



le Grenelle
de la Mer

Avis de l'Assemblée des Chambres Françaises De Commerce et d'Industrie

juin 2009



Le code de commerce confie aux chambres de commerce et d'industries le rôle de représenter les acteurs économiques auprès des pouvoirs publics locaux et nationaux. Partenaires des collectivités locales, elles se sont toujours inscrites dans les politiques maritimes en accompagnant les entreprises ressortissantes sises sur le littoral et les espaces portuaires. Elles sont actrices des territoires littoraux et maritimes notamment comme gestionnaires d'infrastructures. Elles sont pleinement conscientes des multiples pressions qui s'exercent sur des territoires limités, fragiles et sollicités pour des usages parfois incompatibles. C'est pourquoi elles se félicitent du Grenelle de la mer, en approuvent la démarche et regrettent de n'y être pas directement associées.

L'ACFCI, pôle Fédérateur des Chambres de Commerce et d'industrie souhaite, aux côtés des CCI, être force de propositions pour la prise en compte des trois piliers du développement durable (économique, social et environnemental) en matière maritime.

Le Grenelle de la mer s'inscrit dans une démarche intégrée plus globale (politique de l'eau, NATURA 2000, gestion des zones côtières, fluvial etc...). Il est nécessaire d'assurer une bonne articulation entre les différentes politiques portant sur ces différents sujets.

En ce début de 21^{ème} siècle, les atouts de la France maritime - qui avec 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive dispose du second espace maritime mondial - se présentent sous un éclairage nouveau face aux enjeux de la mondialisation et du développement durable et doivent conduire notre pays à s'affirmer sur la scène internationale comme puissance maritime.

L'ACFCI souhaite attirer l'attention des pouvoirs publics et des Groupes de Travail sur plusieurs points concernant plusieurs thématiques :

1. Environnement
2. Activités économiques de la mer et du littoral et question des transports et de la logistique
3. Urbanisme et foncier

4. Tourisme

1. Environnement

La mer représente à la fois une ressource fragile qu'il faut protéger et une extraordinaire source d'énergies renouvelables. En interférence avec d'autres phénomènes environnementaux (notamment changement climatique), elle peut également représenter un risque pour les populations et les entreprises.

a) La protection du littoral et du milieu marin

- Sensibiliser et éduquer à l'environnement l'ensemble des « utilisateurs » du milieu marin.
- Aider à la réhabilitation et la valorisation du patrimoine maritime.
- Aider à la protection et la valorisation du patrimoine historique sis sur le littoral.
- Protéger la ressource piscicole tout en assurant le développement des petites flottes de pêche :
La politique des quotas et de maillage des filets de pêche doivent viser la reconstitution des stocks et des pratiques durable de pêche. Il convient de lutter contre la pêche illégale, notamment industrielle estimée à environ 20% de la valeur des prises mondiales. L'une des causes des difficultés à la réduire tient à l'existence d'une pêche intensive, intentionnelle, organisée par de grandes flottes dans les eaux internationales. La protection des zones maritimes des pays ne disposant pas de moyens de contrôle efficaces doit également être prise en charge à un niveau international.
- Préserver les espaces et les espèces naturelles, tout en évitant un phénomène de sanctuarisation excessif. L'acquisition et la protection du milieu naturel par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres et la création de parc naturel marin permettent de garantir une protection élevée du milieu naturel. Pour les autres zones, il faut protéger le littoral pour maintenir ses capacités d'accueil de population et d'entreprises.
Les activités humaines sises sur cette interface doivent impérativement se positionner dans une optique de développement durable.

b) La mer : source d'énergies renouvelables

- Développer de façon durable et respectueuse de l'environnement, les énergies hydrocinétiques et éoliennes.

L'énergie du mouvement permanent de l'océan peut être recueillie en utilisant le courant des marées ou l'énergie cinétique des vagues. L'énergie hydrocinétique représente un potentiel immense. Elle n'affecte pas les paysages et, bien positionnée, elle assure une production assez régulière. Il convient de maintenir la possibilité de réaliser les aménagements et équipements nécessaires à son déploiement.

L'énergie éolienne est aujourd'hui une industrie mondialement en plein essor. Il faut inciter le développement de projets d'éoliennes off shore et d'hydroliennes. Pour citer un exemple ; un projet d'éoliennes off shore est à l'étude sur les communes de Gruissan – Port la Nouvelle.

Il convient de soutenir les investissements qui mettent en avant les énergies renouvelables, favorisent l'intégration paysagère et la préservation de l'environnement.

c) Le changement climatique, le niveau des mers et leurs conséquences

- Anticiper la crise climatique des prochaines années

24 % du littoral naturel français recule du fait de l'érosion. A titre d'illustration, le recul du trait de côte est aujourd'hui une réalité éminemment perceptible en Languedoc-Roussillon, un facteur de risque et de vulnérabilité du territoire aux aléas environnementaux qui s'amplifie avec le réchauffement du climat.

Parallèlement au phénomène d'érosion, il existe une élévation rampante du niveau des mers. Les conséquences et les risques sont nombreux :

- Mouvements de population,
- Manque de disponibilité pour accueillir de nouvelles entreprises,
- Inadaptation des infrastructures.

Il convient par conséquent d'appréhender les risques naturels en lien avec le changement climatique et les prendre en compte dans la planification de l'aménagement et de conserver des réserves foncières « tampon ».

Afin de restaurer l'équilibre naturel de l'espace littoral, il faut permettre la reconstitution des cordons dunaires.

2. Activités économiques¹ de la mer et du littoral et la question des transports et de la logistique

Le transport maritime et les ports jouent un rôle majeur dans les échanges commerciaux et organisent des flux également massifs. Dans les deux cas, les activités littorales, maritimes et portuaires représentent des vecteurs importants de notre économie moderne.

Pour un système de transport intermodal efficace et respectueux de l'environnement

- Conserver le dynamisme économique des espaces littoraux et maritimes tout en préservant l'intégrité environnementale nécessite de repenser les services de transport en optimisant et développant une approche multimodale de ces espaces avec leur hinterland, en particulier ferroviaire, fluviale ;

- Articuler ainsi mer et fleuve par une interface efficace entre port et axe fluvial bénéficiera au développement de l'intermodalité : écluse du Havre, canal de Sète au Rhône par exemple.

- En complément, favoriser le cabotage maritime en utilisant le potentiel des nombreux ports de taille régionale (environ 40 % des flux de marchandises utilisent déjà ce mode en évitant d'accroître les flux terrestres, notamment routiers) dont les plus compétitifs peuvent apporter du point de vue économique, social et d'aménagement (cohésion entre les différentes zones géographiques), des modifications profondes des conditions de développement des territoires dont ils sont un outil essentiel ;

Pour une gestion harmonieuse des « nécessités » : économique, sociale et environnementale – l'enjeu du foncier et la gestion des interfaces

Dans cette perspective, la performance de l'activité portuaire est étroitement liée au développement des infrastructures et des services logistiques permettant de desservir l'hinterland. Le port est un maillon essentiel de la chaîne logistique du transport. Les activités logistiques participent de la compétitivité d'un port et sont indispensables pour créer de la valeur à partir des flux portuaires au bénéfice des territoires les plus proches.

¹ L'activité maritime hors tourisme côtier et batellerie fluviale représente un poids économique important, évaluée pour la France à 300 000 emplois directs environ, une valeur de production de 54 milliards d'euros et une valeur ajoutée avoisinant les 19 milliards d'euro. Sources Site du Cluster Maritime Français.

Tout en préservant l'environnement et la qualité naturelle et culturelle des différents espaces :

- Développer une politique de réserve et/ou de requalification foncière pour les activités économiques et portuaires, tant sur le domaine public portuaire que sur le bassin fluvial, pour les besoins des activités industrielles et logistiques ;
- Gérer de façon harmonieuse et durable les interfaces (terre/mer, ville/port, littoral/hinterland, bord de mer/rétro littoral) en mettant en place un système de transport et une gestion des flux tant de personnes que de marchandises efficace et adapté aux enjeux identifiés ;
- Mettre en réseau d'un système harmonisé de gestion des trafics.

Les ports : outils de développement économique et social indispensables – vers une intégration des enjeux environnementaux

- Renforcer la sécurité de la chaîne du transport maritime : un rôle-clé des places portuaires. A ce titre, la sûreté portuaire a connu une avancée majeure avec la mise en place du code ISPS. Il est recommandé, avant d'envisager une complexification de ce code, de soutenir, de suivre et d'évaluer la mise en place des obligations réglementaires existantes au sein des différents ports français et internationaux.

- Améliorer et moderniser les infrastructures portuaires : vers un mode de gestion plus intégré :
 - o *Meilleure prise en compte de l'impact environnemental de l'activité – Ecobilan,*
 - o *Evaluation et identification des mesures de réduction des nuisances,*
 - o *Evaluation et identification des mesures de réduction de consommation des ressources naturelles et d'énergie (...)*
 - o *Soutien et renforcement du recyclage des déchets générés sur un port (déchets navires et déchets industriels des entreprises de la zone portuaire) – par ex. : Port la Nouvelle est doté depuis janvier 2009 d'une zone verte dédiée aux déchets qui permet la valorisation de nombreux déchets (plastiques, ferraille, cartons, verre) et l'élimination réglementaires des déchets dangereux (déchets toxiques, huiles usagées, déchets pyrotechniques).*

- Ports de plaisance

On note en France un déficit d'anneaux au sein des ports de plaisance. La vente de bateaux a connu un boom ces dernières années qui a mis en avant l'insuffisance de l'offre d'anneaux entraînant l'émergence de ports sauvages et rendant la gestion des déchets difficile, des aires de carénage, etc.

Poursuite ou non de la demande en bateaux, meilleures utilisations des capacités existantes (bateaux ventouses, incitations, etc.), consommation de foncier rare et d'espaces fragiles, écueil de la fiscalité (DOM-TOM), les problématiques à traiter sont nombreuses et le Grenelle de la mer devrait permettre d'étudier les moyens d'adapter gestion de la plaisance et enjeux environnementaux :

- Adapter les ports de plaisance - Pavillons Bleus (en eau, port à sec) ;
- Intégrer un nouveau mode de gestion des ports de plaisance afin d'augmenter la capacité portuaire ;
- Favoriser les systèmes locatifs plutôt que la propriété de façon à améliorer l'usage des capacités et des bateaux de plaisance ;
- Aider les industriels à se doter d'équipements, d'infrastructures qui vont permettre de s'inscrire dans une démarche de développement durable (bâtiments HQE).
- Là où les conditions maritimes et écologiques le permettent, équiper, organiser et gérer les mouillages forains qui évitent les aménagements lourds, l'utilisation préjudiciable des ancres, ainsi que les rejets polluants.

- Les ports de pêche

- Rappeler l'importance de l'équilibre à conserver entre la pêche « industrielle » et la pêche locale représentée par les petits métiers.

Activités maritimes : un développement sous vigilance accrue

- Ports et transport

- Favoriser la coopération au sein des espaces maritimes : sur l'arc méditerranéen, entre les ports français et les ports d'Afrique du Nord, entre les ports de la façade atlantique, de la mer du nord ou de la Baltique. L'intermodalité, en particulier les autoroutes de la mer, doit être développée lorsque c'est pertinent – le transport maritime à courte distance également,
- Accroître la surveillance sur les navires et, lors de sinistres, d'accidents ou de pollutions, la recherche de responsabilité de la chaîne des opérateurs, y compris celle des Etats des pavillons concernés,
- Prévenir les risques d'atteintes au milieu avec le renforcement des contrôles de pollutions dues au transport maritime ;
- Faire des propositions pour un renouveau du pavillon français, gage d'indépendance et de puissance ;
- Favoriser le développement d'armateurs de type PME, innovante et performante, comme cela existe en Grèce par ex.

- Pêche - Produits de la mer

La pêche connaît des mouvements de restructuration forts qui doivent être pris en compte dans le cadre du Grenelle de la mer de façon à donner les bons signaux à la profession.

- Revisiter les circuits de commercialisation des produits de la mer afin d'éviter les écarts de prix ;
- Contribuer à la valorisation des produits de la mer, à la mise en place d'une véritable filière agro alimentaire mer (par ex : en secteur Manche). Développer et garantir les labels pour promouvoir une pêche responsable.

Volet Communication

Une communication régulière vers les populations mais aussi les professionnels doit :

- Contribuer à l'attractivité du territoire, à l'identité maritime ;
- Assurer une meilleure communication sur les interfaces comme par ex : l'interface nucléaire/mer, zone portuaire/ville, etc. ;
- Permettre d'informer et de mieux valoriser les métiers liés à l'activité maritime (revalorisation des accords salariaux, des accords branche....).

3/ Problématiques foncières, l'enjeu de la planification

Le milieu littoral et marin est un espace naturel fragile soumis à la pression de l'emprise humaine malgré un arsenal juridique complet (Directive territoriale d'aménagement (DTA), schéma de mise en valeur de la mer (SMVM), plan local d'urbanisme (PLU), Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)...). Il est nécessaire de revenir à une vision d'ensemble et à une perspective à long terme.

La nécessité de la planification

- Le recul du littoral naturel français du fait de l'érosion doit faire l'objet d'une politique interventionniste afin d'organiser la protection du trait de côte ou l'accompagnement de la mutation des emprises « rendues à la mer » ;
- Quelles activités voulons nous demain sur la bande littorale ? A partir de cette réflexion la planification devra veiller à affecter aux sols leurs meilleures valeurs d'usage. L'impératif d'un accès à la mer ou de la proximité de la mer pour la localisation de certaines activités humaines et des écosystèmes pourrait également être un critère discriminant ;
- L'aménagement de quel territoire ? Les projets de territoire devraient être élaborés à une échelle élargie, celle des arrières pays qui doivent être appréhendés pour leurs éventuelles réserves foncières, et aussi avec leurs identités et leurs modes de fonctionnement propres.

Un urbanisme sur mesure, respectueux des équilibres locaux

- Valoriser le patrimoine maritime et restructurer l'existant en donnant la priorité au renouvellement urbain ;
- Favoriser l'indépendance énergétique des territoires (critères environnementaux des constructions, soutien aux énergies renouvelables),
- Soutenir des zones pilotes d'écologie industrielle,
- Repenser les procédés de construction des bâtis (prise en compte des potentialités climatiques, géologiques, météorologiques...) pour réduire l'empreinte écologique des activités humaines sur ces milieux fragiles.
- Responsabiliser les collectivités en façades maritimes et dans les arrière pays sur leur sous-sol : mesures des impacts environnementaux en sous-sol des constructions, par exemple en matière d'érosion, d'affaissement des terrains, de traitement et de rejet des eaux, risques d'accélération du ruissellement, de pollution par infiltration ... ;

Une gouvernance à la hauteur des enjeux

Ces milieux portent de nombreux enjeux en termes de sécurité - risques liés à l'activité des hommes (habitat, activités économiques, infrastructures), risques écologiques (sismiques, changements climatiques...) - une multiplicité de menaces qui nécessite une gouvernance particulière de l'échelle supranationale pour l'élaboration d'une politique d'ensemble, régionale pour une approche systémique de cette politique, et à l'échelle intercommunale pour disposer de moyens d'actions réels sur les dynamiques spatiales notamment au travers des documents d'urbanisme. Un programme de recherche et de développement et des contrats de projets pourraient être proposés.

4- Développement touristique : l'enjeu de la gestion des flux

Le littoral et la mer connaissent un attrait majeur et croissant avec des flux migratoires saisonniers de masse. Pour les zones littorales, le tourisme est un moteur essentiel de développement économique mais il est aussi facteur de risque pour les ressources naturelles et culturelles des territoires :

- Il suppose un développement des infrastructures de transport, d'hébergement et de loisirs.
- Il entraîne une surcharge démographique saisonnière, source de différentes pressions (consommation en eau), dégradations et pollutions, mais aussi de conflits d'usage entre habitants et touristes.
- Il entraîne une déprise des activités économiques traditionnelles (agriculture, ...).
- Il crée un risque de scission entre une frange littorale, à densité très forte, et un arrière-pays préservé mais écarté du développement économique.

De fait, un développement non maîtrisé de l'activité touristique conduit inéluctablement à une dégradation de l'environnement et à un déséquilibre des écosystèmes littoraux. La prise de conscience de ces risques doit être partagée par l'ensemble des parties prenantes :

- Collectivités territoriales,
- Gestionnaires d'infrastructures,
- Prestataires touristiques,
- Habitants,
- Touristes.

- Améliorer la gestion environnementale du territoire et des infrastructures

- Développer la gestion environnementale des plages et des ports de plaisance, en s'appuyant sur la notoriété du label Pavillon Bleu ;
- Développer le recyclage des déchets ;

- Développer le recyclage des Bateaux de Plaisance Hors d'Usage (BPHU), qui contribuent à la saturation des ports, phénomène qui nuit à l'attractivité touristique et favorise les mouillages sauvages.

- Sensibiliser au développement durable :

- Les professionnels du tourisme
Hébergeurs, restaurateurs, transporteurs, prestataires,...c'est toute la chaîne du tourisme qui doit être impliquée dans cette démarche pour créer une « destination durable ». Le réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie s'est d'ores et déjà engagé dans cette mission de sensibilisation et d'accompagnement, avec un outil de diagnostic spécifique « RESPECT » ;
- Les habitants ;
- Les touristes.

- Faire évoluer l'offre touristique vers la qualité

- Structurer la filière du tourisme autour d'une offre « durable » et de qualité, tenant compte de l'évolution de la concurrence et des nouvelles attentes des consommateurs (conjuguer attractivité et durabilité) ;
- Structurer la filière nautique ;
- Requalifier certains parcs de logement (ex les stations du Languedoc-Roussillon).

- Gérer l'afflux touristique dans l'espace

- Préserver et valoriser le patrimoine historique maritime ;
- Préserver ou recréer la relation entre le littoral et l'arrière-pays (cf avec l'oeno-tourisme, intégrer la viticulture dans les circuits touristiques) ;
- Créer des espaces protégés terrestres et des itinéraires ;
- Limiter l'exploitation des plages.

- Gérer l'afflux touristique dans le temps

Dessaisonnaliser

- Elargir l'offre touristique au-delà de la saison d'été ;
- Diversifier et développer de nouveaux produits touristiques.

Anticiper – maîtriser

- Définir une politique de maîtrise de la fréquentation en définissant une capacité d'accueil du territoire (fréquentation par rapport aux infrastructures d'accueil existantes), voire une capacité de charge (degré d'acceptabilité par rapport aux ressources naturelles et aux visiteurs).
- Créer des réserves foncières.

- Optimiser les retombées économiques locales

- Intégrer mieux l'activité touristique au tissu économique existant (agriculture, artisanat, commerce,...) pour créer une réelle synergie et développer l'offre.