



IFMLR161209

La Rochelle le 15 décembre 2009

FICHE DOCUMENTAIRE IFM/LR 01/09

Objet: Livre Bleu stratégie nationale pour la mer et les océans. Décembre 2009.

Le 8 décembre 2009, en comité interministériel de la mer a été approuvé le « Livre bleu: stratégie nationale pour la mer et les océans ». Ce document répond à une demande du Président de la République dans son discours du Havre en juillet 2009. Sa rédaction a profité des travaux du Grenelle de la mer conduit par ailleurs depuis le printemps 2009, à Paris, en province et outre-mer, et dont l'analyse des propositions se poursuit. L'ambition affichée par le Premier ministre est nette: le Livre Bleu fixe le cap à suivre pour une politique maritime concertée et responsable, claire, volontariste et lucide, afin de gérer au mieux pour aujourd'hui et demain ce bien commun de l'Humanité qu'est la mer. Ainsi est proposée une réponse équilibrée aux attentes de la communauté maritime et à celles de tous ceux que préoccupe l'évolution actuelle du climat et ses conséquences. Si l'objectif est en premier lieu national: c'est à dire la gestion des atouts maritimes offerts par notre situation géographique, politique, scientifique, économique, etc..., il s'inscrit naturellement dans une démarche qui doit être mondiale. De ce fait l'initiative de la France doit être exemplaire non seulement en elle-même, mais aussi parce qu'elle doit valoriser la place de la France dans la communauté internationale, européenne bien sûr mais pas seulement, et parce qu'elle peut servir nos compatriotes dans leurs activités de toute nature à l'étranger. C'est donc un vrai projet stratégique, dans ses aspects les plus nobles comme dans ses considérations les plus pragmatiques! Il est présenté en trois parties.

PRIMO

Le Livre Bleu rappelle d'abord les atouts maritimes de la France, lesquels sont aussi la source de ses responsabilités:

la juridiction qu'elle exerce de par sa géographie et son outre-mer sur le 2ème espace géographique maritime (baptisé Archipel France) conformément au cadre fixé par l'ONU,

l'excellence dans le domaine maritime de ses acteurs économiques, militaires, ...sportifs,

et son organisation spécifique enviée à l'étranger pour l'Action de l'Etat en mer (cf brochure du cluster maritime français).

Il souligne l'interdépendance des questions maritimes, et donc l'absolue nécessité d'une politique maritime intégrée qui unifie ses composantes sectorielles dans une vision partagée des enjeux et des objectifs recherchés. Inscrite dans la perspective politique du développement durable, cette

politique maritime doit gérer de manière cohérente la mer et le terre, et tout particulièrement la mer et son littoral. Tous ses acteurs ont une responsabilité sociale et environnementale.

SECUNDO

Une fois posés ces principes, le Livre Bleu fixe à la politique maritime quatre priorités:

- être tournée vers l'avenir et être respectueuse de l'environnement,
- développer une économie maritime durable, source de valeur ajoutée et d'emplois,
- promouvoir les atouts maritimes de l'outre-mer,
- affirmer la place de la France en Europe et de ce fait au niveau mondial.

I. TOURNÉE VERS L'AVENIR et RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

Il s'agit en premier lieu de développer encore notre **connaissance du milieu marin** par la constitution de capacités d'expertise collective . La recherche marine française est un domaine d'excellence. Elle sera donc au coeur d'une politique océanographique nationale, en métropole et outre-mer, mais également au service de la recherche mondiale.

Elle participera de ce fait à l'observation du climat, de la biodiversité, des ressources marines, etc...Intersectorielle elle s'appuiera sur les pôles de compétitivité. Sa dimension scientifique, sociale et environnementale est évidente.

Elle contribuera au développement d'une approche stratégique et intégrée des activités humaines et de leur impact sur l'environnement. Sont évoqués le principe de responsabilité environnementale et le recours à la fiscalité environnementale, la protection de la biodiversité et des écosystèmes. A cet égard la stratégie nationale pour les aires marines protégées mise en place en 2006 sera amplifiée pour, d'une part, parvenir à 10% des zones sous juridiction française en 2012 et 20% en 2020, mais également par une action vis à vis de l'Union européenne et de la Méditerranée pour parvenir à une telle démarche de leur part. Le livre Bleu aborde également les questions de l'eau, des estuaires et des estrans, de la gestion du littoral, de l'érosion côtière, les systèmes de surveillance et d'alerte correspondants.

Bref: les objectifs ambitieux abordés portent sur tous les secteurs du fait maritime. Ils impliquent une multiplicité d'organismes et de filières de formations, dont la dispersion actuelle nuit à l'attractivité des métiers maritimes. Il importe donc de mettre en place **une nouvelle stratégie de formation aux métiers actuels et futurs de la mer** qui combine économie maritime, aménagement durable du littoral, protection de l'environnement et développement durable. A cette fin est décidée, notamment par un regroupement des quatre écoles supérieures de la marine marchande et l'Ecole des administrateurs des affaires maritimes, la création d'une Ecole supérieure maritime, délivrant un diplôme d'ingénieur de la mer. Il est également prévu de mettre en réseau les universités, le monde de la recherche, les grandes écoles (dont l'Ecole navale, l'ENSTA, l'ENSIETA..), les entreprises et les écoles de la marine marchande...

L'action de l'Etat et des collectivités locales en matière de préservation et de valorisation du patrimoine maritime national sera soutenue par une **stratégie de communication** portée par le ministère chargé de la mer. Celle-ci contribuera à mieux faire connaître et aimer la mer par les Français.

II. UNE ECONOMIE DURABLE DE LA MER.

Après avoir posé comme principe que les ressources biologiques, minérales, énergétiques de la mer doivent être considérées comme **des ressources publiques** dont la gestion relève de l'Etat et de collectivités locales, voire de l'Autorité internationale des fonds marins, le Livre Bleu livre quelques pistes.

Par exemple le développement à l'horizon 2020/2030 de « **biotechnologies bleues** » issues de programmes de recherches lancés avec les pôles de compétitivité dans des

secteurs clés comme la santé, l'agro-alimentaire, l'environnement, la cosmétique, l'industrie etc...

Par exemple, sans méconnaître les questions nouvelles posées en terme d'impact, de droits d'usage, d'acceptabilité, le développement des **énergies marines**, dans le cadre d'une politique énergétique et industrielle concertée.

La politique de la **pêche** est replacée dans un cadre général: celui de la politique alimentaire. Le caractère complémentaire de la pêche et de l'aquaculture est (enfin!!!) fortement affirmé. (*Notons que l'appellation du ministère est ...de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche, comme souligné par le ministre à Brest*). La France veut une réforme ambitieuse de la Politique commune des pêches. Une politique durable aux plans écologique, économique et social. Une pêche responsable et de qualité. Une politique concertée donc acceptée:

Un comité de liaison scientifique et technique des pêches maritimes rassemblera scientifiques, pêcheurs et société civile.

Les normes sociales qui s'appliquent à nos pêcheurs doivent non seulement être revendiquées, mais aussi exportées vers nos voisins européens, comme au niveau international.

Les opportunités de l'outre-mer doivent lui permettre de se positionner sur ce marché à haute valeur ajoutée.

Les compétences industrielles et humaines de la **construction navale** française conduisent naturellement à développer ce secteur de la très haute technologie pour répondre aux impératifs énergétiques et environnementaux du navire du futur (architecture, propulsion, matériaux, fiabilité, et in fine déconstruction...). Dans cette optique la France ratifiera dès 2010 la Convention de Hong Kong. Elle soutiendra ses PME engagées dans la déconstruction des navires de pêche et de plaisance.

Le transport maritime est reconnu comme un enjeu stratégique de la mondialisation de l'économie. Il est rappelé que si le Registre international français voté par le Parlement en 2006 vise bien à favoriser la compétitivité de nos armements nationaux, il est sous le contrôle de l'Etat, et répond à des normes strictes et incontestables.

Le transport maritime est de tous les modes de transport le plus respectueux de l'environnement. Le report modal du trafic routier et aérien devient une priorité nationale...encouragée depuis plusieurs années par la Commission européenne (autoroute de la mer).

Pour attirer des talents vers les métiers correspondants une attention particulière doit donc être portée à la politique des ressources humaines (enseignement, valorisation des acquis de l'expérience -ce qui ne se résume pas à la seule problématique de l'équivalence des diplômes-, normes HSCT, passerelles entre métiers, etc...).

Enfin il convient d'améliorer notre niveau de représentation au sein des organismes internationaux où se construisent les règles (Organisation maritime internationale, etc).

Le rôle majeur joué par **les ports** comme plateformes logistiques de l'économie mondialisée générant une forte valeur ajoutée a conduit le Parlement à voter en 2008 une refonte de leur organisation dont la mise en application a été réalisée dans des délais exceptionnels, marquant son caractère stratégique. L'objectif fixé est d'améliorer leur compétitivité vis à vis de leur concurrents européens; par exemple de porter d'ici à 2012 la part de marché des ports français de 6 à 12% du marché européen des conteneurs.

Le Grand Paris décidé par le Président Sarkozy consistera notamment à coordonner le Havre, Rouen, et Gennevilliers pour la desserte maritime du Bassin parisien.

Enfin la politique d'aménagement du territoire doit faire des ports français l'interface atlantique de l'Europe, et valoriser ceux de la façade méditerranéenne et des Caraïbes pour la croisière.

La plaisance participe activement à l'économie du littoral, bien au-delà des seuls ports nautiques. Le Livre Bleu demande à l'Etat, aux collectivités locales et aux associations de promouvoir la France comme destination nautique d'excellence.

III . PROMOUVOIR L'OUTRE-MER, UN DES BUTS DE LA STRATEGIE NATIONALE

Dans le respect des traditions et des cultures, l'outre-mer, dont l'**immense domaine maritime** sous juridiction française est un atout pour nos compatriotes, doit être pleinement associé au projet maritime national, et européen. Il bénéficiera du soutien technique conjoint de l'Etat et des collectivités territoriales pour **valoriser et protéger son environnement marin et littoral**, que ce soit pour le traitement des eaux usées, la surveillance des vastes espaces maritimes, pour la coopération régionale en ce domaine etc...Notre technologie et notre savoir-faire dans le domaine des énergies renouvelables, de l'aquaculture, de l'exploration et l'exploitation off-shore doivent bien évidemment profiter à l'outre-mer.

IV AFFIRMER LA PLACE DE LA FRANCE DANS LE CONTEXTE INTERNATIONAL.

Une **politique maritime intégrée**, abordant de façon équilibrée et volontariste la problématique du développement durable est **exemplaire**. Elle ne peut qu'être un **soutien de notre action diplomatique générale**, confortée par notre **présence navale** sur tous les océans, et faire apparaître la France comme un partenaire responsable, crédible. Cet aspect est bien perçu des promoteurs de cette stratégie maritime nationale objet du présent Livre Bleu. Pour ne citer qu'un exemple: La France réaffirmera le principe fondamental de la liberté de circulation sur les océans, mais veillera à ce que la Haute mer ne devienne pas pour autant un espace de non droit, et poursuivra ses efforts pour la **sécurité de nos approvisionnements et celle de nos ressortissants**.

Des questions européennes ou juridiques sont évoquées, et ce deuxième grand chapitre du Livre Bleu en souligne qu'un dialogue particulier sera entretenu dans cette optique générale **avec les autres puissances maritimes et les Etats souhaitant profiter de notre savoir faire**.

TERTIO

Après avoir présenté les enjeux et les priorités d'une politique maritime intégrée, politique au profit de nos concitoyens de métropole et d'outre-mer, et en accord avec nos responsabilités européennes et mondiales de puissance majeure, la dernière partie du Livre bleu détaille un élément tout aussi essentiel que les deux premiers, à savoir **la gouvernance de cette stratégie**.

Les niveaux sont bien précisés:

Le **pouvoir de décision** est au niveau du Parlement, du gouvernement et des collectivités territoriales. A ce niveau reviennent la définition et la mise en oeuvre des politiques concernées par la gouvernance maritime et du littoral.

Il est bien précisé que le ministre chargé de la mer prépare et met en oeuvre la politique maritime, laquelle étant par nature interministérielle, relève du Premier ministre.

Sont associés à leur élaboration, à leur mise en oeuvre et à leur évaluation, au sein d'un Conseil national de la mer et du littoral, baptisé « Conseil national pour l'Archipel France »: l'Etat et les collectivités, les acteurs socio-économiques, les experts et les représentants de la société civile.

C'est donc le domaine de la concertation. Cette organisation de la **concertation** et de la **consultation** est déclinée au niveau local, au sein des conseils maritimes. Ainsi le Livre Bleu vient-il en quelque sorte officialiser la gouvernance à cinq expérimentée par la « démarche Grenelle »..

Des instruments communs de financement, d'évaluation, et de surveillance sont prévus, dont un « Observatoire national de la mer et du littoral », chargé d'élaborer les indicateurs pertinents, en lien avec les instances communautaires et internationales. C'est le quatrième niveau, celui du **contrôle**.

Par ailleurs, notre organisation de l'action de l'Etat en mer, enviée par bien de nos partenaires pour son efficacité, sa réactivité, son économie est confortée dans une nouvelle appellation: **la fonction Garde-Côtes**. Celle-ci reste sous l'autorité directe du Premier ministre et des préfets maritimes. Le rôle du secrétaire général de la mer est conforté, voire renforcé, puisqu'il est responsable de la direction et de l'animation d' un Comité directeur de la fonction Garde-Côtes, chargé notamment de la planification générale des moyens matériels et humains à affecter à cette fonction.

Enfin le Livre Bleu aborde in fine les mécanismes prévus pour les questions internationales, régionales ou particulières, comme ceux concernant l'Arctique ou la Méditerranée, pour lesquels la stratégie maritime nationale qui vient d'être décrite viendra renforcer leur légitimité.

En conclusion:

Une vision claire a été exprimée: La mer est l'avenir de la Terre. Les atouts maritimes de la France métropolitaine et d'outre-mer ont été bien identifiés. Le cadre politique et républicain d'une stratégie maritime française au profit de nos compatriotes, laquelle s'inscrira naturellement plus largement dans celle de l'Europe et de la Méditerranée, est fixé.

Le Grenelle de la mer a permis une large concertation. Les propositions ou recommandations sont en cours d'exploitation. Il appartient maintenant à toutes les parties prenantes de prendre leurs responsabilités face à ce formidable et exceptionnel enjeu. En ce qu'il considère la mer comme élément essentiel de la politique nationale pour la survie de notre pays et de ses habitants, ce Livre bleu marque une rupture historique pour la France.
