodiversité, eaux, courants...), culturelles, historiques et/ou géographiques (connaissance et rapprochement de toutes les populations françaises, sociales (embarquement de jeunes ciblés...), pédagogiques (films, reportages sur ces Français du bout du monde, comment est perçu un habitant de St Pierre et Miquelon du point de vue d'un habitant de Wallis et Futuna..), rencontres, conférences... S'assurer de la diversité et de la mixité dans la composition des équipages.
- Favoriser l'initiation à l'environnement du grand public pendant la période estivale sur le littoral

Débat sur le type de navire école, voilier ou navire mutualisant de multiples fonctions notamment scientifiques (laboratoire ou observatoire) étant précisé que les besoins de l'océanographie, de la recherche et de l'enseignement doivent être pris en compte en coordination avec la flotte nationale de recherche océanographique.

Débat sur le montage financier en de la construction de l'école du Havre, un partenariat Public Privé est considéré comme fragilisant la maîtrise publique de cette école.

2. Les besoins professionnels de « l'Archipel France »

Mettre la mer au centre de la vie de la Nation nécessite une réflexion approfondie sur les professions qui en découlent, sur leur promotion et sur l'amélioration des conditions de travail et de vie de ses premiers usagers. La promotion de l'élément humain dans toute politique d'exploitation et de gestion de la mer reste un des leviers essentiels pour que le déficit d'image, d'attractivité et de lisibilité dans les professions maritimes trouvent de véritables solutions durables.

2.1 Favoriser la mobilité professionnelle et la sécurisation des parcours professionnels. Moderniser la profession de marin

Mobilité professionnelle

La profession de marin est une profession réglementée, ce qui complexifie l'accès à la profession et les échanges interprofessionnels. Les filières de formation et les passerelles entre métiers terrestres et maritimes et entre les métiers de marins du commerce, de la pêche, de la plaisance professionnelle sont jugées peu lisibles et complexes, ce qui renforce leur cloisonnement. De nouvelles activités comme le pécaturisme offrent de nouveaux débouchés aux professionnels et parallèlement véhiculent auprès du grand public de nouvelles images.

La validation des acquis et de l'expérience déjà en place dans le secteur maritime est un moyen pertinent pour valoriser et sécuriser les parcours professionnels. Elle doit être amplifiée et améliorée par la mise en place d'un accompagnement personnalisé et de modules de formation requis par les jurys de manière à faciliter la mobilité professionnelle interne au monde maritime. Les compétences maritimes développées dans d'autres secteurs (Marine nationale, Jeunesse et sport) doivent également pouvoir être reconnues dans ce cadre, à leur juste titre, et des outils de formation continue doivent être développés en conséquence. Par ailleurs, la création d'un système de tutorat pour les entrants dans la profession est souhaitée par les professionnels.

Relations sociales

Les conventions adoptées par l'Organisation Internationale du travail (OIT) en 2006 pour le travail maritime dans le secteur de la navigation commerciale et en 2007 pour le travail dans le secteur de la pêche introduisent la certification sociale des navires de commerce et de pêche et des armements. Il s'agit de conceptions innovantes qui garantissent une application des normes sociales minimales pour les marins en matière de protection sociale, de contrat de travail, de rapatriement, d'accès aux soins, de logement sous le contrôle de l'Etat du pavillon qui certifie le navire et des Etats des ports d'escale qui procèdent à des inspections. Leur mise en œuvre au plan national suppose de s'appuyer sur un corps d'inspecteurs chargés de délivrer les certificats de conformité aux navires français et parallèlement de contrôler au titre du contrôle par l'Etat du port les navires escalant dans les ports français. Ces deux conventions entreront en vigueur en décembre 2010 au plus tard, les Etats membres de l'union Européenne s'étant engagés sur cette date.

Le droit social maritime nécessite une mise en cohérence du fait du décalage constant avec le droit du travail général et de l'éclatement des textes (partie codifiée, partie non codifiée). Certains professionnels employés à bord de navires (plaisance professionnelle, mise à disposition de marin par un prestataire, conchyliculteurs, personnels non-marin employés à bord de navires) ont des difficultés juridiques ou opérationnelles pour se voir appliquer soit le statut de marin soit le droit social maritime. Ces difficultés conduisent à des disparités de situation et constituent un frein au développement de la profession. Il s'agit, dès lors de redonner une cohérence aux règles applicables à la profession de marin par l'intermédiaire d'un vecteur législatif. Par ailleurs, la gestion du marin via les procédures d'enregistrement des services des rôles d'équipage est lourde et coûteuse. Il faut simplifier et rationaliser cette gestion.

Le secteur de la pêche véhicule des informations contradictoires sur les niveaux de rémunération pratiqués. L'amélioration de la lisibilité des conditions d'emploi y compris en terme de salaires, constitue une réponse appropriée à la perte d'attractivité et à la sécurisation des parcours professionnels.

Situation d'abandon de marins

Ces dernières années ont été marquées par une étroite coopération en France entre l'autorité maritime, les représentants du syndicat international de marins ITF (International Transport Federation) et les différents acteurs intervenant dans les situations d'abandon de marins (associations, Service social maritime, AGISM, OFII). L'accompagnement des situations d'abandon de marins fait l'objet d'une prise en charge dès les premiers signes et d'un accompagnement social qui permet de prendre en charge l'ensemble des aspects, sanitaires, médicaux, humains, et la situation personnelle des marins non payés. Le fonds d'intervention d'urgence en faveur des marins abandonnés permet de soulager des situations humaines difficiles et de faciliter le rapatriement des marins, tout en préservant leurs droits dans le cadre des procédures judiciaires initiées par les marins assistés par les représentants de l'ITF. L'accord trouvé en mars 2009 dans le cadre du groupe de travail mixte OMI/OIT permet d'envisager la mise en place d'un instrument mondial de prévention et de règlement de ces situations. Au moment où, du fait de la récession, ces situations sont en forte recrudescence, cette perspective permettra de conforter le dispositif national.

Libre circulation des marins dans les ports

La convention ISPS sur la sûreté dans les ports et à bord des navires, adoptée par l'organisation maritime internationale complexifie les possibilités de libre circulation des marins dans les ports et les enceintes portuaires. La promotion de la pièce d'identité des gens de mer en vue de sa reconnaissance par les autorités en charge de l'accès aux frontières au plan mondial permettrait d'harmoniser les conditions de descente à terre et du temps d'escale.

Propositions

Relations sociales

- Ratifier rapidement la convention sur le travail maritime (OIT-2006) et dans le secteur de la pêche (OIT-2007) et renforcer les moyens d'inspection correspondants.
- Rendre plus lisible les rémunérations dans le secteur de la pêche (faire connaître a minima des salaires minimaux garantis) sans remettre en cause la rémunération à la part.
- Adopter une loi de modernisation sociale maritime et simplifier les procédures de gestion administrative du marin.
- Favoriser la coopération entre les inspecteurs ITF et les services de l'Etat dans le traitement des navires en situation d'abandon ou de pré-abandon. Conserver une identité maritime au sein de l'inspection du travail.
- Mettre en œuvre une pièce d'identité des gens de mer au sens de la convention n° 185 de l'OIT pour faciliter la descente à terre des marins, dans la perspective de la mise en place d'un outil international de prévention et de réglementation de ces situations.
- Faciliter la libre circulation des marins dans les ports.

Mobilité professionnelle

- Simplifier et rendre plus lisible les filières de formation, développer des équivalences entre professions terrestres et maritimes pour faciliter les mobilités professionnelles entre les qualifications terrestres et maritimes, y compris au niveau de l'enseignement secondaire ou spécialisé. Harmoniser les titres/brevets de la Marine Marchande et ceux de la Jeunesse et Sport.
- Améliorer l'accueil, l'orientation et l'accompagnement, y compris en matière de validation des acquis et de l'expérience (VAE), des candidats aux métiers maritimes ou para maritimes. Créer un réseau de professionnels pour mieux accueillir et accompagner les jeunes dans la profession de marin et développer le tutorat.

- Mettre en place dans le réseau des établissements de l'enseignement maritime des modules de formation pertinents pour répondre aux préconisations des jurys de VAE, avec une anticipation suffisante pour permettre aux navigants d'organiser leur retour en formation.
- Soutenir le **pesca-tourisme** qui offre au grand public la possibilité de découvrir sous un angle nouveau les professionnels de la pêche en embarquant sur leurs navires et, à la profession, une diversification de leur activité. Réfléchir aux moyens d'adapter de manière permanente le cadre juridique et réglementaire pour garantir des conditions d'embarquement et de sécurité appropriées sans pénaliser le développement de cette activité.

2.2 La question de la sécurité

La sécurité au travail est une composante importante de l'attractivité du métier de marin. L'insécurité du secteur de la pêche pèse sur les recrutements et participe à la désaffection des jeunes pour embrasser cette carrière.

Les contraintes économiques qui pèsent sur les armements conduisent certains à réduire les effectifs à bord des navires notamment les caboteurs. Les bureaux d'enquêtes après accidents mettent régulièrement en exergue la fatigue des équipages et les défauts de veille comme des causes récurrentes d'événements de mer sur ce type de navires. Une action volontaire sur les effectifs des brevetés chefs de quart participe de la sécurisation du transport maritime.

La gestion des emplois et des conditions sociales et de travail est cruciale pour faire face aux problèmes de recrutement de main d'œuvre qualifiée alors que le transport maritime requiert dans le même temps davantage de sécurité et une élévation du niveau de qualification et social des marins.

En France, la flotte de pêche est âgée de 24,5 ans. Il s'agit dès lors de soutenir le renouvellement de la flottille de pêche par des navires modernes et garantissant la sécurité des marins et apportant des réponses aux questions de pénibilité, répondant aux critères du développement durable (économiques et moins émetteur de gaz à effet de serre) et sécurisés.

Les autoroutes de la mer sont à développer et des aides de relance devraient favoriser la construction et l'acquisition de navires adaptés.

Il a été démontré que le permis plaisance n'apporte qu'un surcroît limité de sécurité alors que l'essentiel des incidents ont pour origine des défauts d'entretien ou de maintenance ou d'usage.

Le respect de la réglementation maritime et des usages est un élément essentiel de sécurité ainsi que l'amélioration de l'efficacité des moyens de l'Etat en mer.

Propositions

Conditions de sécurité du marin au travail

- Porter une réflexion au plan international et au niveau européen sur la fatigue des équipages à bord des caboteurs quel que soit le pavillon utilisé avec pour objectif de mieux garantir la sécurité maritime et de s'assurer d'un effectif de 3 officiers brevetés chefs de quart pour des navigations supérieures à 24H ; par ailleurs, s'assurer du respect des effectifs et en particulier de la présence d'un veilleur en plus du chef de quart pour les navigations de nuit. Soutenir cette réflexion au plan européen et à défaut prendre une initiative unilatérale en ce sens.
- Organiser le renouvellement de la flotte française de pêche au large et côtière de manière à mettre en service des navires plus sûrs et moins pénibles pour les équipages tout en respectant les niveaux de pêche durable autorisés, promouvoir l'éco-construction et assurer le desserrement des contraintes de jauge.

- Promouvoir une politique déterminée de prévention à bord des navires de manière à améliorer des conditions de travail et d'emploi.

Sécurité de la navigation

- Renforcer et amplifier le contrôle régalién sur l'écoulement du trafic maritime dans les détroits et à l'approche des ports de commerce.
- Faciliter le développement d'un équipement de passerelle issu de la technologie moderne « réalité virtuelle » au profit des officiers brevetés chargés du quart afin de faciliter la conduite du navire et augmenter la sécurité en mer. La superposition sur une vitre de la passerelle d'informations projetées et superposées comme les cartes de navigation électroniques, les paramètres de conduite (cap, vitesse, ..) ainsi que les informations sur le radar concernant l'anti-collision selon le concept de la « réalité augmentée » qui permet de regarder à l'extérieur mériterait une action auprès des industriels du naval, d'amateurs, de centres de recherche et d'organismes de formation.
- Rendre accessible pour les plaisanciers des stages de formation sur l'usage du navire, son entretien et sa maintenance.
- Maintenir opérationnel le réseau d'aides à la navigation (phares, feux, ESM) pour satisfaire les objectifs de sécurité de l'agence européenne de sécurité maritime.

Débat sur une transposition a minima de la convention sur le travail maritime en regard de la législation nationale qui doit s'inscrire dans une démarche de dialogue social avec les organisations syndicales de navigants.

Débat sur le renouvellement de la flottille de pêche

Consensus sur le maintien de la vocation exclusivement maritime de l'immeuble de la place de Fontenoy à Paris dans lequel les gens de mer se reconnaissent, en tant que symbole et lieu d'expression de la politique maritime de la France.

3.La « mer vivante », les nouvelles synergies, le patrimoine et le développement durable

Cette exigence est aussi le socle de la créativité qui permet d'inventer de nouvelles synergies, afin de faire de la mer l'espace dont l'utilisation et l'aménagement pensé en termes intergénérationnels et inter-partenariaux vont être la clé du développement humain.

En effet, la mise en oeuvre d'une politique et d'une stratégie maritimes de développement durable nécessite que les différents acteurs travaillent de façon décloisonnée, en prenant en compte les contraintes et les impératifs de chacun, tout en faisant en sorte de conjuguer les problématiques économiques, sociales environnementales et culturelles.

Ces synergies permettent d'élaborer de nouvelles approches de la continuité « Terre/Mer », en prenant en compte les différentes dimensions du développement et de la croissance, qui s'appuient sur de nouvelles synergies. En effet, la « passion de la mer » doit permettre de faire communiquer entre eux les secteurs et les territoires maritimes et non maritimes, selon de nouvelles logiques de réseaux et de complémentarité.

Ces nouvelles logiques ouvrent sur la possibilité de réussir le XXI^e siècle, en inventant de nouvelles relations entre l'humanité et l'océan afin d'établir des relations harmonieuses entre les activités maritimes, au sens le plus large du terme, et la « mer vivante ».

Pour se projeter dans le vingt-et-unième siècle, « l'Archipel France » s'inscrit dans la philosophie du développement durable, qui permet d'harmoniser des secteurs et des activités trop longtemps opposés.

3.1 Engager de nouvelles synergies

Constats

Le développement durable doit contribuer à la dynamisation économique et culturelle du littoral, afin de permettre de nouvelles formes d'appropriation de ces espaces et de ces territoires. Ces nouvelles formes d'appropriation, inscrites dans la durée et dans la prise en compte de la complexité des relations entre les conditions sociales, économiques, environnementales et culturelles, contribueront à maintenir ou à créer des emplois directs ou induits dans les territoires concernés et à résoudre de nombreux conflits d'usage.

Ces nouvelles formes d'appropriation nécessiteront systématiquement des mises en réseaux et des croisements des différents types d'état des lieux sur lesquelles elles doivent s'appuyer.

a) Les enjeux des nouvelles technologies

L'appropriation du développement durable par les secteurs du monde maritime avance mais se pose la question de la formation aux nouvelles technologies de dépollution et de revalorisation des littoraux et aux nouveaux services d'information issus des programmes de recherche et de développement pour l'observation de la terre et des initiatives internationale (GEOSS global earth observation system of systems) et européen (GMES - Global monitoring for environment and safety).

Il faut déboucher sur un plan national de formation et notamment sur une filière de préservation et de protection du milieu marin et littoral ; cela rejoint la proposition d'une gestion intégrée de la zone côtière qui passe nécessairement par la responsabilisation sociale et environnementale des entreprises, complétée par la prise en compte d'une sécurisation professionnelle.

b) Résoudre les conflits d'usage

La concentration des acteurs et des activités sur le littoral et en mer induit des conflits d'usage. Afin de les résoudre et d'inventer des complémentarités d'usages, de nouvelles synergies pourraient être mises au point, en termes de développement durable, de la mise en révision des schémas de mise en valeur (SMM) et l'élaboration des schémas d'aménagement de la gestion de l'eau (SDAGE) pour l'eau, pour lesquels les collectivités territoriales sont parties prenantes. Elles doivent permettre de rendre opposables ces outils de planification lors

de dégradations environnementales induites par des pratiques industrielles inadaptées aux conditions écosystémiques et humaines.

Pour intégrer les principes et les enjeux du développement durable, le démantèlement des navires pourraient s'approprier les démarches de la responsabilité sociale et environnementale des entreprises (RSE).

Renforcer le lien société civile - recherche -expertise et développement territorial

Ces nouvelles synergies décloisonnent toujours plus les acteurs de secteurs ayant besoin les uns des autres pour inventer de nouvelles formes de développement territorial. En cela, il est important de renforcer les convergences entre les travaux scientifiques, le support que peut y apporter la société civile, les besoins en expertise, le tout dans le cadre des stratégies territoriales de développement.

Cela peut déboucher sur la mise en synergie des acteurs de la protection de la biodiversité, avec ceux qui l'étudient et ceux qui peuvent la promouvoir dans le cadre d'un projet de développement intégré.

Propositions

- Créer une filière de démantèlement des navires et de dépollution, qui serait active au niveau national et au niveau européen, dans des conditions sociales, environnementales et économiques acceptables (y compris outre mer).
- Développer les études d'impact environnementales, sociales - y compris sur la santé/sécurité du travailleur - et économiques, au titre du développement durable.
- Développer la participation des usagers et professionnels de la mer à l'observation des milieux et des ressources par la collecte d'informations environnementales en mer et sur le littoral.
- Améliorer le traitement de l'eau et des rejets en profondeur.
- Favoriser à l'échelle régionale (façades Méditerranée, Atlantique, Outre mer) les navires polyvalents mutualisant les fonctions et les technologies, en particulier de pointe, (navire école, navires laboratoires océanographiques pour la recherche et l'enseignement) s'insérant dans la flotte nationale de recherche océanographique.
- Renforcer le réseau des aires marines protégées.
- Soutenir Sea Orbiter, projet de plate-forme d'observation in situ et en continu de l'écosystème marin et sous-marin, permettant le monitoring des paramètres physico-chimiques de l'interface océan/atmosphère, le développement de la recherche sur le comportement humain en milieu extrême, la mise en place d'un laboratoire scientifique pluridisciplinaire, la mise en oeuvre des projets technologiques innovants issus de PME liées au secteur maritime, le développement d'un concept médiatique, pédagogique et éducatif à composante environnementale et climatologique.
- S'assurer de la pertinence réelle du projet de port méthanier en Gironde afin de prévenir les contradictions avec les principes du développement durable.

3.2 Conservation et valorisation du patrimoine

Le patrimoine constitue le pilier culturel du développement durable. En tant que tel, il est constitué de l'articulation entre le vivant, le bâti, terrestre et sous-marin et le navigant.

De par sa position unique en Europe, et grâce à son outre-mer réparti sur tous les océans, la France dispose dans l'hexagone et outre-mer d'un patrimoine maritime et fluvial qu'il soit bâti, vivant (grands fonds marins), naturel ou navigant, d'une très grande diversité et d'une grande richesse.

Ce patrimoine est évolutif, il s'enrichit d'année en année. Lien entre le passé et le futur, il constitue un socle matériel et immatériel sur lequel on peut légitimement fonder une politique maritime.

L'inventaire de notre patrimoine maritime, qui relève de la responsabilité des collectivités territoriales, est une condition première de sa valorisation.

Le patrimoine maritime navigant est particulièrement spectaculaire. Les événements qui le mettent en valeur rassemblent des foules de visiteurs sans égal (Armada de la Liberté de Rouen : 7 millions de visiteurs, rassemblements maritimes de Brest et Douarnenez : 3 millions de visiteurs). En ce sens, ce patrimoine constitue une véritable "porte d'entrée" pour donner aux français le goût de la chose maritime. Sur un plan local, nombreuses sont les villes du littoral à avoir reconstruit un bateau représentatif de leur passé maritime et à en avoir fait leur emblème, suivant en cela un fort besoin d'affirmation identitaire.

Ce patrimoine participe au maintien des traditions maritimes de la France et de ses territoires ultra marins. La France doit mieux faire valoir l'ampleur de son passé et sa culture maritimes.

Le cas des phares

La France, qui a joué un rôle de premier plan dans l'histoire de la signalisation maritime, est riche d'un réseau très important de phares qui constitue un patrimoine maritime exceptionnel en Europe et dans le monde. Leur conservation et leur bon entretien nécessitent une modification de leur structure de gestion.

Nos concitoyens manifestent un attachement très fort aux phares en pleine mer, en particulier ceux de l'Iroise, qui occupent une place singulière dans notre patrimoine. Leur image a fait le tour de monde, grâce à la photographie et au cinéma. Comment les préserver alors qu'ils sont automatisés et d'un accès particulièrement difficile et que leur utilité est parfois contestée compte tenu de la généralisation des dispositifs électroniques d'aides à la navigation ?

Des transferts de domanialité en faveur du Conservatoire du littoral ou de collectivités, ont été réalisés, ouvrant de nouvelles perspectives dans l'usage alternatif d'un bâti placé dans des zones sensibles de notre littoral.

Propositions

- Inventorier et mettre en exergue le patrimoine maritime dans toutes ses composantes dans les inventaires patrimoniaux.
- S'assurer de la prise en compte du fait maritime dans le futur Musée de l'Histoire de France et du Musée de l'Europe et de la civilisation européenne de Marseille (MUCEM).
- Inciter les régions à inventorier le patrimoine maritime et fluvial puis valoriser ce patrimoine. Outre mer, conduire une étude de pré-inventaire.
- Modifier la structure de gestion des phares qui ne doit plus relever d'une approche seulement opérationnelle en tant qu'établissement de signalisation maritime mais s'inscrire dans une dynamique patrimoniale en liaison avec le Conservatoire du littoral.
- Faire reconnaître les grands phares des atterrages européens comme éléments du patrimoine européen et, à ce titre, leur faire bénéficier de fonds spéciaux pour assurer leur entretien.

- Mettre en place un budget spécifique pour conduire des opérations nationales au ministère de la culture. Soutenir financièrement les différentes institutions qui participent à cette mission patrimoniale et en particulier la Fondation du patrimoine maritime et fluvial, le Musée national de la Marine, les aquariums, et les écomusées.
- Conforter le rôle du Musée de la Marine en qualité de tête du réseau des musées maritimes de France, pour les aquariums et écomusées.
- Soutenir la valorisation auprès du public des bateaux porteurs du label officiel "Bateau d'Intérêt Patrimonial" en favorisant leur regroupement dans les ports et l'édition de brochures concernant les unités locales, disponibles sur place (bureau du port, syndicat d'initiative, office du tourisme...).
- Valoriser les archives de la mer avec une mise en réseau avec les archives nationales.
- Dans la perspective de son bicentenaire, en avril 2011, refonder la Commission des phares, en la dotant d'un nouveau décret précisant sa mission stratégique (l'articulation des aides traditionnelles et électroniques) et sa composition, qui fera une place plus large aux usagers.
- Faire du musée des phares actuel, situé à Ouessant, la base d'un musée d'envergure internationale, en le dotant des moyens, matériels et humains, permettant d'atteindre des objectifs ambitieux en matière de préservation des collections, de capitalisation des savoirs, d'accueil des publics et de communication.
- Créer un Observatoire des phares d'Iroise (MEEDDAT/Parc Naturel Marin d'Iroise) qui sera chargé d'étudier et de rendre compte de l'état intérieur et extérieur de ses phares, afin de proposer les interventions adéquates pour préserver et valoriser ce patrimoine.
- Elaborer un plan de préservation pour les phares des caps et des îles, dans le cadre de la convention passée en octobre 2008 entre la Direction des Affaires Maritimes (DAM), France Domaines et le Conservatoire du littoral.
- La recherche archéologique sous-marine devrait retrouver un navire comme dans le passé, affecté à cette mission, et qui permettrait aussi la formation des chercheurs français et européens et d'autres pays, comme le faisait l'« archéonaute ».

Conclusion

Le travail pour construire et déployer une politique maritime à l'échelle de « l'Archipel France » ne fait que commencer.

Une approche maritime de la politique nationale se fonde sur un renouvellement des représentations, qui privilégie la continuité de l'océan, de la mer et de la terre, et non plus sur leur clivage. Elle doit être portée par une démarche de réseau, structure la mieux adaptée aux réalités de l'espace et de la culture maritime. Elle embrasse les échelles nationale, européenne et internationale, « l'archipel France » est en interaction permanente avec le monde entier, et chacun de ses composants s'en enrichit.

Ce renversement des points de vue met en évidence l'échelle planétaire de « l'Archipel France », dont le périmètre constitue aussi une surface d'échange et d'influence avec l'ensemble des grandes aires de civilisation. Cette réalité maritime de notre pays implique la mise en oeuvre de politiques transversales, touchant à la culture, c'est-à-dire à l'éducation et à la sensibilisation de tous, au sens le plus large, à la formation, aux métiers, au patrimoine, qui constituent les processus qui « fabriquent » le lien social et qui garantissent la cohésion de tous avec tous.

Cette cohésion devra être soutenue par les nouvelles synergies, propres au développement durable, qui sont à inventer, pour faire entrer la France dans un vingt-et-unième siècle aussi ambitieux que viable et soutenable. La mise en oeuvre de cette ambition s'inscrit dans une vision qui est à la fois spatiale, culturelle, et intergénérationnelle.

Afin de la matérialiser, une instance d'un type nouveau doit assurer la coordination entre les différents réseaux de parties prenantes, sous une forme originale, non centralisatrice et adaptée à la constante évolution des sociétés orientées vers la mer, voire qui se définissent par leur relation à la mer.

Cette instance devra fonctionner selon une logique de réseau de réseaux, afin de faciliter les synergies issues des décroissements entre les acteurs et les champs, tant à l'intérieur du secteur maritime qu'entre ces derniers et ceux du monde, a priori, non maritime. Il en résultera une mise en oeuvre opérationnelle et pérenne de la « Passion de la mer », qui sera portée de façon institutionnelle et en relation directe avec les parties prenantes.



Annexes

- I - Liste des membres titulaires suppléants
du groupe de travail p 40**

- II - Calendrier des réunions plénières,
des sous-groupes et des réunions de coordination p 42**

- III - Liste des contributions écrites et reçues
dans les travaux du groupe II p 43**

- IV - Liste des personnes auditionnées p 46**

ANNEXE I - Liste des membres titulaires et suppléants du groupe de travail

Président Christian BUCHET, de l'Académie de Marine, Professeur d'Université,
Directeur du centre d'études sur la mer.

Vice-Présidents Gérard D'ABOVILLE, de l'Académie de Marine, Président du Conseil
supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques

Pierre SOUDAN, Directeur de l'Ecole Navale

Rapporteurs Eric LEVERT, MEEDDAT / DGITM / Direction des affaires maritimes

Jean-Michel VALANTIN, MINEDUCNAT / Direction générale de
l'enseignement scolaire

• Collège Etat

Daniel LOUEDEC	Ecole de marine marchande de Marseille
Claire HUBERT	MEEDDAT Commissariat général au développement durable
Michel LE BOLLOCH	MEEDDAT / Etablissement national des invalides de la marine
Philippe VERGAIN	Ministère de la Culture
Loïc FINAZ	Ministère de la défense
<i>Suppléant :</i>	<i>Alexis LATTY</i>
Bernard COMMERE	Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche
Alain ROCHEPEAU	Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche
<i>Suppléant :</i>	<i>Didier PEROCHEAU</i>
David GRUSON	Premier Ministre / Haut commissariat à la jeunesse

• Collège Elus

Jean SCHEPMAN	Assemblée des Départements de France
Christian GAUBERT	Assemblée des maires de France
Jean-Charles ORSUCCI	Assemblée des maires de France
Didier QUENTIN	Assemblée des maires de France
Jean-Yves BESSELAT	Assemblée Nationale
Jean-Louis de MOURGUES	Association des communautés de France
<i>Suppléant :</i>	<i>Leslie WIDMANN</i>
François MAITIA	Association des Régions de France
Odette HERVIAUX	Sénat

• Collège ONG

Bernard CRESSENS	WWF
Guillaume FEUILLET	Fondation Nicolas Hulot
Antoine CADI	Fondation Nicolas Hulot
Benoît DETHOISY	Fondation Nicolas Hulot
Matthieu BERGE	France Nature Environnement
Pierre-Yves BOUIS	France Nature Environnement
Michel CHARPENTIER	France Nature Environnement
Elodie MARTINIE COUSTY	France Nature Environnement
François CHARTIER	Greenpeace

• **Collège Employeurs**

Georges STRULLU	CGPME
Yvette WHITE	Comité interprofessionnel des produits d'aquaculture
Bruno GUILLAUMIE	Comité national de la conchyliculture
Gérald EVIN	Comité national des pêches maritimes et des élevages marins
Martin LEPOUTRE	Fédération des industries nautiques
Philippe FOURRIER	Fédération des industries nautiques
Michel JOSEPH-MATHURIN	MEDEF - Armateurs de France
Armel LE STRAT	MEDEF - Armateurs de France
Emmanuelle BONTEMPS	MEDEF - TLF
Boris FEDEROVSKY	MEDEF - Chambre syndicale des chantiers navals
Jean-Louis de LUCY	MEDEF - Président de Carénantilles

• **Collège Salariés**

Patrick BEYRONNEAU	URI -CFDT La Réunion
Gérard LE BRIQUER	CGT
Raymond BOZIER	CGT
Jean-Philippe CHATEIL	CGT
Bruno DACHICOURT	Confédération française des travailleurs chrétiens
Stéphane KERAUDRAN	Confédération française de l'encadrement - Confédération des cadres
<i>Suppléant :</i>	<i>Armand QUENTEL</i>
Jean-Pierre Teral	FO
Sébastien DUPUCH	FO

• **Collège Personnalités Qualifiées & Personnes morales associées**

Catherine CHABAUD	Navigatrice, journaliste
Didier DECOIN	Ecrivain de marine, Secrétaire de l'Académie Goncourt
Ariane FLEURIVAL	Union départementale des associations familiales
Simone SITBON	Union nationale des associations familiales
Marie-Christine HERVOUET-DION	Service social maritime, CAF maritime, FAF Pêche et cultures marines
Alain JEGU	Confédération des associations de la marine marchande
Jacques SCHIRMANN	Confédération des associations de la marine marchande
<i>Suppléant :</i>	<i>Rémy BOISSEL DOMBREVAL</i>
Yves LAGANE	Société nationale de sauvetage en mer
<i>Suppléant :</i>	<i>Alexis BERESNIKOFF</i>
Patricia RICARD	Institut Océanographique des Embiez
<i>Suppléant :</i>	<i>Nardo VICENTE</i>
Georges TOURRET	Institut maritime de prévention

ANNEXE II - Calendrier des réunions plénières, des sous-groupes et des réunions de coordination

- **Réunions plénières :**

- 1^{ère} réunion : Lundi 6 avril
- 2^{ème} réunion : Mardi 21 avril
- 3^{ème} réunion : Mardi 5 mai
- 4^{ème} réunion : Mardi 19 mai
- 5^{ème} réunion : Jeudi 4 juin

- **Thèmes des sous groupes**

- Education, patrimoine et mer
- L'appropriation de la mer
- L'attractivité des métiers maritimes
- Apprentissage de l'environnement et de la sécurité

Préalablement à l'établissement des rapports définitifs des quatre groupes de travail, deux délégations composées de membres des groupes de travail du Grenelle de la Mer se sont rendues en Outre-Mer afin que les enjeux de l'Outre Mer soient pris en compte dans les débats et propositions.

Une des délégations s'est rendue à Mayotte et à La Réunion pour la mission « Océan Indien » du 25 au 29 Mai 2009. La seconde délégation s'est rendue en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane pour la mission dans les Caraïbes du 24 au 29 mai 2009.

Les membres du groupe de travail 3 ayant participé à ces déplacements sont :

- Mr Michel CHARPENTIER
- Mr Patrick BEYRONNEAU
- Mr Pierre-Yves BOUIS
- Mr Christian BUCHET

ANNEXE III - Liste des contributions écrites, reçues dans les travaux du groupe III

Documents de travail

Tout atelier

Stratégie nationale de recherche innovation - Défi sciences de l'environnement	04/06/2009
AMPHIBIA 2001 aquapole technologique et touristique / annexe 4 contribution GIS AMPHIBIA	25/05/2009
Proposition de création d'une mission interministérielle du patrimoine maritime culturel	02/06/2009
Stratégie nationale recherche innovation - Ressources naturelles	04/06/2009
Stratégie nationale de recherche innovation – défi sciences du vivant	04/06/2009
Proposition mission inter-Régions MIRIAM / contribution Grenelle mer GIS AMPHIBIA	03/06/2009
FRICHES LITTORALES ET MARINES et GIZC / Contribution GIS AMPHIBIA	25/05/2009
Proposition patrimoine maritime culturel	07/05/2009
Contribution CNPMM 5 mai 2009	05/05/2009
Fédération Française des Pilotes maritimes - Propositions	21/05/2009
Propositions Patrimoine Maritime Naviguant	06/05/2009
Position GICAN/Pôles Mer	04/05/2009
Les métiers maritimes	04/05/2009
Appropriation du maritime	02/05/2009
Formations maritimes 3 - CGT	27/04/2009
Formations maritimes 2 - CGT	27/04/2009
Formations maritimes 1 - CGT	27/04/2009
Propositions communes ONG	22/04/2009
Rapport de la mission Caraïbe	01/06/2009
Rapport de la mission Océan indien	01/06/2009
Etude Littoral DAPA	22/04/2009
Propositions FNE sur éducation	15/05/2009
Coopération internationale	21/04/2009
Propositions d'Armateurs de France Groupe 3	21/04/2009
Stratégie Démantèlement	21/04/2009
Démolition navale	18/04/2009
Appropriation du maritime	15/04/2009

Contributions du groupe

CGT - Premières propositions	11/05/2009
CGT - Déclaration 30-04-09	11/05/2009
CGT - Déclaration 07-04-09	11/05/2009
Refonte enseignement maritime supérieur	15/04/2009
CGT - Démantèlement des navires	11/05/2009
Pierre Soudan	25/05/2009

Contributions externes au groupe

Lettre du député Didier Quentin au ministre d'Etat	19/05/2009
Equipiers d'entreprises	25/05/2009
Contribution MALTAE Grenelle de la MER groupe 1	27/05/2009
AMERS CULTURELS, ARCHITECTURES AMPHIBIES et GIZC / annexe 3 contribution GIS AMPHIBIA	25/05/2009
AMPHIPOLIS villes durables maritimes / annexe 1 contribution GIS AMPHIBIA	25/05/2009
AMPHIBIA 2001 aqua-pôle technologique et touristique / annexe 4 contribution GIS AMPHIBIA	25/05/2009
AMPHIDROMES aqua-ports du futur / annexe 2 contributions GIS AMPHIBIA	25/05/2009
L'accueil des marins étrangers	01/05/2009
contribution CFDT La Réunion	15/04/2009
FRICHES LITTORALES ET MARINES et GIZC / Contribution GIS AMPHIBIA	25/05/2009
Des navires de pêche plus sûrs et plus sobres	18/04/2009
Propositions en faveur du patrimoine maritime bâti	14/04/2009
Ivan Causse	04/06/2009
Fabien Métayer et Philippe Valette	04/06/2009
Bernard Gérard	06/06/2009
Lettre de Bernard Thibault au ministre d'Etat	14/04/2009
CGC	25/05/2009
Conseil supérieur de la marine marchande	25/05/2009
Mme Elisabeth Veyrat	25/05/2009
Claire Hubert MEEDAAT	4/06/2009
LPO	25/05/2009
Institut universitaire européen de la mer	25/05/2009
Olivier Cousi	25/05/2009
Robert Calcagno	25/05/2009
Union des conservateurs d'aquariums	25/05/2009
Réseau océan mondial	25/05/2009
Yves Le Gal	25/05/2009
Michel Lhour	25/05/2009
Groupe outre-mer de réserve naturelle	25/05/2009
CNOMEN	25/05/2009

Intervention CGT sur les formations maritimes

14/04/2009

ANNEXE IV - Liste des personnes auditionnées :

Civilité	Organisme	Fonction
M. George Pernoud	Thalassa France 3	Producteur
Mme Alexandra Barbot et Ronald Mezel	Association Antinéa	Président et directeur.
M. Vincent Guiguenno	MEEDDAT - Direction des affaires maritimes	Chargé de mission
M. Jean Yves Le Drian	Conseil régional de Bretagne	Président
M. Michel Hagnerelle	MEN - Inspection générale de l'Education nationale	Inspecteur général d'histoire géographique, chargé de mission sur l'éducation au développement durable.
Mme Brigitte Bornemann-Blanc	Entretiens « Science et Ethique »	Directeur
M. Patrick Poupon	Pôle Mer Bretagne	Directeur
M. Bertrand Vieillard-Baron	Académie de Marine	Président de l'Académie de Marine
M. Jacques Rougerie	Jacques Rougerie - Architecte	Architecte