



le Grenelle de la Mer

Position du Conseil supérieur de la marine marchande

27 mai 2009



A l'heure où sont connus les thèmes et la composition des quatre groupes de travail qui doivent se réunir en mai pour élaborer une stratégie nationale pour la mer et le littoral, le Conseil supérieur de la marine marchande tient à soumettre à la réflexion en cours les éléments suivants.

1. Le Conseil supérieur de la marine marchande se réjouit de la mise en place de cette réflexion collective qui, dans le prolongement du Grenelle de l'environnement, est appelée à réunir le plus large consensus autour d'une politique de développement durable en matière maritime, portuaire et littorale, à préciser les orientations du pays dans ces domaines, à définir les mesures et échéances de leur mise en œuvre et à prévoir les moyens nécessaires.

2. Le Conseil remarque au préalable que la dénomination même de « Grenelle de la mer » ainsi que les modalités retenues pour son organisation placent la réflexion qui s'engage sous les auspices à la fois du développement durable et de la préservation du milieu marin. Il est en effet essentiel, sans quoi cette réflexion manquerait son objet, de parvenir à des solutions équilibrées qui permettent d'exploiter le formidable vecteur de développement que constitue la mer tout en la protégeant des atteintes qu'elle pourrait subir. La France ne tire pas aujourd'hui les avantages économiques que sa position géographique privilégiée sur mer lui offre. Pour les accroître, les approches économiques, sociales et environnementale ne doivent pas être opposées dans un stérile face-à-face mais au contraire chaque fois que possible conjuguées et, mais seulement lorsque c'est nécessaire, arbitrées.

3. En particulier, sur le plan institutionnel, l'équilibre entre protection de l'environnement et développement des activités portuaires mérite de trouver de nouvelles formes d'expression, l'opposition frontale qui existe actuellement n'étant plus admissible au regard de la gravité des enjeux écologiques, sociaux, et économiques. Il importe d'instaurer un dialogue institutionnel entre toutes les parties prenantes selon un mode et des règles à déterminer.

En outre le transport maritime ne peut être appréhendé indépendamment d'une politique maritime globale qui intègre les différents usages et les différents enjeux de la mer (voir la récente directive cadre 2008/56/CE « stratégie pour le milieu marin »), qui vise à la mise en œuvre progressive dans les zones maritimes métropolitaines d'approches intégrées de la gestion de la mer sous la forme de stratégies marines déclinées à des échelles déterminées par les écosystèmes.

Cette approche intégrée pourrait être favorisée par la mise en place des conseils scientifiques d'estuaires et par des interactions plus systématiques entre le Conseil supérieur de la marine marchande et les autres conseils concernés.

4. Le Conseil souligne que la France manque de ports adaptés et de qualité avec des voies de desserte bien intégrées. Le port est un point nodal à l'interface entre la terre et la mer. Les

projets portuaires doivent être intégrés dans une logique d'aménagement de l'espace. Le Conseil appelle l'attention de l'Etat et des collectivités sur les conséquences souvent irréversibles aux dépens du domaine portuaire des arbitrages entre les réserves foncières portuaires et les réserves naturelles ou espaces protégés.

Le Conseil rappelle en outre toute l'importance d'une approche en termes de développement durable et de respect des écosystèmes marins pour les milieux insulaires, particulièrement dans les départements et les territoires d'outre-mer.

5. Le Conseil relève que 90% des échanges de marchandise empruntent la voie maritime. Or ce mode de transport est, de loin par rapport à l'avion et à la route, le moins polluant¹. La conséquence qui en résulte est claire: il convient non seulement de maintenir la part du transport maritime mais surtout de l'augmenter notamment en développant le cabotage intra-européen et avec les régions périphériques (Maghreb...). Le gain accessoire en étant le désengorgement des axes terrestres saturés. A cet égard les autoroutes de la mer constituent une voie prometteuse qui mérite d'être soutenue par les pouvoirs publics. Encore faut-il que des connexions terrestres adaptées soient réalisées pour soutenir les flux.

Le développement des ports français ne peut se concevoir qu'en étant intégré dans le réseau trans-européen de transports. Comme le rappelle l'organisation européenne des ports maritimes (ESPO), l'établissement d'un tel réseau est un élément capital pour la compétitivité et l'emploi en Europe. Il est donc essentiel de raccorder les liaisons là où elles présentent une discontinuité et de supprimer les points d'encombrement du trafic dans une perspective de développement durable.

6. Le fait que 65% seulement en valeur de nos approvisionnements nationaux soient assurés par les ports français montre l'ampleur de la tâche. Il importe, pour préserver les emplois d'aujourd'hui et ceux de demain, de gagner en compétitivité par rapport à nos concurrents européens.

La recherche d'une plus grande compétitivité n'exclut pas celle d'une certaine complémentarité entre les ports, ni d'organiser des démarches de coopération entre plusieurs d'entre eux notamment pour la prospection de débouchés commerciaux à l'étranger.

L'organisation d'une chaîne de transport cohérente grâce au développement de l'hinterland en liaison avec la façade littorale est une des conditions du succès. La desserte de l'hinterland, même loin du port maritime, devrait être assurée par des modes de transport eux-mêmes respectueux de l'environnement, c'est-à-dire en privilégiant les modes fluviaux et ferroviaires. Le Conseil souligne que les efforts fournis tant en matière d'investissements pour les grands ports maritimes qu'en matière organisationnelle par la récente réforme, doivent pour porter leurs fruits être poursuivis dans le domaine du raccordement aux voies de dessertes ferroviaires et fluviales. Une politique volontaire de « maritimisation » des trafics intra-communautaires suppose aussi des investissements adéquats dans les ports maritimes ou fluviaux afin de développer également le trafic fluvio-maritime.

En mer, l'emploi des équipages à des coûts qui ne présentent pas un différentiel de charges sociales trop important par rapport à la concurrence est également l'une des conditions auxquelles pourra être maintenu le pavillon français.

Parallèlement, la France doit s'efforcer de promouvoir dans les enceintes internationales une harmonisation des conditions sociales et salariales d'emploi des personnels navigants. De même, le Conseil supérieur de la marine marchande rappelle que les navires vétustes et aux normes techniques et sociales minimales ou infra-minimales demeurent un vrai problème et constituent un facteur grave d'insécurité et de dégradation potentielle de l'environnement.

Ayant ses façades maritimes particulièrement exposées, notre nation doit poursuivre activement ses efforts de propositions au sein de l'OMI², de contrôle dans ses eaux et de

¹- Ceci n'exclut pas de continuer à développer des propulsions navales plus propres et des navires non polluants.

²Organisation Maritime Internationale

coopération intra-européenne.

Le Conseil supérieur de la marine marchande fait pleinement siennes les recommandations émises par le Conseil de l'Union européenne concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018³ : « L'Union européenne a intérêt à promouvoir un transport maritime sûr, sécurisé et efficace sur des océans plus propres. ».

Le Conseil supérieur de la marine marchande préconise enfin la reprise de négociations en vue de sortir le registre international français (RIF) de la liste des pavillons de complaisance afin de mettre fin aux pratiques discriminatoires résultant dans certains pays de cette assimilation.

7. Le CSMM propose la mise en place d'une véritable filière de déconstruction des navires en fin de vie sur la base d'une réglementation contraignante au niveau international et national.

Le développement d'une telle filière, indispensable pour préserver les écosystèmes marins et promouvoir des conditions de travail acceptables sur tous les chantiers de démolition, serait générateur de savoir-faire et d'emplois. Il suppose que le coût de la déconstruction des navires soit intégré dans le calcul de leur amortissement.

8. Le CSMM rappelle en outre l'intérêt de développer la recherche/développement dans le domaine de la construction navale pour promouvoir la conception et l'utilisation de navires de commerce plus économes en carburant, moins émetteur en gaz à effet de serre et particules nocives.

9. Le CSMM rappelle également toute l'importance d'un recrutement et d'une formation de qualité pour les équipages⁴. L'enseignement maritime, s'il forme d'abord au métier de marin, sert aussi d'autres pans de l'économie en raison des possibilités importantes de reconversion qui, mieux connues, renforceraient l'attractivité de la marine marchande. Si la France ne formait plus de marins navigants au long cours, elle serait absente des enjeux mondiaux de développement durable que renferment les océans et qui demeurent pour nombres d'entre eux à découvrir.

10. Les actes de piraterie qui se multiplient depuis quelques mois nuisent à la bonne activité du transport maritime. Ils représentent une atteinte fondamentale au principe de libre pratique de l'espace maritime international et sont un facteur général de déstabilisation des échanges commerciaux mondiaux. Le Conseil demande que le France et l'Europe portent une réflexion d'ensemble construite et coordonnée afin d'imaginer des solutions appropriées et pérennes, pour réprimer et empêcher le développement de la piraterie.

11. Le maintien de navires sous pavillon national sur toutes les mers du globe est une condition nécessaire pour préserver la capacité de la France sur le long terme à prospecter et exploiter les richesses marines qui sont l'avenir de notre planète.

³ - Communiqué de presse du Conseil de l'Union européenne – 2935ème session- Bruxelles, les 30-31 mars 2009.

⁴ - Voir les rapports du CSMM 2007 et 2009 consultables sur www.csmm.equipement.gouv.fr de

*Monsieur Patrick Retourné, sur « **le développement de l'emploi dans les activités maritimes** »,

*Monsieur Guy Sulpice, sur « **la formation maritime** ».

Avis des :

- **Conseil supérieur de la marine marchande**
 - **Conseil national des transports**
- **Conseil supérieur de l'Etablissement national des Invalides de la Marine**

Position commune des Conseils sur le Grenelle de la mer



Les quatre groupes de travail constitués fin avril dans le cadre de la réflexion collective engagée par le Gouvernement en vue de refonder une politique maritime pour la France, le « Grenelle de la mer », ont remis au Gouvernement leurs conclusions et propositions le 9 juin. Une vaste consultation au niveau national et sous forme de tables rondes régionales a été organisée depuis cette date. Elle doit se dérouler jusqu'au 24 juin.

C'est dans ce cadre très contraint du point de vue du calendrier mais riche quant aux contenus que les "conseils consultatifs à vocation maritime et portuaire" ci-après dénommés "les conseils", sont convenus de se réunir, place de Fontenoy.

Il ne s'agissait pas au cours de ces réunions de passer en revue les quelque six cents propositions formulées par les groupes de travail, mais de faire converger dans le cadre du Grenelle l'expertise de chacun des conseils concernés, forts de leur mission et de leur expérience, vers une position commune. Naturellement l'expression de cette position commune ne remplace pas l'approche spécifique de chacun de ces conseils, mais vise simplement à donner plus de cohérence et de poids aux différentes composantes d'une politique maritime affermie.

Les réunions élargies avaient principalement pour but de dégager une position d'ensemble commune aux différents conseils, à partir des analyses et propositions des quatre groupes de travail, sur ce que pourraient être les fondements d'une politique maritime (document à suivre).

Sur la méthode, "les conseils" réunis considèrent que leurs propres réflexions sur les analyses et propositions issues des groupes de travail du Grenelle, qui ne sont à ce stade que des propositions, constituent des contributions qui ne dispensent pas d'un avis ultérieur. Ils rappellent par ailleurs l'existence de rapports récents émanant de leurs instances sur les questions maritimes, portuaires et sociales, rapports qu'ils tiennent à la disposition du public sur leur site.

Sur le fond, "les conseils" saluent le travail réalisé par les quatre groupes du Grenelle de la mer. Il en ressort une grande richesse d'analyse, un foisonnement même, qui témoignent de la liberté et de l'ampleur de la réflexion engagée. Cependant, "les conseils" constatent des contradictions entre certaines propositions et regrettent que n'ait pas été systématiquement introduite la distinction entre les mesures de court, moyen et long terme. Un effort de clarification de certaines des propositions et de mise en cohérence de plusieurs d'entre elles est encore nécessaire, qui demandera sans doute plus de temps que celui qui a été imparti pour l'exercice.

Aussi "les conseils" souhaitent-ils, tout en respectant l'échéance du 24 juin fixée pour la consultation, pouvoir être associés à la suite des travaux.

De façon plus fondamentale, au-delà du contenu des propositions, "les conseils" tiennent à souligner que pour le plein succès du Grenelle de la mer, il va être indispensable de prolonger la consultation engagée par :

- la sélection d'objectifs prioritaires dont l'articulation définira les contours d'une politique maritime respectueuse de l'environnement ;
- la définition et le calibrage de moyens adaptés à ces objectifs, en faisant l'effort de distinguer les mesures de court, moyen et long terme;
- L'évaluation et le suivi périodique des actions engagées.

Les conseils expriment en effet leur interrogation, voire leur inquiétude, sur la suite du processus du Grenelle de la mer et sur le travail de hiérarchisation indispensable : qui va effectuer ce travail ? Comment ? Avec quelle efficacité ?

L'originalité de la démarche dite du Grenelle de la mer, après celui de l'environnement, réside dans le fait que le choix des priorités et, dans une moindre mesure, des moyens pour les atteindre, dépendront largement de la qualité et de la précision des propositions formulées lors de la consultation. Il faut donc, en amont, cibler les sujets, les axes, les priorités qui constitueront la politique maritime de la France demain. "Les conseils", dans le cadre de la présente consultation, souhaitent contribuer à la mise en cohérence des propositions issues des quatre groupes de travail, en apportant leur expertise et l'expérience des professionnels qui s'expriment en application des missions qui leur sont confiées par les lois et règlements.

Plus précisément, "les conseils" considèrent que les travaux effectués dans le cadre du Grenelle vont dans le sens, sous réserve de certaines contradictions, d'une politique maritime plus intégrée, c'est-à-dire d'une politique qui aborde les multiples interactions entre les hommes et le milieu marin (aspects de protection de l'environnement, de conciliation et d'arbitrage entre les différents usages des espaces littoral et marin, de sécurité pour les marins, de développement économique et social, etc...).

Ils rappellent que le développement durable repose sur trois piliers d'une égale importance. A ce titre, il convient d'appréhender les enjeux légitimes de protection de l'environnement sans négliger les aspects de développement économique et social.

Ils soulignent à cet égard que les travaux entrepris dans le cadre du Grenelle de la mer devraient davantage tenir compte d'un élément économique essentiel : les ports sont en effet une fenêtre sur le monde d'abord pour les régions littorales qui accueilleront dans quelques décennies 80% de la population du globe mais aussi pour les régions intérieures, bien au-delà de l'arrière-pays immédiat, très en profondeur à l'intérieur du territoire. Ceci est lourd de conséquences sur le choix des emplacements portuaires et de leurs extensions, avec tout ce qu'ils comportent d'infrastructures lourdes, et sur l'aménagement des dessertes, bien au-delà des seuls enjeux, déjà très importants, d'utilisation des espaces littoraux.

A cet égard, si "les conseils" sont pleinement acquis à la nécessité d'une approche intégrée des problèmes maritimes, et favorables à l'inclusion d'une vision à long terme fondée sur des travaux scientifiques, en revanche ils se montrent réservés quant à une approche trop planificatrice qui a montré par le passé ses limites et ses rigidités. Ils ne souscrivent pas, par ailleurs, à une condamnation a priori d'une saine concurrence entre les ports qui serait, sur le plan juridique, contraire aux principes du droit communautaire et, sur le plan économique, au mieux inefficace, au pire néfaste, sachant que l'Union européenne a en charge la définition des aides publiques

autorisées pour les ports et de leur contrôle.

Ils conviennent également de l'intérêt d'inclure les bassins hydrographiques, en amont, dans l'approche de l'espace littoral et de la haute mer. Cette démarche est jugée très pertinente.

"Les conseils" mettent en garde l'ensemble de la communauté nationale contre le principe d'une sanctuarisation des espaces littoraux et marins au nom de la nécessaire protection de l'environnement. Il leur apparaît que les rapports du Grenelle, à ce jour, accordent une part trop prépondérante au respect de l'environnement au détriment du développement économique et social. Ces rapports n'approfondissent pas encore suffisamment les liens dynamiques qui existent entre protection de la nature et respect de l'environnement. Il ne doit pas y avoir d'antinomie parce qu'il n'y a pas d'incompatibilité entre protection des espaces littoraux et marins d'une part et activité sociale et économique d'autre part. La protection de la nature doit être pensée et projetée au cœur des espaces utilisés par les hommes pour leur subsistance. Flore et faune peuvent se développer ou même se redévelopper à des endroits profondément remaniés par les hommes voire directement issus de leur activité comme les remblais. La notion de génie écologique ne doit pas être proscrite. En un mot le développement durable n'est pas la sanctuarisation.

La préservation de la biodiversité est une composante de la préservation de l'environnement, au même titre que la réduction des gaz à effet de serre ou la prévention des pollutions. Mais il convient de veiller, dans l'intérêt collectif, à ce qu'elle ne soit pas érigée en impératif absolu du développement durable qui pourrait devenir un obstacle rédhibitoire au maintien et au développement d'activités économiques sources d'emplois. Ceci serait d'autant plus dommageable que cela se ferait au détriment du transport par voie d'eau, mode de transport le moins générateur d'émission de CO₂.

Il convient aussi d'intégrer la prévisible montée à moyen terme, du niveau moyen des mers qui, quoiqu' encore mal évaluée, aura pour effet un remodelage conséquent des périmètres estuariens. Il serait regrettable que certaines décisions ne conduisent à des renoncements irréversibles ou obligent à des mesures compensatoires considérables dans des zones qui perdraient leur intérêt écologique quelques années ou quelques décennies plus tard du fait qu'elles seraient submergées.

En somme, il s'agit de concilier les différentes composantes du développement durable, ceci dans l'intérêt même de la préservation de l'environnement.

"Les conseils" soulignent avec force les qualités actuelles et les potentialités sur le plan écologique du transport maritime, qui est d'ores et déjà le mode de transport le plus respectueux de l'environnement, ce qui n'empêche que soient développées les recherches en vue de concevoir le navire du futur, qui devra être totalement propre. Ils rappellent que le pavillon français est classé 2ème sur la liste blanche du Mémorandum de Paris.

"Les conseils" rappellent la très grande diversité des activités maritimes –*transport, pêche aquaculture, tourisme, construction navale, défense, recherche océanographique*- et leur rôle structurant pour l'aménagement du littoral. Ils insistent sur la très grande valeur ajoutée potentielle de la chaîne reliant les transports, les ports et le cœur des activités continentales: valeur ajoutée en terme de compétitivité de notre économie, en termes d'emplois, tout en préservant l'environnement par l'orientation des flux de transport vers les modes les plus pertinents. Dans cet esprit, il s'agit de travailler systématiquement à une meilleure complémentarité entre les transports maritimes, fluviaux et ferroviaires et à une modernisation des modes d'exploitation des ressources vivantes marines.

"Les conseils" partagent entièrement l'objectif d'une plus grande présence de la France au sein des instances internationales, notamment à l'Organisation maritime internationale (OMI), mais ils jugent indispensable de définir au préalable et de hiérarchiser les objectifs de notre politique maritime. Il ne suffira pas d'être présent et plus ou mieux représenté. Il faut définir les positions qui sont de l'intérêt de la France et de la communauté internationale au sens du développement durable, c'est-à-dire du développement et de la protection des activités humaines exercées dans le respect de notre environnement.

A cet égard, la cohérence d'une vision stratégique nationale devra être recherchée avec celle des pays voisins d'Europe et de la Méditerranée, en s'appuyant sur l'Union Européenne et l'Union pour la Méditerranée.

Toujours sur le plan international, qui revêt une importance décisive en matière maritime, "les conseils" rappellent qu'il importe que notre pays ratifie les conventions conclues entre pays pour en introduire les dispositions dans notre droit interne. Il y va de l'efficacité de notre action administrative et de l'exemplarité de notre attitude. En effet, la sauvegarde de la biodiversité et le respect de l'environnement ne pourront être pris en compte que si toutes les parties prenantes sont respectées : ainsi, tous les travailleurs de la mer doivent pouvoir bénéficier d'une législation et d'une couverture sociales harmonisées définies de façon concertée.

En particulier, afin d'améliorer non seulement la sécurité mais plus largement les conditions de travail, de favoriser la promotion sociale et l'emploi maritime et de conforter la protection sociale des marins, "les conseils" préconisent fortement la ratification rapide de la convention STCW F et de celles du BIT (convention du travail maritime 2006, convention du travail à la pêche 2007).

En outre, afin de renforcer l'attractivité des métiers de la mer, "les conseils" souhaitent promouvoir le réseau de l'enseignement maritime et que celui-ci soit à même d'offrir dans la continuité, au moyen de passerelles, des formations s'échelonnant du niveau secondaire au niveau mastère (bac+5). Ils souhaitent également que ce réseau développe des synergies entre les formations aux différents métiers maritimes.

Sur un autre plan, "les conseils" se montrent ouverts à l'institution de taxes fondées sur le principe du "pollueur-payeur", mais rappellent qu'il convient d'éviter leur accumulation qui pourrait être néfaste pour l'activité économique. Surtout, "les conseils" estiment qu'il faut privilégier systématiquement la recherche et l'emploi de processus alternatifs, non ou moins polluants, plutôt que d'essayer de réparer par des mesures compensatoires imparfaites les conséquences sur l'environnement de certaines techniques et modalités de transport.

Il importe également que les autorités françaises évaluent systématiquement les conséquences économiques des taxes et droits d'usage qui pourraient être institués sur l'exploitation du milieu et de l'espace maritime. Il ne faudrait pas que ces droits et taxes viennent pénaliser les opérateurs nationaux dans l'hypothèse où des dispositifs analogues ne s'appliqueraient pas à l'étranger. Il faut donc pratiquer ce type de démarches en le subordonnant à son application à l'espace maritime européen et même international. En un mot, il convient d'éviter toute sur-taxation et de poser la question de nouvelles taxes au niveau européen, voire mondial. Il est en effet tout à fait impérieux d'analyser la question du « préjudice écologique » sur un plan international et non pas strictement européen ou français.

"Les conseils" soulignent que les activités maritimes doivent être appréhendées d'abord dans le cadre de l'espace maritime européen, seul à même de peser dans le sens d'une politique mondiale de la mer. Ceci est vrai en particulier pour unifier les normes de délimitation des corridors de circulation, pour la simplification des formalités administratives : le transport maritime ne doit pas subir plus de contraintes de rupture de charges et de formalités administratives, en particulier douanières, que son homologue et concurrent routier. Ceci est également vrai en ce qui concerne la définition et l'application de la réglementation sociale maritime.

Au total le développement hautement souhaitable du transport maritime de proximité sera grandement facilité par la mise en place de cet espace européen. Enfin les autoroutes de la mer, qui constituent une alternative au tout routier et présentent des avantages a priori, sous réserve d'une évaluation au cas par cas de leur impact environnemental et de leur utilité socio-économique, (meilleur respect de l'environnement pour des transports de masse, repos des chauffeurs pendant la traversée, rapidité et sécurité plus grandes que par la route) doivent être appréhendées dans un cadre européen comme un support de l'aménagement du territoire. A ce titre, "les conseils" renvoient les pouvoirs publics aux différents rapports établis en la matière dont certains tendent à assimiler les navires utilisés pour les autoroutes de la mer, à des infrastructures de transport financés en tout ou en partie comme telles.

Enfin, "les conseils" se montrent très attentifs au principe d'économie dans l'organisation de la gouvernance: il convient d'appliquer les textes existants avant d'en envisager d'autres. En outre, ils rappellent la nécessité de procéder systématiquement à l'évaluation préalable à toute mesure envisagée.

Ce principe d'économie, ou si l'on préfère, d'efficacité, s'applique aux instances de gouvernance dont il faut absolument éviter le foisonnement. Ils prennent note du concept « d'Archipel France » mais se montrent réservés sur la création d'une structure supplémentaire qui soulève de surcroît un certain nombre d'interrogations de fond.

Dans le même ordre d'idée, "les conseils" insistent sur la nécessité d'identifier au sein de l'Etat une instance de décision qui soit à même de faire converger les différents vecteurs de la politique maritime. Au-delà de la coordination menée par le Secrétariat général de la mer pour l'action de l'Etat en mer, dont il convient de renforcer les moyens (en le rendant ordonnateur d'un fonds « mer »), il apparaît que les conseils interministériels de la mer (CIMER) constituent le cadre le plus pertinent pour coordonner les décisions qui ne relèvent pas d'un secteur maritime spécifique et nécessitent une approche intégratrice: le niveau interministériel est le bon pour traiter de questions qui concernent les « gens de mer » au sens large, par exemple pour les questions de sécurité, de prévention, de formation, de protection sociale, de bien-être des marins, comme pour toutes les questions relatives à l'aménagement du littoral et à la protection de l'environnement maritime. En concordance à cette organisation des pouvoirs publics, et dans le respect des compétences des conseils existants, une instance de concertation devrait être mise en place.

Autres points méritant attention

Les questions non soulevées ou insuffisamment traitées dans les comptes rendus des quatre groupes du « Grenelle de la mer » sont les suivantes.

1 - Ont été évoqués à la réunion commune du 17 juin 2009 :

- La hausse du niveau des mers liée au réchauffement climatique avec toutes les conséquences qui lui sont liées.
- La faiblesse de l'analyse prospective, notamment sur le devenir de la haute mer (comment le principe de la liberté de circulation devra être aménagé pour tenir compte de l'intensification des trafics?), et en matière géostratégique (utilisation des fonds marins, partage d'emploi des couches d'eau en haute mer...).
- La forme que pourraient prendre les ports offshore, dont les contours dans les rapports du Grenelle sont à ce stade très incertains, même si les conseils comprennent qu'il s'agit d'une

projection sur le long terme.

- Les raisons pour lesquelles le gigantisme des navires et des installations devrait être proscrit, la position des conseils étant qu'il serait préférable, sous réserve de l'évaluation de son impact environnemental, de l'accompagner. Notamment les plus gros porte-conteneurs ne peuvent pas être remorqués, et il n'existe pas de dispositifs d'évacuation rapide pour les plus gros navires transportant des passagers. Il faut donc, à travers des directives de l'OMI, mettre en place des spécifications et recommandations sur les dispositifs de remorquage et d'évacuation rapide compatibles avec les moyens des Etats côtiers.
- Les modalités du feederling (desserte des gros navires), insuffisamment précisées.
- L'indispensable réflexion sur les règles et les espaces de circulation, spécialement dans les zones à fort trafic comme Jobourg-Barfleur et le Pas-de-Calais.
- Les méthodes et les critères de classification des navires, étant notamment remarqué que les navires sont presque toujours classés à la plus haute cote.
- Les interventions en cours de vie sur les navires, qui peuvent être dangereuses comme l'a montré l'Erika (grosses réparations très insuffisantes et inadaptées). Il faut développer une réflexion sur ce point, débouchant sur des normes applicables au niveau international.

2 - Ont ensuite été évoqués lors des échanges écrits qui ont suivi la réunion du 17 juin :

- La nécessité d'ancrer dans tout le pays une culture maritime plus solide, plus largement diffusée, si l'on veut raffermir le lien entre les façades littorales et la Nation, ce qui passe par l'école mais aussi par d'autres relais dont le « Grenelle de la mer » est un bon exemple.
- L'intérêt de maintenir un lien privilégié entre les centres d'enseignement maritime et la population littorale qui constitue pour ces écoles un « vivier » de recrutement naturel, sans bien entendu exclure l'accueil d'élèves originaires d'autres régions.
- La question de la cohérence de l'enseignement maritime avec les diplômes relevant de l'éducation nationale, en particulier: l'homologation au niveau ingénieur des diplômes délivrés par les écoles de la marine marchande, et l'aménagement de passerelles dans les deux sens entre ces écoles et l'Université.
- La formation des formateurs dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes, en liaison avec la SNSM.
- La simplification et la codification des règles applicables au transport maritime.
- La prise en compte systématique des facteurs d'internationalisation par une approche comparative des situations étrangères dans le secteur fortement concurrentiel des activités maritimes.
- Le développement de l'offre d'ingénierie portuaire à l'international.
- Les mesures d'intervention en cas d'abandon de navires dans les ports situés en France et les moyens de remédier à la détresse des équipages.

Compte tenu du bref délai, cette liste n'est pas exhaustive. Les points évoqués ci-dessus revêtent pour certains d'entre eux une haute priorité; il importe donc de les traiter avec la même énergie que celle qui a été déployée par les 4 groupes du « Grenelle de la mer ».

CONCLUSION

Le CSMM a conscience de présenter en urgence une contribution très imparfaite eu égard à la brièveté du délai qui lui était imparti pour formuler un avis, mais aussi du fait de l'extrême complexité des problématiques soulevées et du foisonnement des propositions issues des quatre groupes de travail ainsi, dans certains cas, que de leur ambiguïté.

Malgré ces limites, les conseils à vocation maritime et portuaire qui se sont prononcés dans l'avis qui précède sur le Grenelle de la mer considèrent que leur voix doit se faire entendre avec force. En effet ces conseils sont riches de l'expérience et des préoccupations des professionnels de la mer qu'ils représentent. Ils expriment le point de vue d'acteurs qui non seulement aiment la mer, mais en vivent.

La stratégie maritime à mettre en oeuvre ne peut être définie de façon dogmatique ni isolée.

Elle doit nécessairement prendre en compte l'environnement international, en particulier européen. Elle doit être intégrée et plurielle, et respecter comme également légitimes les différentes composantes du développement durable: écologique, sociale et économique. Elle doit à la fois apporter des réponses immédiates et intégrer des éléments de moyen et long terme, y compris en essayant d'anticiper ce que seront les technologies du futur.

La nécessité d'une stratégie de développement durable en mer comme à terre est d'autant plus forte qu'il s'agit d'apporter une réponse appropriée et rapide aux inquiétudes que suscitent :

- l'accentuation des tensions et des convoitises dont fait l'objet l'espace maritime littoral,
 - les risques de déséquilibre, notamment le réchauffement climatique et ses conséquences,
1. l'intensification de l'activité maritime de toute nature, non seulement le long des côtes mais aussi en haute en mer,
 2. les menaces pour l'environnement maritime liées à certaines pratiques,
 3. la raréfaction de la ressource halieutique.⁵

Pour sa part, le CSMM souscrit à la démarche du Grenelle de la mer et approuve très largement les orientations qui se dégagent de la consultation ⁶engagée. Il exprime le souhait d'une volonté politique durable pour la mise en oeuvre d'une stratégie maritime à l'élaboration de laquelle il est prêt à contribuer.

⁵Le domaine des pêches n'a pas été expressément abordé par les conseils à vocation maritime et portuaire qui se sont prononcés dans l'avis ci-dessus, mais il est évidemment d'une importance majeure.

⁶Le CSMM a approuvé plus des trois quart des 591 propositions du Grenelle de la mer. Pour les autres, il a souhaité le plus souvent des clarifications.