

REGION BRETAGNE

AVIS EMIS PAR

LE CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL REGIONAL

LORS DE SA SESSION DU 14 SEPTEMBRE 2015

Le Conseil économique, social et environnemental de Bretagne se prononce, lors des votes en séance, non pas sur les rapports qui lui sont soumis, mais sur les rapports présentés par les rapporteurs du Conseil économique, social et environnemental régional. Ils constituent ses avis.

Conseil économique, social et environnemental régional

3^{ème} réunion de 2015

SOMMAIRE

Dossier du CESER « Les formations liées à la mer pour conforter la Bretagne comme grande région maritime »	3
DELIBERATION DE L'ASSEMBLEE	5
EXPRESSION DES MEMBRES EN SEANCE : COMMUNICATIONS ECRITES.....	23
Dossier du CESER « Bâtir une stratégie maritime en Bretagne... au fanal de 15 ans d'analyses et de propositions du CESER 1999-2015 »	35
DELIBERATION DE L'ASSEMBLEE	37
EXPRESSION DES MEMBRES EN SEANCE : COMMUNICATIONS ECRITES.....	43
Dossier des CESER DE L'ATLANTIQUE « Submersion marine et érosion côtière : Connaître, prévenir et gérer les risques naturels littoraux sur la façade atlantique»	53
DELIBERATION DE L'ASSEMBLEE	55
EXPRESSION DES MEMBRES EN SEANCE : COMMUNICATIONS ECRITES.....	65

DOSSIER DU CESER

« LES FORMATIONS LIEES A LA MER POUR CONFORTER LA BRETAGNE COMME GRANDE REGION MARITIME »

CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ENVIRONNEMENTAL DE BRETAGNE

SESSION DU 14 SEPTEMBRE 2015

DELIBERATION DE L'ASSEMBLEE

Session de septembre 2015

Commission « Formation, enseignement supérieur »

Rapporteurs : MM. Michel CLECH et Thierry LENEVEU

**LES FORMATIONS LIEES A LA MER POUR CONFORTER LA BRETAGNE COMME GRANDE
REGION MARITIME**

Dans le cadre de la stratégie régionale de développement économique, d'innovation et d'internationalisation pour les années 2014-2020, la « Glaz économie », adoptée en décembre 2013, la Région Bretagne s'est fixé pour ambition de devenir « *un pôle d'excellence mondiale de l'économie marine et maritime* » en tirant le meilleur de sa « maritimité » autour d'activités multiples, telles que les ressources biologiques, les biotechnologies, la pêche-aquaculture, les énergies marines renouvelables, la valorisation des grands fonds, la construction navale, l'économie portuaire, le tourisme et les loisirs, l'observation et la gestion des écosystèmes marins et côtiers...

Considérant l'attention nouvelle portée depuis une dizaine d'années à l'économie de la mer, qui ouvre sur de larges perspectives pour le développement économique et social de la Bretagne, et qu'il encourage depuis longtemps au travers de ses travaux, le CESER a choisi de conduire une réflexion sur les formations liées aux métiers de la mer et leur contribution à cette vaste ambition.

Ce travail s'inscrit dans le prolongement de son rapport de 2014, intitulé « *Economie maritime en Bretagne : changeons de regard* », qui appelait à mieux connaître et mieux faire connaître le poids réel de cette économie et sa capacité d'entraînement sur le développement économique et social de la Bretagne¹.

Cette fois, il s'agit de mieux connaître et faire connaître les formations liées à cette économie.

La question principale à laquelle il cherche à répondre est la suivante : *Comment les formations aux métiers de la mer peuvent-elles répondre au mieux aux besoins et aux évolutions des compétences nécessaires au développement de l'économie maritime, en même temps qu'aux aspirations des personnes et aux besoins de sécurisation de leurs parcours professionnels ?*

La réflexion a été conduite en deux temps. Une première partie a consisté à dresser le panorama régional de l'offre de formations aux « métiers de la mer », initiales et continues. La seconde partie analyse des situations problématiques constitutives de sept enjeux pour la Bretagne. Dans cette dernière partie, le CESER formule des préconisations sous forme de pistes d'actions. Ces préconisations ne sont pas hiérarchisées ; certaines peuvent être opérationnelles rapidement alors que d'autres s'inscrivent comme des réflexions à plus long terme.

¹ CESER de Bretagne, *Economie maritime en Bretagne : changeons de regard*. Rapporteurs : MM. Antoine Dosdat et Hervé Moulinier, octobre 2014

Le Conseil régional qui a vu ses compétences dans le domaine de la formation professionnelle et de l'orientation tout au long de la vie renforcées par plusieurs lois récentes (loi du 8 juillet 2013 pour la Refondation de l'école, loi du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle), a un rôle essentiel à jouer dans l'organisation de l'offre de formation et dans l'articulation de cette offre avec les objectifs de développement économique.

C'est la raison pour laquelle, les préconisations lui sont adressées en priorité, même si tous les acteurs régionaux de la mer et du littoral sont potentiellement concernés.

1. Les formations aux métiers de la mer, une question de définitions

L'examen des formations aux métiers de la mer pose la question du périmètre de ces métiers. Parmi les différents guides des métiers de la mer – qui souvent abordent aussi les questions de formation, certains considèrent uniquement les métiers « maritimes », au sens de navigants (hors Marine nationale généralement), tandis que d'autres privilégient une approche beaucoup plus extensive qui intègre non seulement les différentes marines (de commerce, nationale, de pêche, de plaisance...) mais aussi la construction et la réparation navales, les industries nautiques, les énergies marines, les ports, l'action de l'Etat en mer, la gestion du littoral, le tourisme, la recherche, etc. Il ressort de ces différentes approches que les métiers de la mer sont loin de constituer un ensemble homogène et comprennent, au contraire, des composantes très diverses. Ainsi peut-on distinguer en particulier les métiers de navigants et de non-navigants. Ces derniers s'exercent à terre et leur lien avec la mer n'en fait pas nécessairement des métiers spécifiques. Ils s'exercent dans les secteurs de l'industrie, des services, du commerce, de l'enseignement supérieur et la recherche, de l'administration, etc. En 2009, une étude de l'observatoire de la métallurgie de Bretagne a montré que plus de 300 métiers existent rien qu'au sein des entreprises de la filière navale, dans les domaines de la chaudronnerie, de la soudure, de la charpente, de la tôlerie, de la mécanique, de l'électricité, de l'électronique, de la maintenance, des études et de l'ingénierie, etc.

Si la plupart de ces métiers qui s'exercent à terre ne nécessitent pas une formation de navigant (donc strictement « maritime »), ils requièrent néanmoins le plus souvent une certaine connaissance de la mer (la maîtrise du registre lexical par exemple dans les entreprises comme Multiplast ou Bic Sport) et du milieu marin.

2. En Bretagne, une offre de formation riche et diversifiée

La Bretagne possède un large panel de formations permettant d'exercer ces métiers de navigants et/ou non navigants, qui vont du CAP jusqu'au master et diplôme d'ingénieur, en passant par des bacs professionnels, des BTS, des DUT et des licences professionnelles. La région se distingue en particulier par la présence sur son territoire de quatre des douze lycées professionnels maritimes (38% des effectifs des lycées maritimes au niveau national), de l'un des quatre centres de l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM), d'une part majoritaire des formations dépendant de la

Marine nationale avec le Centre d’instruction naval (CIN) de Brest et l’Ecole navale de Lanvéoc-Poulmic. Elle se distingue également par la présence d’une offre de formations supérieures particulièrement riche et diversifiée au niveau des universités et des grandes écoles, avec notamment le master « sciences de la mer et du littoral » unique en France, et une école doctorale des sciences de la mer, mais aussi de nombreux organismes de formation continue (l’étude en cite plusieurs) et, depuis cette année, d’un Campus des métiers et des qualifications consacré aux industries de la mer, organisé autour du lycée Vauban à Brest.

A cette liste, il convient d’ajouter un grand nombre d’équipements de formation spécifiques tels que le centre d’entraînement à la survie et au sauvetage en mer (CESAME) de l’ENSM à Saint-Malo, la Sea Test Base - plateforme mutualisée d’essais en mer hébergée par l’Ecole navale, le centre d’instruction sécurité du CEFCM à Concarneau ou les simulateurs des lycées maritimes...

3. Des formations en permanente évolution pour accompagner l’économie maritime

L’offre de formation évolue sans cesse, afin de répondre aux besoins de l’économie maritime mais aussi de les anticiper autant qu’il est possible. Ainsi les lycées maritimes proposent, depuis la rentrée 2014-2015, des formations de niveau BTS (« maintenance des systèmes électro-naval » et « pêche et gestion de l’environnement marin ») – ce qui n’existait pas auparavant – ainsi que des classes de mise à niveau qui permettront d’accueillir dans ces nouveaux BTSM² des élèves titulaires d’autres baccalauréats que les baccalauréats professionnels maritimes. De même, les formations de l’ENSM qui forme traditionnellement les officiers de la marine marchande sont en pleine mutation avec notamment la création d’un diplôme d’ingénieur para-maritime (non-navigant) et une réforme en cours de la filière B dite professionnelle, tandis que de nouvelles formations supérieures se mettent en place comme par exemple un Mastère spécialisé³ dans les énergies marines renouvelables porté par l’ENSTA Bretagne en 2010 ou la chaire cyber défense des systèmes navales à l’Ecole navale dans le cadre de son institut de recherche (IRENav) en 2014.

4. Sept enjeux de formation et des pistes d’action pour conforter la Bretagne comme grande région maritime

Dans la perspective de conforter la Bretagne comme grande région maritime, sept enjeux relevant de problématiques de formation ont été identifiés :

1. Faire connaître la mer comme support d’activités économiques ;

² Un BTSM « maintenance des systèmes électro-naval » qui existe dans les lycées maritimes de Saint-Malo et de Fécamp et un BTSM « pêche et gestion de l’environnement marin » qui existe dans les lycées maritimes de Boulogne et de Sète. Les deux classes de mise à niveau qui ont été créées à la rentrée 2014 l’ont été en Bretagne, l’une au lycée maritime de Paimpol et l’autre au lycée maritime et aquacole d’Etel. Elles ont accueilli 14 élèves.

³ « Mastère spécialisé » est une marque collective (déposée) propriété de la Conférence des grandes écoles.

2. Répondre aux problématiques de formation continue et de mobilité professionnelle des marins et favoriser les passerelles entre les métiers et entre les secteurs ;
3. Répondre aux problématiques spécifiques du secteur de la pêche maritime : attractivité des métiers, accès à la formation continue, ...
4. Mieux intégrer les quatre lycées professionnels maritimes dans le paysage général de la formation ;
5. Développer l'égalité femmes-hommes et la mixité dans les formations et les métiers de la mer ;
6. Anticiper les besoins de formation liés à l'émergence de nouvelles activités ou liés aux évolutions des métiers historiques ;
7. Aider le marché de la formation maritime en Bretagne à se développer, y compris à l'international.

Au regard de ces enjeux, le CESER a identifié plusieurs pistes d'action. **Il s'agit de propositions qui s'adressent en particulier au Conseil régional dans le cadre de ses compétences mais aussi, plus généralement, à l'ensemble des acteurs régionaux de la mer et du littoral.**

Premier enjeu : Faire connaître la mer comme support d'activités économiques

L'objectif est en particulier de développer l'attractivité des métiers et de susciter des vocations. Une enquête réalisée en 2010, en Bretagne, auprès de 350 jeunes de classes de collèges, de lycées et en insertion professionnelle, portant sur les perceptions et les représentations de la mer, a mis en évidence, en effet, que si la culture de la mer existe pour partie chez ces jeunes, elle n'intègre pas réellement de connaissances sur la mer en tant qu'espace productif. Ainsi les seuls métiers que les jeunes interrogés ont évoqués spontanément sont ceux de pêcheurs, de sauveteurs en mer, de marchands de glaces sur les plages et des métiers de demain, liés à l'écologie. L'enquête révèle en outre que les jeunes ont des visions très stéréotypées des métiers et sont faiblement attirés par eux (73 % des jeunes interrogés trouvent ces métiers peu ou pas attirants).

Sur la base de ces résultats, la Région Bretagne a pris des initiatives pour développer la culture maritime des jeunes Bretons et transformer les représentations (un appel à manifestation d'intérêt « Les jeunes et la mer » en 2012, un groupe de travail « Eduquer à la mer » de 2013 à 2014, ...). Le Rectorat de l'Académie de Rennes s'est également mobilisé sur cet enjeu (colloque « Mer et enseignement » à Brest en 2012, création d'un pôle de ressources pédagogiques « Mer et enseignements »...), de même que des associations partenaires du groupe « Eduquer à la mer ».

En lien avec cet enjeu, les pistes d'action identifiées sont les suivantes :

1. **Accroître la visibilité des formations maritimes et para-maritimes dans les outils servant à l'orientation des jeunes :**

- en créant un « savoir bleu en Bretagne » dans l’outil régional Nadoz, comme il été créé, à la demande des acteurs du monde agricole, un « savoir vert en Bretagne » ;
 - en créant une marque ou un logo « formations et métiers maritimes » qui servirait dans les forums d’orientation pour les jeunes.
2. **Accroître la visibilité des métiers et activités liés à la mer et au littoral auprès des publics et des acteurs du service public régional de l’orientation (SPRO) ainsi que du service public de l’emploi :**
- en réalisant un recensement par pays de ces métiers et activités. Ce recensement pourrait être réalisé au niveau des Maisons de l’Emploi et de la Formation Professionnelle ;
 - en confectionnant des supports qui exposent lisiblement les parcours de formation et en mettant ces supports à la disposition des professionnels de l’orientation et des familles, sachant notamment que les formations « maritimes » au sens de navigants sont atypiques, particulièrement complexes et justement peu lisibles pour le public non averti ;
 - en intégrant dans le SPRO avec le statut de membre associé, des spécialistes des formations et métiers de la mer, comme par exemple l’association *La Toulaine*, sachant que le Conseil régional a prévu que ce statut puisse être reconnu à certains acteurs « *au regard d’une expertise spécifique pertinente dans une démarche d’orientation* ».
3. Travailler avec le Rectorat pour :
- proposer **des outils et des séquences en lien avec le monde maritime** et en particulier sur trois thématiques : sciences et société, développement durable, monde économique et professionnel ;
 - favoriser, dans le cadre des **sorties scolaires des jeunes de Bretagne et d’autres régions**, les lieux consacrés à la découverte des milieux marins et maritimes comme, par exemple, les centres de culture scientifique, technique et industrielle (CCSTI) - Espace de sciences/Maison de la mer à Lorient et Océanopolis à Brest ou le musée Haliotika – la Cité de la pêche au Guilvinec.
4. Développer la connaissance du milieu professionnel maritime par les jeunes qui résident en Bretagne en organisant à l’instar des « coulisses du bâtiment », des **visites d’entreprises et/ou de chantiers navals** ainsi que des journées de découverte comme les « Marées découvertes » (tournées vers les activités de pêche).
5. Créer un module de découverte du secteur maritime à **l’Ecole supérieure du professorat et de l’éducation (ESPE)**.

Deuxième enjeu : Répondre aux problématiques de formation continue et de mobilité professionnelle des marins

Deux constats principaux sont faits : d'une part, la nécessité d'accompagner le développement des mobilités professionnelles des marins (pêche, cultures marines, commerce, plaisance professionnelle) et, d'autre part, la nécessité d'anticiper les difficultés d'accès aux stages qui permettent aux marins d'acquérir ou de revalider les brevets et certificats maritimes obligatoires en application de la Convention internationale STCW 2010.

En lien avec cet enjeu, les pistes d'action identifiées sont les suivantes :

1. **Développer pour tous les marins l'accès à la validation des acquis de l'expérience (VAE)** avec un accompagnement spécifique et individualisé, et les informer au sujet des dispositifs communs de la formation professionnelle continue tels que le **bilan de compétences** et le **conseil en évolution professionnelle (CEP)** découlant de la réforme de la formation professionnelle (loi du 5 mars 2014). Le recours à ces dispositifs doit pouvoir servir dans les cas de reconversions professionnelles et pour la sécurisation des parcours. Cette information pourrait être organisée à l'échelle des territoires (Maisons de la formation professionnelle ?).
2. **Développer la modularité des formations continues** pour les marins afin de rendre les formations plus accessibles (notamment pour les marins en activité, formations plus courtes), ainsi que l'identification de « blocs de compétences » (éléments d'une certification professionnelle) pour favoriser les passerelles entre les métiers de navigants ainsi qu'entre métiers de navigants et de non navigants.
3. **Elaborer des offres de formation continue innovantes** favorisant la fluidité des parcours et permettant de susciter l'appétence pour la formation, en particulier dans les secteurs où les niveaux de qualification sont faibles (pêche, cultures marines) et où les professionnels sont généralement peu demandeurs de formation (cultures marines). Il pourrait s'agir, par exemple pour les cultures marines, de coupler un module de formation théorique sur les ressources marines et le fonctionnement des écosystèmes côtiers avec un module d'accompagnement au développement des entreprises ou à l'installation (analyse de projets, business plan, procédures d'installation, droits à produire, contacts avec les organisations professionnelles, etc.).
4. **Créer une option maritime dans l'une des écoles de commerce de la région** pour répondre au besoin de développement du secteur.
5. **Aider au développement de la pluriactivité et de la mobilité professionnelle**, notamment par la formation. Compte tenu du caractère saisonnier de certaines activités liées à la mer (ostréiculture, tourisme, ...), il peut être intéressant de développer la possibilité pour les personnes d'exercer, par exemple, un travail dans l'ostréiculture l'hiver et dans un autre

secteur l'été (restauration, vedettes de passagers, accueil touristique...), ou de développer le pesca-tourisme. Certains pratiquent déjà cette pluri- ou bi-activité, dont le développement nécessite de lever des freins, notamment réglementaires, comme ceux qui sont liés aux différences de régimes sociaux (régime social des marins/ régime général...) et qui peut nécessiter aussi des investissements et des formations complémentaires.

6. **Anticiper les besoins de revalidation quinquennale des titres maritimes** en prévoyant suffisamment de places en formation (cf. plan de charges des organismes de formation), et pour ce qui est de la première vague des revalidations à faire avant le 31 décembre 2016, inviter la Direction des affaires maritimes à **permettre les dérogations** pour les marins sans embarquement.

Troisième enjeu : Répondre aux problématiques spécifiques du secteur de la pêche maritime

Le secteur de la pêche connaît des problématiques spécifiques qui sont notamment des difficultés de recrutement dans un contexte marqué par une baisse des emplois, une élévation de la moyenne d'âge des professionnels (augmentation de la part des plus de 45 ans) et des phénomènes de sorties anticipées (avant 45 ans) que l'on ne connaît pas bien⁴. Il existe donc un enjeu d'attractivité du secteur. Celui-ci s'ajoute à d'autres nécessités comme l'accompagnement des projets de reconversion des marins pêcheurs qui souhaitent ou sont contraints de quitter le métier (le plus souvent pour des questions de santé) et les questions d'accès à la formation continue (et tout particulièrement aux formations obligatoires en application des normes internationales).

Il faut savoir que dans le secteur de la pêche maritime, comme dans celui de la marine de commerce, la formation continue joue un rôle déterminant compte tenu du fait que ce ne sont pas les diplômes acquis en formation initiale mais les titres maritimes, lesquels sont délivrés par l'administration maritime après des temps de navigation, qui confèrent les « prérogatives » à bord des navires, c'est-à-dire le droit d'exercer certaines fonctions. Si aux diplômes sont attachées des prérogatives, un grand nombre de ces dernières s'acquièrent ensuite par la formation continue. Et c'est la formation continue, en grande partie sinon pour l'essentiel, qui rend possible la promotion sociale.

En lien avec cet enjeu, les pistes d'action identifiées sont les suivantes :

1. **Développer une communication positive** sur les métiers de la pêche (et sur les formations) est nécessaire mais pas suffisant pour rendre le secteur plus attractif. Il faut, dans le même temps, **conforter la qualité des emplois dans la pêche**, ce qui passe par les conditions

⁴ Selon l'Observatoire des métiers et des qualifications de la pêche géré par la SPP PCM la tranche d'âges intermédiaire des 33 à 39 ans connaît une forte diminution entre 2009 et 2012 qui s'explique, selon lui, par des sorties prématurées de la profession, sans que l'on sache où vont les marins qui sortent. Partent-ils à

d'exercice du métier (y compris les questions de sécurité à bord), les évolutions de carrière et les salaires. A ce sujet, le CESER reprend à son compte les remarques du chercheur au Centre d'études et de recherches sur les qualifications (Céreq), Gérard Podevin, selon lequel deux conditions sont nécessaires pour rendre ces métiers plus attractifs : d'une part, « *agir pour que l'environnement de travail et les contextes professionnels se transforment* » et, d'autre part, « *ne pas mentir sur les images de l'existant* », ainsi que l'idée qu'il y aurait tout intérêt, pour le secteur de la pêche, à communiquer sur les actions de transformation engagées par la profession.

2. **Permettre aux jeunes Bretons d'embarquer à bord de navires de pêche** lors de journées de découverte des métiers alors même que l'enquête réalisée en 2010 a montré qu'une majorité d'entre eux méconnaissent les métiers de la pêche (65 % des sondés déclaraient connaître plutôt mal ou très mal ces métiers)⁵.

3. **Pour les jeunes qui s'inscrivent dans un lycée maritime :**
 - **Faciliter les retours en formation** pour ceux d'entre eux qui s'étant inscrits pour préparer un bac professionnel s'arrêtent au niveau du BEPM (cette certification intermédiaire permet d'embarquer comme marin professionnel⁶), et inciter les lycées maritimes à renforcer leur action dans ce domaine. Une solution pourrait consister à créer dans les lycées maritimes des formations modulaires, courtes et capitalisables ;

 - **Encourager les élèves qui le souhaitent à poursuivre leurs études**, sachant, comme le souligne le ministère en charge de la mer sur son site dédié aux formations et carrières de marins, d'une part, que les progrès technologiques constants dont les navires font l'objet « *demandent aux marins-pêcheurs de devenir des techniciens de plus en plus qualifiés en même temps que des gestionnaires de la ressource* » et, d'autre part, que la formation initiale « *est un atout pour se reconvertir après une carrière de marin* ».

4. **Inscrire dans la formation des marins-pêcheurs** (de niveau II), un module concernant les fonctions de **management** et de **gestion commerciale**.

l'offshore ? Au commerce ? L'Observatoire réalise actuellement le suivi d'une cohorte afin d'éclairer cette question. Les résultats sont attendus d'ici la fin 2015.

⁵ Enquête sur les représentations sociales du secteur maritime, commandé par la Région Bretagne, 2010. Cette enquête a montré également que les jeunes Bretons perçoivent ces métiers comme étant pénibles et difficiles (90% des sondés), peu ou pas valorisant (61%) et peu ou pas attirants (77%).

⁶ Les prérogatives associées au BEPM acquis en fin de 2^{ème} année du bac pro électromécanicien marine permettent d'obtenir, sous réserve d'expérience professionnelle, le brevet de mécanicien 750 kW. De même, les prérogatives associées au BEPM acquis en 2^{ème} année du bac pro CGEM spécialité pêche permettent d'obtenir, sous réserve d'expérience professionnelle suffisante, le capitaine tandis que les prérogatives associées au BEPM acquis en 2^{ème} année du bac professionnel CGEM spécialité commerce permettent d'obtenir le brevet de Capitaine 200.

5. **Prévoir un accompagnement pour le reclassement** des marins-pêcheurs qui souhaitent ou sont contraints de changer de secteur d'activité (par exemple en cas d'inaptitude physique). Ce type de mobilité nécessite d'autant plus d'être accompagné que, dans ce secteur, les niveaux de qualifications sont relativement faibles avec une ancienneté élevée alors même que les métiers sont « physiques » et usants pour les personnes. Cette problématique concerne tout particulièrement les marins du service « pont » qui ont plus de difficultés à se reclasser que ceux du service « machine » (lesquels retrouvent plus facilement un emploi, sur les chantiers navals par exemple).
6. **Mettre à plat la problématique du financement des formations continues obligatoires dans le secteur de la pêche**, sachant qu'actuellement pour remplir leurs obligations de revalidation et de formation, faute de moyens suffisants de l'OPCA (la SPP Pêche et Cultures marines de l'AGEFOS PME), une partie des salariés « débarquent » (suspension du contrat de travail) pour acquérir le statut de demandeur d'emploi qui leur permet de bénéficier de financements par la Région. Cette problématique qui ne touche pas que la Bretagne a donné lieu en Basse Normandie à une expérimentation qui permet au Conseil régional, au Fongecif et à l'OPCA de mutualiser leurs interventions afin d'optimiser leurs modalités de prise en charge et permet la réalisation de parcours de formation des actifs dans de bonnes conditions sociales (maintien du statut de salarié) et financières (rémunération pendant la formation)⁷.
7. **Mener une enquête sur ce que deviennent les marins à la pêche qui quittent le métier**, en particulier pour les tranches d'âges les plus concernées, ainsi qu'une enquête sur les raisons qui conduisent aux sorties anticipées, en s'inspirant des enquêtes Iroise réalisées par le GREF Bretagne.

Quatrième enjeu : Mieux intégrer les quatre lycées professionnels maritimes dans le paysage général de la formation

Le CESER a mis en évidence le relatif isolement des lycées professionnels maritimes qui relèvent de la tutelle du ministère en charge de la mer, dans le paysage de la formation, par rapport aux autres lycées professionnels et par rapport à d'autres formations liées à la mer, comme les formations du nautisme, voire dans les domaines du tourisme, de la transformation des produits de la mer, etc. Il peut même sembler exister une concurrence entre, d'une part, les formations en cultures marines qui concernent l'élevage en eau de mer (conchyliculture, aquaculture marine, algoculture) et relèvent du ministère en charge de la mer et, d'autre part, les formations en aquaculture (eau douce) qui relèvent du ministère de l'agriculture⁸.

⁷ Les formations concernées sont des formations réglementaires, obligatoires pour l'exercice de certaines fonctions à bord des navires : Capitaine 200, mécanicien 750 kW et chef de quart 500 UMS

⁸ Ainsi il existe, au lycée maritime et aquacole d'Étel, un CAP et un bac professionnel « cultures marines » et, au lycée agricole de Bréhoulou, un bac professionnel « production aquacole » et un BTS agricole « aquaculture ». A noter que ce BTSA existe aussi par apprentissage au lycée maritime de Saint-Malo.

Un enjeu semble donc être de mieux inscrire les lycées maritimes dans le paysage de la formation professionnelle à l'échelle de la région dans la mesure où davantage d'échanges avec les autres acteurs de l'enseignement professionnel, mais aussi de l'enseignement supérieur et la recherche, leur conférerait une meilleure visibilité, une plus grande ouverture et des perspectives.

En lien avec cet enjeu, les pistes d'action identifiées sont les suivantes :

1. **Instituer des Conseils de perfectionnement au niveau de chaque lycée maritime**, réunissant une fois par an les équipes pédagogiques, le réseau des diplômés et les entreprises. Ces conseils permettraient de discuter des orientations de la formation tant du point de vue académique que du point de vue des applications professionnelles en apportant divers éclairages favorisant la prise en compte des mutations économiques, réglementaires, technologiques et sociétales et facilitant l'insertion ou le développement professionnel des élèves. Ces Conseils seraient un outil d'anticipation des besoins de formation au regard des évolutions de l'économie maritime.
2. **Développer les échanges entre les lycées maritimes, le monde de la recherche et l'enseignement supérieur** (y compris l'Ecole Nationale Supérieure Maritime). Quelques pistes peuvent être suggérées comme, par exemple, inviter les enseignants des lycées maritimes à participer aux « Université d'été Mer-Education » que le Labex-Mer organise chaque année, depuis 2013, pour les enseignants du second degré ; ou inviter les lycées maritimes à s'inspirer de l'exemple du lycée agricole de Bréhoulou à Fouesnant qui s'est doté en 2012 d'un centre technologique aquacole, à vocation technologique et pédagogique.
3. Dans le cadre de l'élaboration de la carte régionale des formations professionnelles initiales, pilotée par la Région, **interroger les lycées maritimes et les tutelles sur les possibilités de diversification des formations** en leur sein en favorisant les partenariats avec d'autres lycées.

Lors des auditions réalisées dans le cadre de cette étude, le CESER a eu connaissance du transfert du baccalauréat professionnel « maintenance nautique » du lycée professionnel de Tréguier (Joseph Savina) vers le lycée maritime de Paimpol avec un maintien des enseignants sous tutelle du ministère de l'Education nationale. En l'état de nos connaissances, on peut considérer que ce transfert représente une ouverture intéressante pour le lycée maritime. Les jeunes de la maintenance nautique évoluant dans des entreprises du nautisme (distribution, négoce, service après-vente, préparation et réparation) et non de la pêche, des cultures marines ou du transport maritime, leur présence permet d'introduire de la diversité dans le profil des élèves et elle favorise les échanges entre secteurs d'activités liés à la mer, sans compter que cela permet aussi d'augmenter les effectifs du lycée maritime (actuellement moins de 200 élèves par LPM).

4. **Impliquer pleinement les quatre lycées maritimes (chefs d'établissement) dans les réflexions menées dans le cadre du Campus des métiers et des qualifications des industries de la mer**, sachant notamment que les métiers de demain liés aux industries de la mer seront très probablement des métiers qui demanderont une « maritimisation », laquelle pourrait être prise en charge par les lycées maritimes.

5. **Mieux coordonner les cursus proches qui sont sous des tutelles ministérielles différentes** ce qui est le cas des formations initiales en cultures marines qui relèvent du ministère en charge de la mer et des formations en aquaculture qui relèvent du ministère en charge de l'agriculture. Cela permettrait d'accroître la visibilité de ces formations pour les candidats potentiels et renforcerait leur poids, alors que, selon le Contrat d'Études Prospectives du secteur de la conchyliculture, actuellement *« les faibles flux de formation, pour la plupart des titres ou diplômes ne sont pas sans poser des problèmes de seuil critiques pour maintenir toutes les offres de formation actuelles, certaines d'entre elles étant d'ailleurs en voie d'extinction »*.

6. **S'agissant du nautisme (plaisance), inviter le ministère en charge de la mer et le ministère en charge de la jeunesse et des sports à se coordonner** entre eux ainsi qu'avec la branche professionnelle pour faire évoluer l'offre de formation dans le sens d'une meilleure adéquation avec les besoins du secteur et l'évolution des métiers, en particulier ceux de l'encadrement qui ont considérablement évolué ces dernières années pour mieux répondre aux attentes d'un très large public. Il s'agirait donc de redéfinir l'offre de formation ainsi que les diplômes qui en découlent.

Cinquième enjeu : Développer l'égalité femmes-hommes et la mixité dans les formations et les métiers de la mer

Selon le baromètre Emploi-Formation réalisé par l'AGEFOS PME, la mixité est très faible dans les secteurs de la « filière mer ». Même si des écarts sont constatés entre les différents secteurs composant cette « filière », le taux de féminisation (21 %) y est dans l'ensemble nettement inférieur à la moyenne nationale des actifs (49 %). Les cultures marines se distinguent avec un taux de féminisation de 39 %, de même que les ports de plaisance avec un taux de 30 % (ce qui s'explique par le fait qu'il s'agit d'emplois saisonniers et de services, ayant recours aux emplois saisonniers principalement féminins). A contrario, le taux de féminisation est particulièrement faible dans le secteur des ports de commerce (15 %) et dans celui de la pêche (6 %).

Par ailleurs, la mixité filles-garçons est également extrêmement faible dans les lycées professionnels maritimes, et les formations, à l'exception des cultures marines, sont ici clairement « non mixtes »⁹, avec une proportion de jeunes filles allant de 0,8 % au lycée maritime du Guilvinec à 9,4 % au lycée maritime d'Étel à la rentrée 2014-2015. Cela est souvent le cas dans l'enseignement professionnel ou technologique, mais est-ce une raison pour s'en satisfaire ?

Le CESER considère que la mixité doit être développée dans ces filières, comme dans les autres filières professionnelles, pour respecter le principe d'égalité femmes-hommes, pour casser les stéréotypes, renforcer l'attractivité et moderniser les métiers et les formations.

En lien avec cet enjeu, les pistes d'action identifiées sont les suivantes :

1. **Féminiser les dénominations des métiers** de la mer et du littoral dans les différents guides qui font la promotion de ces métiers, en se référant aux dénominations contenues dans le Répertoire opérationnel des métiers et des emplois (ROME) conçu par Pôle Emploi ;
2. **Introduire plus de mixité dans le corps enseignant** des lycées maritimes et sensibiliser les enseignants et les conseillers d'orientation psychologues qui participent à la réalisation des projets scolaires des élèves ;
3. **Communiquer largement sur les exemples de carrières** considérées aujourd'hui comme atypiques au regard du sexe ;
4. Etre attentif à **ne pas véhiculer des stéréotypes** dans la communication des institutions ;
5. **Veiller aux conditions d'accueil** et de soutien de celles qui s'orientent dans des formations où elles sont encore peu représentées¹⁰ ;
6. **Sexuer les données statistiques** portant sur les élèves, les étudiant(e)s, les apprenti(e)s, les contrats de professionnalisation, les stagiaires de la formation continue, les personnes en démarche de VAE, ...

Sixième enjeu : Anticiper les besoins de formation

Anticiper les besoins de compétences dans les métiers de la mer, liés à l'émergence de nouvelles activités ou liés aux évolutions des métiers historiques ou « traditionnels », est un exercice extrêmement difficile comme le confirment les récents travaux du Céreq sur les énergies marines renouvelables (EMR)¹¹. On peut imaginer qu'une telle anticipation devra prendre en compte le développement de métiers liés à la gestion de l'espace marin et à l'ingénierie écologique (problématique de plus en plus prégnante dans le cadre d'une gestion partagée de l'espace et de sa protection), à l'aménagement des côtes et du littoral, à la prévention, prévision et gestion des risques en lien avec les aléas climatiques (gestion de crise, réparation des dommages, indemnisation, etc.), au droit, à la sécurité et au contrôle, aux services dans les ports de plaisance, aux EMR, aux biotechnologies, à la prospection des ressources minières profondes, aux navires propres, économes

⁹ « Non mixte » signifie moins de 30 % de l'autre sexe dans la filière

¹⁰ Certaines de ces préconisations figuraient déjà dans le rapport du CESE, *1968-2008 : évolution et prospective de la situation des femmes dans la société française*, 2009

¹¹ Les énergies marines renouvelables (EMR) : l'émergence d'une filière de l'éolien offshore posé en France. Quelles perspectives pour l'emploi et la formation ? G. Podevin, Net.doc n°136, Céreq, mai 2015

et sûrs (« navires du futur »), aux technologies de l'information et de la communication (ex. cyberdéfense des systèmes navals), aux matériaux, au tourisme en mer et en bord de mer (ex. pesca-tourisme), à la recherche, ... L'anticipation des besoins de compétences invite, par ailleurs, à se placer dans une perspective plus générale d'élévation des niveaux de qualifications pour conforter la Bretagne comme grande région maritime.

En lien avec cet enjeu, les pistes d'action identifiées sont les suivantes :

1. **Inviter le Pôle Mer Bretagne Atlantique (PMBA) à investir davantage les questions de formation**, et particulièrement de formation continue, l'idée étant que la capacité d'innovation du Pôle puisse irriguer les réflexions portant sur l'évolution des métiers et des compétences. Les bilans des projets pourraient comporter un point sur la formation, ce qui n'est pas le cas actuellement.
2. **Organiser une conférence annuelle sur les enjeux de la formation professionnelle liée aux métiers de la mer** en s'appuyant notamment sur les domaines d'innovation du PMBA. Réunissant un grand nombre d'acteurs, cette conférence serait l'occasion d'un partage des réflexions prospectives sur les activités en émergence, le potentiel de développement de ces activités, l'évolution des métiers et les besoins en matière de formations et de qualifications. Elle prolongerait et/ou élargirait l'audience de deux initiatives existantes : le colloque « Compétences Mer » qui s'est tenu en 2014 à Lorient et le Campus des métiers et des qualifications des industries de la mer.
3. **Veiller à ce que les formations liées à la mer intègrent une connaissance des ressources marines et du fonctionnement des écosystèmes côtiers**¹². La Bretagne a les atouts pour se développer comme pôle d'excellence dans la connaissance du milieu marin, associant à la connaissance fondamentale, le savoir des professionnels. L'objectif est de transmettre ces connaissances au plus grand nombre pour faire prendre conscience du potentiel du milieu marin et de l'importance de le préserver.
4. **Développer l'enseignement et la pratique de l'anglais dans les formations liées à la mer**, c'est-à-dire :
 - dans les formations des navigants, quel que soit le niveau de formation et quel que soit l'établissement,
 - dans les formations supérieures liées à la mer,
 - dans les formations liées aux métiers du tourisme, de l'offshore pétrolier et gazier (qui comprend aussi des emplois à terre), des TIC, des biotechnologies marines...

Dans le même ordre d'idées, il s'agit de **favoriser les échanges culturels** :

- en intégrant dans les cursus de formations des élèves des lycées maritimes, les expériences à l'étranger qui peuvent favoriser l'apprentissage de la langue anglaise en

¹² CESER, « Milieux côtiers, ressources marines et société », Jean-Paul GUYOMARC'H et François LE FOLL, 2011

même temps que l'ouverture aux autres cultures (embarquements choisis en conséquence) ;

- en favorisant les échanges entre les lycées maritimes et les formations maritimes des autres Etats membres de l'Union européenne (sous forme de modules, de déplacements, ou de toute autre mesure à effet équivalent) ;
- en intégrant les jeunes des cursus de formations maritimes principalement de niveaux IV et V à la liste des publics prioritaires ciblés par la Région pour les dispositifs d'incitation et d'aide à la mobilité en particulier le dispositif « Jeunes à l'international », comme c'est le cas actuellement pour les jeunes en formations carrières sanitaires et sociales (programme 412 du budget de la Région Bretagne), en privilégiant les destinations qui permettront des échanges en anglais.

5. Pour le développement du nautisme (plaisance), deux pistes sont identifiées :

- Créer une offre de formation destinée à former des managers et des cadres commerciaux. Il pourrait s'agir d'intégrer une option nautisme dans certaines écoles de commerce ou universités.
- Accompagner le développement de formations dans le domaine de l'accueil et du service aux plaisanciers, dans la lignée des réflexions de la Fédération française des ports de plaisance (FFPP).

6. Faciliter la mise en œuvre des grandes orientations du nouveau Campus des métiers et des qualifications des industries de la mer.

Septième enjeu : Aider le marché de la formation maritime en Bretagne à se développer, y compris à l'international

Le septième enjeu consiste à soutenir le marché de la formation maritime dans son développement, y compris à l'export. La formation continue est une activité économique à part entière : le chiffre d'affaires des prestataires de formation continue s'élevait en France à 13,6 Mds d'euros en 2012 selon la Dares/ministère du travail. La Bretagne possède des atouts indéniables dans le domaine de la formation continue maritime avec la présence d'organismes de formation dont certains exportent des activités de formation et d'ingénierie pédagogique.

En lien avec cet enjeu, les pistes d'action identifiées sont les suivantes :

- 1. Agir sur l'environnement de la formation** en favorisant les échanges entre les organismes de formation, les entreprises et les organismes de recherche. A cet effet, il conviendrait de favoriser la GPEC à l'échelle des entreprises, des branches et des territoires afin d'identifier les tendances sur lesquelles l'offre de formation peut se fonder.

2. **Encourager l'innovation pédagogique et le développement des compétences en ingénierie de la formation** dans le secteur maritime (référence au programme 314 du budget de la Région Bretagne) pour atteindre une excellence en ce domaine.
3. **Développer l'expertise en matière de recherche de financements (notamment dans le cadre de l'Union européenne)** pouvant bénéficier aux activités d'export des organismes de formation. Et accompagner ce développement d'un effort de promotion de ces activités à l'étranger (ex. salons internationaux).

**Cet avis du CESER
a été adopté en séance plénière
à l'unanimité**

EXPRESSION DES MEMBRES EN SEANCE : COMMUNICATIONS ECRITES



INTERVENTION de Mme Françoise BOUJARD (Union régionale interprofessionnelle de la CFDT Bretagne)

La CFDT partage et soutient les initiatives régionales en matière de développement économique lié à la mer. Elle constate aussi que pour pouvoir atteindre les objectifs de développement et notamment ceux de la SRDEII, il est essentiel que les bretons puissent se former et se qualifier.

L'étude qui vient de nous être présentée montre la grande étendue des formations disponibles en Bretagne, gage de diversité, d'attractivité et de volonté d'être un acteur majeur dans le domaine de la mer. Mais source aussi de complexité qui peut en rendre difficile la lisibilité et la compréhension.

La CFDT sera attentive à ce que les acteurs du SPRO et du conseil en évolution professionnelle s'approprient pleinement le secteur de la mer, dans toute sa complexité, et puissent jouer pleinement leur rôle d'information et d'orientation auprès des jeunes, des salariés et des demandeurs d'emploi (formations initiales, formations continues, passerelles inter sectorielles).

La CFDT note la volonté des acteurs de se coordonner, notamment au sein du Campus des métiers et des qualifications des industries de la mer. Mais comme le préconise le rapport, elle souhaite aussi qu'au niveau régional des coordinations et complémentarités soient davantage recherchées entre des formations aux métiers de la mer relevant de différents ministères : lycées maritimes, agricoles, éducation nationale, défense, jeunesse et sport, enseignement supérieur, par exemple. Elle souhaite que les entreprises s'investissent davantage dans les actions de sensibilisation et de promotion des métiers et des formations, en particulier en ouvrant grandes leurs portes aux jeunes et aux salariés en recherche d'emploi ou en reconversion.

Enfin, un regard attentif doit être porté par les financeurs de la formation continue : partenaires sociaux Région, ETAT sur la formation des marins qui doivent rapidement revalider leurs brevets. L'objectif d'être une grande Région maritime ne peut se concevoir sans un engagement commun, concerté de tous les acteurs pour une convergence des financements afin de les rendre cohérents et opérants (par exemple : contrat de filière, EDEC...).

En conclusion, la CFDT est en accord avec les préconisations de cette étude et votera favorablement ce rapport.

Engagée au sein des nouvelles instances de gouvernance de la formation et de l'emploi, la CFDT Bretagne soutiendra la construction d'un projet quadripartite des financeurs de la formation pour rendre concrètes ces préconisations tant en termes d'attractivité des métiers, que de maintien dans l'emploi et ou de mobilité des salariés et employeurs des différents secteurs du milieu maritime.

INTERVENTION de M. Jean-Marc CLERY (FSU Bretagne)

Ce rapport du CESER consacré aux formations aux métiers de la mer est d'une grande richesse. Notamment, et ce n'est pas un moindre mérite de sa part, il présente avec clarté un état des lieux très complet des parcours de formation - initiale et continue - dans un domaine qui se caractérise par une très grande hétérogénéité. Pertinent et clair dans cet état des lieux, comme dans son diagnostic des situations problématiques, ce rapport trace ensuite un certain nombre de perspectives d'actions et de recommandations qui retiennent l'attention.

Ce rapport fait porter à juste titre l'accent sur la définition du périmètre des métiers de la mer, ce qui est essentiel en effet si l'on veut penser de manière prospective l'offre de formation. Ce faisant, il fait apparaître toute une économie maritime émergente autour de l'environnement dans son sens le plus large : gestion des fonds et des parcs marins, construction de parcs hydroliens *offshore*, protection du littoral, tourisme, plaisance, gestion et protection de la faune et de la flore marine, recherche...

Mais cette économie émergente ne doit pas être pensée uniquement dans son développement en termes d'offre prospective de formation de niveau II ou I ; car dans tous les domaines, l'apport de techniciens qualifiés de niveau II et III sera décisif. Or, actuellement, l'offre de formation maritime, pour ce qui est de l'enseignement secondaire et supérieur, notamment les premiers BTSM mis en place, intègre encore trop peu ces données prospectives. L'enseignement maritime secondaire pour sa part reste toujours centré autour de ses pôles historiques (pêche, commerce, mécanique navale et cultures marines) ; il ne s'ouvre que timidement à la plaisance, avec la création pour le Bac Pro de deux options « plaisance » seulement en France.

Au moment où le « Bac Pro 3 ans » a été imposé, la FSU avait déjà plaidé à ce moment-là pour que l'ensemble des cursus de la formation maritime soient repensés en totalité, du niveau V au niveau II (avec la création de BTSM) ; et également pour une plus grande diversification de l'offre de formation, notamment en ouvrant sur la nouvelle économie maritime liée à l'environnement. Elle n'a hélas pas été entendue.

Les premières classes des BTSM MASEN (« Maintenance des systèmes électro-navals ») et PGEM (« Pêche ») ont certes été créées à la rentrée 2014 à la satisfaction de la FSU qui avait beaucoup œuvré pour cela. La FSU s'est fortement investie dans les groupes de travail et de réflexion sur ces premiers BTS de l'enseignement maritime. Mais là encore, autre motif de déception et autre « erreur stratégique » selon nous de la part des autorités maritimes, ces premiers BTS ne peuvent délivrer aucun brevet de navigation. Les premiers étudiants inscrits dans ces classes de BTS s'interrogent maintenant avec inquiétude sur les passerelles existantes entre le BTS et l'entrée en 3^{ème} année de l'ENSM.

La réforme de la filière B à l'ENSM avait justement pour objectif de formaliser et de clarifier ces passerelles. Or à ce jour, il ne semble pas que cette clarification ait été officiellement formalisée. Il y a pourtant vraiment urgence à le faire.

Cette étude du CESER permet en tous cas de rappeler, au travers du cas spécifique des formations maritimes, que la construction d'une carte des formations se joue aussi en termes d'aménagement du territoire. Or, force est de constater en l'espèce, que, malheureusement, l'implantation des formations de BTSM sur le littoral français ne s'est pas faite en partant d'une réelle réflexion sur les besoins des territoires ; pas plus qu'elle ne s'est appuyée sur les capacités techniques existantes dans les établissements, si on pense notamment aux investissements régionaux dans les simulateurs « pont » et « mécanique navale ».

De ce point de vue, il est bien regrettable que la Bretagne n'ait pas obtenu de classe de BTS PGEM, « Pêche », malgré la demande des professionnels, et alors même que la pêche bretonne représente plus de la moitié de l'activité du secteur au niveau national et que celle-ci reste pour notre région un secteur d'activité important, aussi bien en termes d'emplois directs qu'indirects... Là encore les choix qui ont été faits par les autorités nous semblent contestables, d'autant qu'historiquement - faut-il le rappeler ? - c'est le comité des pêches du Guilvinec qui a été le premier à revendiquer la création d'un BTS « Pêche » dès le début des années 2000.

S'agissant des actions susceptibles d'améliorer l'attractivité des métiers de la mer auprès des jeunes, et notamment concernant la pêche, on ne peut que souscrire à l'exigence soulignée dans cette étude qui est de conforter la qualité des emplois dans le secteur ; ce qui signifie agir sur les conditions d'exercice, les évolutions de carrière, et également les salaires. Pour ce secteur en effet, comme pour n'importe quel autre d'ailleurs, aucune « information sur les métiers » ni aucune « communication », si positives qu'elles soient, ne pourront amener durablement des jeunes à s'engager durablement si la réalité du métier est dégradée.

Pour autant, la FSU souscrit à l'idée de rendre plus lisibles les parcours de formation maritime. Elle réitère cependant ses réserves quant au projet de faire entrer sous le statut de « membre associé » dans le « service public régional d'orientation » (SPRO) toutes sortes d'associations « expertes » dans tel ou tel domaine - nous ne pouvons que le redire ici puisque le projet d'associer au SPRO l'association *La Toulaine* semble maintenu.

En matière de visibilité, on doit souligner les efforts notables faits ces dernières années par les autorités maritimes de la DIRM-NAMO pour une meilleure identification des métiers liés à la mer - efforts méritoires, mais qui restent insuffisants. Il reste encore beaucoup à faire, et il faut investir davantage dans le champ éducatif pour construire des outils de communication performants et adaptés aux réalités économiques et culturelles de notre région. A ce titre il est bien difficile de comprendre le choix qui a été fait par les autorités maritimes de ne pas inscrire les classes « MAN », classes de mise à niveau (dont celle de Paimpol), et les BTSM, dans le système de gestion des vœux de poursuite d'études « APB-admission-post-bac ». Cette décision n'est pas en cohérence avec la volonté d'ouverture la plus large vers les formations maritimes que préconise à juste titre le rapport du CESER.

Lors des négociations sur la rénovation de la voie professionnelle en 2009, la FSU avait proposé que soient créées dans les lycées maritimes des classes de 4^{ème} et 3^{ème} de collège avec un module spécifique de découverte et de connaissance des métiers de la mer. Cette

proposition n'avait pas été retenue alors. Il conviendrait peut-être de la reconsidérer si l'on veut que les métiers liés à la mer, en particulier les métiers émergents, soient identifiés par des jeunes en amont du lycée, avec une meilleure lisibilité en termes de parcours de formation du niveau V aux niveaux III ou II.

L'enseignement maritime, secondaire et supérieur, doit disposer au plus vite des moyens de réussir le pari de la diversification et profiter de la richesse des perspectives issues du développement des énergies renouvelables et de la protection de l'environnement. A l'instar de l'enseignement agricole dans les années 80 - qui s'est ouvert sur les métiers du laboratoire, de l'environnement, de la maîtrise de l'eau, de la gestion des espaces naturels, des services en milieu rural, de l'aménagement paysager - l'enseignement maritime, notamment en Bretagne, doit parvenir à s'ouvrir aux réalités économiques, sociales, et culturelles de notre temps et répondre ainsi aux besoins émergents des territoires et des populations, cela sans rien perdre son identité historique.



INTERVENTION de Mme Claudine CORNIL (Comité régional CGT de Bretagne)

La CGT salue l'étude du Ceser **l'étude « Les formations aux métiers de la mer pour conforter la Bretagne comme grande région maritime », étude** qui s'inscrit dans le prolongement de plusieurs rapports dont le dernier « Economie Maritime en Bretagne, changeons de regard » adopté en octobre 2014.

L'étude cherche à répondre à plusieurs questionnements qui semblent essentiels à notre organisation. Les voici tels qu'ils sont exprimés dans le rapport : *« Comment les formations aux métiers de la mer peuvent-elles contribuer aux objectifs de la « croissance bleue ? Comment la région se prépare-t-elle, notamment au travers des cursus de formation initiale ou continue, à relever les défis pour produire les compétences nécessaires et adapter ces compétences aux évolutions des secteurs liés à la mer ? Comment les formations peuvent-elle répondre au mieux, à la fois aux besoins de l'économie en termes de compétences, aux besoins de sécurisation et aux aspirations des personnes ? »*

Le travail réalisé dans la première partie de l'étude qui dresse un panorama très exhaustif de l'offre de formation aux métiers de la mer en Bretagne, est remarquable. Il fait apparaître la diversité et la très grande richesse des formations initiales et continues, du niveau 2 au niveau 5, à une multiplicité de métiers de navigants et non navigants.

Pour autant, cette offre de formations très diversifiée ne suffit pas à conforter la Bretagne comme grande région maritime. Pour cette raison la seconde partie de l'étude relève, à partir de situations, problématiques, 7 enjeux qui sont déclinés en propositions d'action.

Globalement la CGT trouve les enjeux relevés et les préconisations tout à fait pertinents. Notre organisation souhaite toutefois apporter son point de vue sur des problématiques qui apparaissent de manière transversale dans cette partie de l'étude.

Le constat est fait de la très faible attractivité des métiers de la mer. Une enquête citée dans l'étude, faite auprès de 350 jeunes, montre que 73% d'entre eux trouvent ces métiers peu ou pas attirants.

Pour répondre à ce problème d'attractivité, l'étude considère qu'il faut mettre en place une stratégie de communication de manière à valoriser l'image des métiers.

La CGT considère que cela n'est pas suffisant. La faible attractivité tient comme souvent dans les métiers en tension, à différents facteurs comme les faibles niveaux de rémunération, la pénibilité ou la difficulté d'articulation entre vie professionnelle et vie familiale.

Une réflexion devrait pouvoir être menée par les pouvoirs publics, les professionnels et leurs représentants pour prendre des mesures destinées à améliorer les conditions de sécurité dans certains métiers comme ceux de la pêche et des cultures marines.

Le secteur de la pêche présente en effet un très fort taux d'accidents du travail comme le relève le rapport 2014 fait par la Direccte et le CRPRP sur la santé au travail en Bretagne. Ces accidents concernent essentiellement le secteur de la pêche au large et c'est la tranche des 35-44 ans qui est la plus concernée.

De plus, le cumul de plusieurs accidents du travail pour un/une même salarié-e est fréquent. Cela pose inmanquablement la question des inaptitudes. Selon une étude citée par la Direccte, 8 salariés sur 10 n'ont pas retrouvé d'emploi après avoir été déclarés inaptes à la navigation..... On conviendra avec la CGT que tout cela ne contribue pas à renforcer l'attractivité des métiers de la mer.

Pour prendre un autre secteur comme celui de la construction ou de la réparation navale, certains métiers comme celui de soudeur sont concernés par de multiples risques professionnels dont l'exposition à des produits Cancérogènes, Mutagènes et Reprotoxiques. Le risque de déclencher un Cancer Broncho-Pulmoaire est 34% plus élevé chez les soudeurs que dans le reste de la population de salarié-es. Ce risque est plus important dans la construction navale où les salarié-es travaillent souvent dans des espaces confinés et très exigus qui rendent souvent l'utilisation des dispositifs de sécurité impossibles..

Pour la CGT, les pistes d'action tracées dans l'étude pour développer l'attractivité des métiers de la mer doivent s'accompagner de mesures destinées à améliorer notablement les conditions de travail, de sécurité et bien sûr de rémunération.

De même que l'enjeu d'égalité et de mixité des métiers de la mer ne pourra être réalisé qu'à partir d'une transformation de l'ergonomie des postes et de l'organisation du travail dans certains secteurs : pêche, navigation de commerce etc. Le taux de féminisation n'est actuellement que de 21 % dans l'ensemble de la filière.

Plus globalement, la CGT constate qu'une offre riche et diversifiée ne suffit pas à développer les emplois dans les filières « mer ». Une politique volontariste des pouvoirs publics manque encore pour conforter l'existant et favoriser l'émergence de nouvelles activités créatrices d'emplois durables.

Citons quand même, puisque cela est d'actualité, le chantier de construction navale STX de Lanester où 43 emplois vont être supprimés et où les premières lettres de licenciements viennent d'arriver chez les salariés.

En 2000, le nombre de salariés en CDI travaillant dans ce chantier était de 186. Après le Plan de licenciements en cours, ils ne seront plus que 40.

On est ainsi en droit d'interroger l'ensemble des acteurs, du patronat tout premièrement, à la puissance publique, pour appréhender comme il se doit la revendication de la CGT sur le statut du travail salarié et de la sécurité sociale professionnelle.

Le cas de STX démontre malheureusement qu'il ne s'agit pas là d'une cohérence entre les dispositions professionnelles et la capacité de les mettre en œuvre pour les salariés mais bien d'une logique purement financière, très éloignée de la logique industrielle.

La formation, initiale ou continue, peut et doit être partie intégrante de « la vie au travail ».

C'est un véritable enjeu de société auquel il faut répondre, non pas comme un aléa de la vie, mais comme une source de progrès.

La mer et ses activités méritent très certainement un dispositif complet de formation, cette étude ouvre des portes et la CGT soutient cette vision.

Elle votera cette étude qui appelle à des suites.



INTERVENTION de M. Eric LE COURTOIS (Union régionale CGT - FO)

Le groupe FO a apprécié le travail mené par la commission formation d'autant qu'elle a croisé sa réflexion avec le regard et le soutien d'expertise des membres de la section mer et nous voterons le rapport.

Nous avons comme il se doit discuter avec nos camarades syndiqués du secteur le rapport et nous avons plus de 7 pages de commentaires sur les enjeux soulevés par l'étude.

Mais pour une raison d'éphéméride nous n'avons pas rédigé de synthèse, mais pour respecter l'organisation de l'expression pour les prises de parole du CESER nous nous vous apporterons quelques informations complémentaires extraits du regard de nos camarades professionnels du milieu marin sur :

Les stages ; Les problèmes financiers rencontrés pour le financement de la formation professionnelle ; l'avenir de la profession ; les reclassements à terre ; la difficulté à mettre en œuvre la mixité.

Premier enjeu pour l'attrait de la formation aux métiers de la mer et ses risques :

1. Regardons l'exemple du Lycée professionnel maritime de Paimpol où il faut rappeler que la région a souhaité créer sur le LPM Paimpol un « Pôle mer » réunissant les formations maritime et maintenance nautique qui fonctionnent très bien, sur ce modèle il serait possible d'assimiler d'autres formation para-maritime, d'autant qu'il n'est pas rare de voir des élèves lors de la porte ouverte doutant de la voie voire sûr d'eux changer d'avis en découvrant les réalités du métier, la possibilité de changement demeure (dans une limite de disponibilité de place) jusqu'environ la toussaint sur demande de l'élève (ce cas reste rare), cette souplesse dans l'intérêt de l'élève est impossible dans un dispositif d'enseignement sur plusieurs sites.

Plus les métiers maritimes sont amenés à se côtoyer professionnellement et sont regroupés dans des lieux de formation spécifiques plus le dialogue s'instaure entre les élèves comme entre les encadrants, amenant chacun à une compréhension des impératifs de l'autre qui sera profitable pour l'avenir.

2. Les filières maritimes souffrent de leur image négative auprès des conseillers en orientation et consorts, ils ont du mal à comprendre que c'est un choix par passion. Hors les marins, les enseignants et les élèves parlent très positivement de leur métier avec réserve et pudeur liées à cette image véhiculée qu'ils en ont assez de combattre, il reste difficile de traduire une passion par des mots.

« Homme libre toujours tu chériras la mer » ou « certains cherchent comment sortir ce qui est dans la mer et d'autres se demandent ce qu'il y a derrière l'horizon », tout cela nous parle de cette diversité et liberté du monde maritime avec ces incompréhensions pour des néophytes. Aussi les travaux tant de la commission formation que ceux de la section mer du CESER sur Bretagne tournée et vit de la mer sont en cela remarquables.

Mais néanmoins nous sommes obligés de constater des dangers qui planent sur le métier de marin face à l'obligation de formation continue tout au long de la vie confrontés aux nouvelles règles internationales et aux problèmes du maintien des savoirs et des compétences qui risquent de se perdre faute de moyens financiers.

Même si l'activité maritime est économiquement riche, elle dégagne des budgets très faibles pour l'OPCA du secteur

Concernant les reclassements il y a encore beaucoup à faire ; on cite dans l'étude cet organisme louable qu'est « la Touline » elle existe historiquement pour reclasser les navigants à terre. Elle est compétente et a par son expérience une vraie expertise qui doit être reconnue et soutenue et qui peut aussi servir de référence pour construire un accompagnement adapté et individualisé pour tous les demandeurs d'emploi qui souhaitent un reclassement à terre. Le reclassement reste un problème, des organisations comme « la Touline et l'Anac » font de leur mieux il doit être créé comme pour la marine nationale un organisme spécialisé en reclassement avec les mêmes prérogatives

La filière maritime pouvait s'enorgueillir d'être la dernière à offrir une continuité de formation du bas au plus haut de l'échelle comme en transversalité pont-machine par l'acquisition des modules mais faute de moyens et pratique particulière aux métiers ou les marins débarquent pour se former (donc sans salaire ou avec financement faible) ?

Il faut prendre en compte que :

Un titre de navigation étant directement lié à l'obtention de stages feu, médical, survie, smsm, simulateur, etc. pour un navigant en recherche d'emploi il devient extrêmement onéreux de satisfaire à ses renouvellements, chaque changement de la durée de validité oriente vers le centre de formation un afflux de demandes de navigants en fonction, mais aussi en attente d'embarquement et comment accéder à l'emploi si l'on rate le coche par défaillance d'un de ces titres, nous risquons de voir dans un proche avenir des marins compétents et motivés se détourner de la profession par l'impossibilité financière de se tenir à jour de ces documents.

Ceux que l'on appelait avant les EMA (école maritime et aquacole) s'attachaient à mettre en place suivant la demande des stages spécifiques du bassin, on a fait des stages plongée, sécurité moniteurs plaisance, poissonniers, ostréicoles avec même le vieux diplôme de navigation spécifique le CACAMC qui a fusionné avec le Capt 200, soudures, ramendages pour les titulaires d'un diplôme commerce, et pour mieux comprendre le problème on peut même citer l'armateur M. Porcher qui avait même demandé l'ouverture d'un stage cuisinier de bord (très utile pêche/off shore/portuaire etc. Hors tout cela est désormais impossible, la flexibilité n'est plus de mise. Aussi pour les professionnels qui veulent continuer à travailler dans leurs métiers avec les bons agréments obligatoires de la formation continue, il est urgent de construire une recherche de moyens avec le Centre Européen de formation continue de Concarneau et les LPM.

Et concernant la **promotion des métiers de la mer**, tant les stages de découvertes les apprentissages, ou les stages obligatoires d'embarquement pour les élèves des LPM.

L'étude note pour cet aspect qu'il est très intéressant de découvrir la réalité des métiers maritimes SAUF QUE la législation en vigueur n'autorise pas l'embarquement d'élèves sur

un bateau avant 8h00 et on se doit de le débarquer vers 17h00 de plus il faut autoriser administrativement ce bateau, la plupart des bateaux travaillant « à la journée » commence vers 4h00 d'où impossibilité et pourtant cela se faisait il y a encore quelques années. La plupart des métiers maritimes restent tributaire des marées et du coefficient qui n'ont aucune notion administrative.

Il devient nécessaire d'évoquer la partie stage en entreprise, personne ne remet en cause la nécessité de ces stages toujours formateurs et attendus par les élèves, néanmoins les exigences drastiques définies par les administrations référentes amènent inexorablement vers le refus des entreprises à accueillir les élèves de plus un mineur, or le bac pro en 3 ans recrute sortie 3ème collèges, certains élèves sont encore mineurs en terminale alors que dire du CAP.

Pour évoquer le nombre de places en stage, le passage au bac en 3 ans à sur la région Bretagne enlevé la spécialisation des lycées maritimes, avec pour conséquence directe de l'augmentation du nombre des stagiaires sur l'année scolaire sur un même créneau professionnelle or il n'échappera à personne que l'on n'augmente pas le nombre de bannettes à bord et que le coût d'une personne embarquée reste à la charge de l'armateur qui fait de gros effort pour préserver l'accueil, si l'on rajoute le fait que les étudiants des ENSM sont prioritaires pour l'embarquement !!!

Les entreprises de pêches et les patrons font de gros effort pour prendre des stagiaires dans les créneaux de marées adéquats pour leurs formation, on note là aussi une montée des refus à la lecture des conventions de stage, on entend les patrons s'excuser, mais ne pas vouloir finir en prison s'il y a un problème.

De même se pose les difficultés de mise en place de l'apprentissage, une expérience pour adulte a été menée sans aboutir à une stabilisation dans l'entreprise d'accueil, hormis les problèmes récurrent de l'image de l'apprenti s'y ajoute ceux du monde de la pêche avec l'autorisation d'embarquer qu'il faut repenser, des élèves souhaitent la mise en place de telle filière, une difficulté et non des moindres les navires ne sont pas des trains donc quasi impossible de faire coïncider un ensemble l'embarquement et puis le débarquement.

Pour la pêche le problème est encore plus grave depuis des années des bateaux restent à quai faute de navigants, les filières pêche en FI ont du mal à recruter, le métier souffrant d'une image véhiculée. La petite pêche s'en sort d'extrême justesse mais on assiste à une défection sur le large et la grande pêche, il est impressionnant de noter l'image de marque détestable véhiculée sur ce métier, pourtant il existe plusieurs types de pêches de métiers d'une diversité tel que l'on devrait attirer nombre de candidats, encore faut-il le faire savoir et bien le montrer, là il faudra un travail de fond et de longue haleine pour changer l'image et la revaloriser.

Une petite remarque complémentaire concernant le développement des EMR et l'avenir qui s'ouvre sur l'hydrolien, les algues, la culture et l'élevage, tout cela se met en place sans que la « MARINE » ne lève le doigt, conséquence d'autres organisme s'en emparent, même les permis bateaux sont confiés aux auto-école, c'est souvent sérieux mais aussi folkloriques parfois et ces gens qui forment ne sont pas soumis à une contrainte de quel ordre que ce

soit car c'est du pur privé !!! Pour tous cela nous devrions construire un cadre au national !!!!

Dernière remarque sur la question de la mixité des métiers de la mer.

La mixité dans les LPM existe mais stagne, un des problèmes est l'accueil en internat, qui même s'il est quelque fois prévu dans les locaux pour les filles nécessite 1 poste ½ ETP pour la surveillance difficile à justifier par l'effectif, l'accueil en stage est plus délicat (la BAI n'accepte que sur 1 navire) soit un cumul mineur+fémnin pas évident, mais ces demoiselles restent extrêmement motivées et nos meilleurs ambassadrices.

La mixité du personnel est en bonne voie ou effectif dans la vie scolaire pour exemple de 0% en 2001 on arrive sur Paimpol à 50% en 2010, pour l'enseignement général pas de soucis 80% femme, pour le technique on recrute peu de femme car elles sont peu nombreuses en activité.

Il faut pour l'enseignement technique s'attacher à des anciens navigants expérimentés et brevetés.

DOSSIER DU CESER

« BATIR UNE STRATEGIE MARITIME EN BRETAGNE... AU FANAL DE 15 ANS D'ANALYSES ET DE PROPOSITIONS DU CESER 1999-2015 »

CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ENVIRONNEMENTAL DE BRETAGNE

SESSION DU 14 SEPTEMBRE 2015

DELIBERATION DE L'ASSEMBLEE

Session de septembre 2015

Section Mer-Littoral

Rapporteur : M. Jean-Yves LABBE
Président de la Section

**BATIR UNE STRATEGIE MARITIME EN BRETAGNE...
AU FANAL DE 15 ANS D'ANALYSES ET DE PROPOSITIONS DU CESER 1999-2015**

La section Mer Littoral du CESER de Bretagne a débuté ses travaux, en 1999, sur la mer comme axe de coopération avec le Royaume-Uni. Il s'agissait de l'une des premières déclinaisons des « sept priorités pour la Bretagne », contribution de l'assemblée consultative à l'élaboration du plan de développement régional, qui affirmait la nécessité pour la Bretagne d'être davantage ouverte et reliée à l'Europe.

Les deux façades maritimes de la Bretagne ouvrent en effet la région vers l'une des plus grandes routes maritimes du monde, mais aussi vers des écosystèmes marins et côtiers particulièrement riches, supports d'activités nombreuses et diversifiées aujourd'hui et réservoirs de nouvelles ressources pour demain.

Démarrer par ce travail, c'était ouvrir le champ de tous les possibles. Le CESER n'a eu de cesse, ensuite, d'explorer et consolider cette ouverture initiale par de nombreuses réflexions et propositions sur les enjeux de la mer et du littoral en Bretagne, et au-delà, dans un horizon élargi, en collaboration avec les CESER de la façade atlantique.

* * *

Ces 15 ans d'analyses et de propositions constituent un fonds sans équivalent d'expression partagée des diverses composantes de la société civile sur l'enjeu d'une appropriation collective de l'exploitation durable des océans et de leur protection. Ce fonds prend aujourd'hui une dimension particulière alors qu'est prévue l'élaboration d'une Stratégie régionale pour la mer et le littoral, concomitamment avec l'élaboration du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), confiée au Conseil régional par la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) du 7 août 2015.

C'est l'occasion pour le CESER de reprendre les axes fondateurs de sa réflexion, de les compléter par des propositions nouvelles tenant compte de l'évolution du contexte économique, social, environnemental et politique, et d'apporter ainsi une nouvelle contribution à l'élaboration de ces stratégies et schémas.

Trois axes fondateurs

Le développement d'une économie maritime dynamique et innovante

La Bretagne est caractérisée par une très grande diversité d'écosystèmes côtiers et marins qui assurent des fonctions écologiques variées, elles-mêmes à la base de ressources et de services nombreux fournis à la société. C'est sur l'ensemble de ces services rendus par les écosystèmes, et avec une approche volontairement extensive, que le CESER a choisi de fonder sa définition de l'économie maritime. Il reprend ici quelques propositions de ses travaux pour une économie maritime dynamique et innovante.

- > Conforter les activités de pêche, valoriser la conchyliculture et la sécuriser dans son environnement, par l'élaboration dans la Stratégie régionale pour la mer et le littoral d'un chapitre ayant valeur de Schéma de développement durable de la pêche et de l'aquaculture
- > Piloter le déploiement des énergies marines, en synergie avec la construction/réparation navale civile et militaire, en poursuivant une stratégie offensive d'attractivité industrielle
- > Faire de la stratégie portuaire le pivot de la politique maritime régionale, en connectant les ports aux transformations de l'économie maritime et de leurs hinterlands
- > Organiser et valoriser la filière du nautisme, en renforçant la coordination régionale et le pilotage de la filière
- > Promouvoir une économie maritime pensée dans toutes ses dimensions, avec une attention particulière portée à ses transformations, aux interfaces et aux synergies entre secteurs et entre filières
- > Faire des emplois maritimes des emplois durables, en intégrant pleinement la dimension sociale et la formation à la Stratégie régionale pour la mer et le littoral.

La mise en œuvre d'une gestion durable des écosystèmes côtiers et des ressources marines

Les milieux côtiers sont particulièrement riches et produisent des ressources et des services nombreux et variés. Ils sont aussi vulnérables, parfois dégradés, et soumis à une pression toujours plus forte, qui risque de compromettre leur capacité à produire ces ressources. La préservation de l'environnement marin est donc une condition obligatoire au maintien du bon fonctionnement des écosystèmes, à l'attractivité et au dynamisme des territoires côtiers.

- > Comprendre et expliquer les atteintes au fonctionnement des écosystèmes, afin de faire prendre conscience de l'importance de préserver le potentiel écologique, économique, social et culturel des milieux côtiers

> Préserver pour se développer : la gestion doit être axée sur le maintien des fonctionnalités de l'écosystème et des services qu'il rend à la société (exploitation des ressources marines).

Le développement d'une éducation maritime pour tous

Ouvrir davantage le développement régional vers la mer, impulser une économie maritime dynamique et innovante, mettre en œuvre une gestion durable des écosystèmes côtiers et des ressources marines : tout cela n'est possible que si l'éducation maritime est résolument encouragée et déployée.

> Soutenir le développement d'une éducation maritime multiforme, dans le prolongement de l'initiative « Eduquer à la mer et au littoral »

> Mieux connaître et faire connaître les écosystèmes côtiers, en facilitant l'accès aux travaux conduits par un pôle de recherche et de formation de tout premier plan

> Consolider l'observation de l'économie maritime et mieux comprendre son potentiel de développement, en confortant la mise en place d'un réseau d'observation aujourd'hui en construction

> Valoriser les métiers de la mer et les formations à ces métiers, en faisant (re)connaître la mer et le littoral comme supports d'activités économiques ; développer l'attractivité des métiers et anticiper les besoins de formation.

Une stratégie régionale s'appuyant sur trois piliers

Une stratégie d'anticipation

La Stratégie régionale pour la mer et le littoral doit s'inscrire résolument dans la durée et pour cela intégrer une dimension prospective, appréhender les transformations de la société et de ses besoins, mais aussi les évolutions des écosystèmes côtiers soumis à l'influence d'un certain nombre d'atteintes citées plus haut.

> Anticiper les transformations de la société, et notamment l'augmentation des pressions exercées sur le littoral, mais aussi les dynamiques socioculturelles qui portent et font vivre la maritimité de la Bretagne

> Anticiper les évolutions des écosystèmes côtiers, notamment au regard des enjeux climatiques et de leurs conséquences sur le trait de côte, sur le cycle de vie des espèces et donc sur l'exploitation des ressources marines, en adoptant une approche systémique.

Une stratégie d'impulsion

La Stratégie régionale pour la mer et le littoral doit valoriser une nouvelle image de la Bretagne maritime, fondée tant sur ses richesses traditionnelles que sur sa créativité

contemporaine, ses réussites et son potentiel. Elle doit promouvoir la mer comme accélérateur de développement, porteuse d'innovation, créatrice de compétences.

Une stratégie de coopération

En 15 ans, de nombreuses initiatives partenariales en faveur de la mer et du littoral ont été prises en Bretagne (Pôle Mer Bretagne Atlantique, Europôle Mer, Bretagne Pôle Naval, Nautisme en Bretagne...). Elles ont fortement contribué à une habitude de coopération, construite et renforcée au fil du temps.

Outil opérationnel de la mise en réseau des acteurs de la mer et du littoral en Bretagne, la Conférence régionale de la mer et du littoral a confirmé ce mouvement et créé un climat de dialogue reconnu et apprécié de tous ses participants. Le CESER a toujours affirmé son attachement à cette instance de gouvernance, à laquelle il contribue très régulièrement. Elle peut être motrice et porteuse de la Stratégie régionale pour la mer et le littoral, à condition qu'elle renforce la dimension participative et la conduite de travaux de fond, notamment dans les groupes de travail thématiques.

En conclusion : construire la maritimité de demain

15 ans d'analyses et de propositions...

Le croisement des regards propre au CESER apporte un éclairage inédit sur les enjeux de la mer et du littoral en Bretagne. Lieu d'échanges et de dialogue entre les diverses composantes de la société civile, le CESER constitue un outil de médiation sans équivalent permettant de produire une expertise collective. A ce titre, ses travaux contribuent à mieux connaître les enjeux liés à la mer et au littoral, en cherchant le plus grand dénominateur commun entre des points de vue qui peuvent être différents.

Le CESER s'attache toujours, dans ses travaux, à établir un état de la connaissance sur le sujet traité, afin d'appuyer sur une vision à la fois large et précise des enjeux liés à la mer et au littoral ses propositions, parfois ses alertes, parfois ses messages de sensibilisation. Formation, éducation, information, consultation, concertation : progressivement, ces notions se sont affinées pour aboutir à une notion chère au CESER, celle de l'appropriation collective et de l'envie de « faire ensemble ».

Et ces 15 années de travaux ne sont que le début de cette volonté de « faire ensemble », tant les pistes de réflexion sont nombreuses pour faire de la mer et du littoral des atouts forts du développement économique, social et environnemental de la Bretagne et construire la maritimité de demain.

... pour bâtir et mettre en œuvre une stratégie maritime en Bretagne

La réforme territoriale qui s'achève et les possibles partages de compétences entre collectivités territoriales vont réinterroger le Conseil régional et ses partenaires sur leurs

politiques en faveur de la mer et du littoral. Au moment où de nombreuses autres régions maritimes seront mobilisées sur leur fusion, la Bretagne doit mettre à profit le temps dont elle dispose pour construire une Stratégie régionale de la mer et du littoral, gage de la meilleure articulation possible entre les différents niveaux de collectivités, notamment l'échelon du pays, et avec l'Etat en région. Il y a à la fois une opportunité et une urgence à agir pour bâtir et mettre en œuvre cette stratégie.

**Cet avis du CESER
a été adopté en séance plénière
à l'unanimité**

EXPRESSION DES MEMBRES EN SEANCE : COMMUNICATIONS ECRITES

INTERVENTION de Mme Evelyne Lucas (Chambre de commerce et d'industrie de Région Bretagne)

Je m'exprime au nom des acteurs économiques du collège 1.

La discussion autour de la stratégie maritime bretonne s'opère effectivement dans un contexte singulier au regard du renouvellement du Conseil Régional prévu en décembre prochain et suite à l'adoption de la loi NOTRe. En effet, la nouvelle mandature amorcera le travail d'élaboration des schémas régionaux en matière de développement économique et d'aménagement du territoire. Elle constituera l'occasion d'y intégrer une ambition maritime forte, essentielle pour notre région où la mer recouvre déjà 10% des emplois bretons alors que les perspectives ne manquent pas.

Les filières concernées sont nombreuses, dynamiques et innovantes. Nous partageons l'idée qu'il faille les soutenir : activités de pêche, conchyliculture, énergies marines, construction navale, nautisme, tourisme ... Aucune autre région française ne peut se targuer d'avoir l'ensemble de ces filières contribuant à son économie maritime. Ce sont autant d'atouts qui doivent constituer la boussole d'une stratégie maritime pour notre région.

Aussi, espérons-nous que la concertation qui préfigurera la stratégie régionale pour la mer et le littoral saura mettre les moyens en cohérence avec une ambition partagée par les professionnels. L'efficacité de la future stratégie régionale dépendra également de sa capacité à répartir clairement les rôles entre les nombreuses parties prenantes de l'écosystème maritime, notamment entre les différents niveaux de collectivités, dont la dispersion des interventions nuit à la cohérence d'ensemble. Nous souhaitons relayer à ce stade trois sujets de préoccupation pour les acteurs économiques :

- La flotte de pêche bretonne connaît une érosion importante depuis plusieurs années. Elle s'accroît aujourd'hui par le rachat de bateaux de pêche bretons par des acteurs étrangers, qui doit amener à des actions volontaristes pour garantir le renouvellement de la flotte en Bretagne.
- La nécessaire amélioration de la lisibilité des concédants portuaires. Nous sommes d'ailleurs en attente d'une clarification de ce que deviendront les ports de commerce départementaux suite à la loi NOTRe. Nous pensons que la Région serait la plus à même de prendre la compétence portuaire pour éviter les disparités territoriales.
- Enfin, cette stratégie maritime sera indissociable de notre stratégie logistique et devra donc s'articuler avec la Stratégie Régionale pour l'Action Logistique (SRAL). Les ports bretons constituent des portes d'entrée et de sortie de biens et de personnes et recouvre une économie dynamique : ainsi, plus de 8 millions de tonnes de marchandises et 4 millions de passagers y transitent chaque année. Cette vocation de transport maritime doit être selon nous confortée dans la future stratégie régionale.

Je vous remercie de votre attention.



INTERVENTION de M. Stéphane CREACH (Comité régional CGT de Bretagne)

Le rapport de la section Mer Littoral du CESER de Bretagne pour lequel l'instance est appelée à se prononcer est pour le moins inédit puisqu'il s'agit, ce qui est suffisamment rare pour le souligner, de tirer un bilan de réflexion, de propositions et d'analyse.

Ce travail s'inscrit dans le même temps dans une certaine continuité puisqu'il propose, avec une certaine lucidité, de "bâtir une stratégie maritime en Bretagne" et "de la mettre en œuvre".

Rien que cet aspect devrait faire réfléchir l'exécutif régional car si cette stratégie est à bâtir, c'est qu'elle n'existe pas.

De la valorisation de la mer, à sa connaissance, sa protection, en passant par son utilisation, sa promotion, ..., des transports au sport, de la construction navale à la recherche, des bio technologies à l'énergie, de la pêche à l'éducation, des transports aux activités portuaires, il est possible de croiser des vécus et expériences, des actualités, des exemples d'abandon comme d'innovation.

Cela suppose avant tout de regarder en face ce qui fait fonctionner le moteur de l'économie.

La réponse est si évidente qu'elle est très peu prononcée dans les discours officiels : l'être humain.

En replaçant l'humain au centre des préoccupations, il paraît évident que nombre de situations qui paraissent complexes auraient tendance s'éclaircir.

Pour la CGT, c'est dans ce cadre de construction de réponses structurantes à une véritable prise en compte d'une stratégie maritime et d'une politique intégrée que la place des femmes et des hommes est primordiale.

Ces enjeux se confondent aussi d'ailleurs avec d'autres comme ceux de la formation des métiers liés au maritime, c'est ainsi que la séance de ce jour a pour le moins cette originalité de proposer 3 études toutes tournées vers la mer.

Pour l'avant dernière séance ordinaire du CESER avant les prochaines élections régionales ce clin d'œil de la société civile envers les responsables politiques est assez malicieux.

Ce rapport est suffisamment concentré en termes de propositions pour porter et concrétiser le développement régional tourné vers la mer, développement tant souhaité par de nombreux acteurs.

De l'économie, à l'éducation et l'environnement, des transports aux sciences, il y a lieu de connaître, de faire connaître, de former, de travailler, d'utiliser, de valoriser, de protéger, de tirer partie, d'anticiper, de coopérer, de promouvoir, d'innover, de préserver, de cultiver, de

partager...et de comprendre. C'est encore pourquoi dans l'examen de ce document à cette séance plénière du CESER nous adressons, ensemble, un message fort, que nous le voulions ou non, bien sûr à l'exécutif régional mais aussi au monde politique plus largement, aux acteurs économiques et sociaux, environnementaux, culturel et sportif. Plus largement encore à l'opinion publique.

De cette évidence de faire de la mer un réel atout et une donnée d'entrée d'une réflexion et d'une stratégie partagée, il convient d'en tirer l'ensemble des aspects qui singularisent notre Région, pour mettre en lumière, bien sûr les avantages et les atouts en n'éluant en rien les aspects d'un écosystème qui peut se révéler fragile, et, en tous les cas susceptibles d'être en proie aux forces de la nature elle-même, quand ce n'est pas à celle de « la pression » foncière.

Comme autre élément d'éclairage, gageons également qu'une stratégie maritime se construit aussi examinée de la terre avec les grands enjeux des connexions de transports et leur complémentarité par exemple. Ces enjeux se confondent aussi d'ailleurs avec ceux de l'accès à l'énergie, aux services publics, aux réseaux de communication dans une situation excentrée et bordée de mer.

Ce rapport n'aborde pas, dans sa construction, la pénétration dans le monde du travail lui-même par la dimension sociale et les besoins des acteurs qui vivent par leur travail dans ce monde maritime.

Le 25 juin dernier la CGT de Bretagne a réalisé un carrefour social à Brest autour du thème du travail et de la mer.

Ce rendez-vous, comme beaucoup d'autres, a permis de mettre en évidence que pour créer demain et inventer, il faut réaliser aujourd'hui.

Pour développer, il faut construire, en tirer le retour d'expérience et innover de nouveau.

Il est ainsi indispensable de conserver sur les territoires les moyens de production, les lieux de formations, les services publics, les lieux d'expertise, ...

« Les gourous des verrous technologiques » comme quoi on conserverait toujours une longueur d'avance même en transférant les technologies vers des tiers ont comme approche un sacré degré d'élitisme malvenu et aussi, c'est plus dangereux, une opinion particulière du genre humain faisant de certains « des cerveaux » et d'autres « des bras. »

Le monde maritime a donc besoin d'un ancrage fort dans son territoire de ses secteurs historiques et il est pour le moins paradoxal que cette période se conjugue avec une forte recomposition du secteur naval civil et militaire en Bretagne.

DCNS connaît l'un des plus vastes plans de bouleversement de son histoire, les luttes des personnels s'organisent en défense à ce chantier de destruction, et nous les saluons.

Ce qui se passe à DCNS n'est pas un ajustement patronal visant à la reconquête de l'excellence opérationnelle, c'est une stratégie de destruction de l'outil industriel pour satisfaire la financiarisation de l'outil de Défense Nationale.

La CGT se saisit de cette séance particulièrement maritime pour soulever la situation très troublée de la navale en Bretagne et elle continue de dire que le sabordage des chantiers STX du Rohu à Lanester fait partie de ce vaste mécano politico-industriel qui se déroule sous nos yeux et que nous condamnons.

La France, donc la Bretagne, a besoin des toutes les composantes du secteur naval, l'un civil et l'autre militaire, secteurs confortés dans leurs prérogatives et leurs possibles développements adjacents sur des activités d'utilité publique principalement.

« Bâtir une stratégie maritime en Bretagne » est véritablement une ambition partagée par la CGT..

Elle votera ce rapport avec des exigences de suivi pour « une véritable mise en œuvre » d'une stratégie globale et émancipatrice.

**INTERVENTION de Mme Marie-Pascale DELEUME
(Association Eau et rivières de Bretagne
Bretagne vivante
Réseau cohérence)**

Nos associations partagent globalement les analyses et les orientations proposées par le CESER dans son document intitulé « Bâtir une stratégie maritime, au fanal de 15 ans d'analyses et de propositions du CESER 1999-2015 ».

Les trois axes fondateurs pour bâtir une stratégie maritime en Bretagne sont équilibrés entre le développement de l'économie maritime, le développement d'une éducation maritime pour tous et la mise en œuvre d'une gestion durable des écosystèmes côtiers et des ressources marines. Ce dernier axe s'appuie en particulier sur le document publié par le CESER en 2011 et intitulé « Milieux côtiers, ressources marines et société » dans lequel sont définies 10 orientations pour une gestion durable des écosystèmes côtiers et des ressources marines en Bretagne. L'une d'entre elles en particulier concerne la mise en place de moyens pour de meilleures connaissances et évaluations des écosystèmes marins et côtiers dans des dispositifs de long terme en donnant et redonnant aux disciplines fondamentales toute leur place et en favorisant la pluridisciplinarité dans l'approche écosystémique. Cette orientation est reprise, et c'est une nouveauté, dans le projet de Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) de Loire-Bretagne 2016-2021. Les associations de protection de l'environnement soutiennent cette orientation émise par le CESER et le SDAGE et souhaitent que les autorités et organismes compétents s'en emparent.

En effet l'état des lieux et des ressources doit d'abord être examiné et reconnu avant de définir de nouveaux objectifs économiques !

Or les moyens d'évaluation sont fortement à la baisse et, de toute façon, déjà très en-deçà des besoins :

- le suivi des stocks de poissons pélagiques par IFREMER est en baisse constante ;
- les trois réseaux scientifiques de suivi du milieu marin (REBENT/réseau des habitats et biocénoses benthiques - REPHY/Réseau de surveillance du phytoplancton et des phycotoxines - le RNO (Réseau national d'observation de la qualité du milieu marin) voient leurs moyens et leurs missions se réduire (périodicité, nombre de points de référence, etc.). De fortes inquiétudes se font jour à nouveau sur le maintien du REBENT, réseau essentiel de suivi à long terme ;
- la création du réseau d'Aires Marines Protégées (AMP) est une avancée incontestable, mais il faut noter l'ambiguïté de ces nouveaux outils de gestion durable des ressources marines. Et s'il est trop tôt pour tirer des conclusions, il semble que, pour l'heure, les moyens et l'autorité de ces AMP ne permettent guère d'avancées significatives dans une gestion durable des ressources halieutiques.

Par ailleurs, au vu des difficultés rencontrées, nous souhaiterions insister sur 3 points :

- la gestion des ports n'est pas sans poser quelques problèmes environnementaux lors des agrandissements ou de l'entretien. D'une part les boues issues des dragages d'entretien demandent une vraie réflexion d'ensemble sur les coûts d'entretien à intégrer dans les tarifs

portuaires et sur les méthodes de traitement de ces boues dont le taux de pollution est, hélas, généralement important. Actuellement la solution fréquemment employée de clapage en mer n'est pas satisfaisante au regard de la nécessité de protection du milieu marin. C'est une doctrine d'ensemble qui est à construire. De même si l'adaptation du port de Brest pour accueillir les énergies marines par consolidation du polder est bien compréhensible, l'approfondissement du chenal pour accroître la jauge des bâtiments accueillis risque d'impacter très gravement les milieux, aussi cet aspect doit être correctement pris en compte dans l'appréciation du développement de ce port ;

- la Bretagne est régulièrement confrontée à des problèmes d'extraction de matériaux marins qui soulèvent bien des problèmes et des oppositions. Là encore, il serait vraiment souhaitable qu'une réflexion menée dans la concertation et en amont de toute demande conduise à élaborer une doctrine définissant les lieux à potentiels extractifs exploitables dans des conditions satisfaisantes pour la pêche et les riverains, et impactant le moins possible le milieu ;

- enfin nous posons la question de la cohérence des politiques avec une gestion intégrée soutenable du milieu marin, quand le choix est fait de « valoriser » industriellement des algues vertes, symptôme d'un dérèglement environnemental, par prélèvement mécanique dans le rideau de vagues proche du rivage avec tous les effets destructeurs sur les poissons juvéniles, les invertébrés de la zone intertidale rajoutant de nouvelles perturbations profondes de l'écosystème... comme l'ont montré les relevés effectués en baie de Douarnenez !

Tout cela renvoie principalement aux responsabilités de l'État, mais les carences observées pèsent négativement sur l'efficacité des outils de la Région : Charte des espaces côtiers bretons, GIZC (Gestion intégrée de la zone côtière).

Nos associations approuvent aussi le CESER quand il écrit dans son document de 2011 : « la protection de l'environnement ne doit pas être perçue comme un obstacle au développement économique mais comme une ressource ». Ce souhait appliqué au milieu marin doit aussi valoir dans le domaine terrestre, d'autant qu'une part importante des dysfonctionnements et pollutions du milieu marin y trouvent leur origine. Pour lutter contre les marées vertes, contre les contaminations bactériennes des coquillages, contre les effets des pesticides sur le phytoplancton marin, et donc pour préserver l'économie du secteur côtier, il faudra bien persévérer les réglementations et les normes à tous niveaux pour les activités terrestres.

Aussi les associations de protection de l'environnement, même si elles sont pleinement conscientes des profondes difficultés économiques d'une partie importante des exploitations tournées vers l'élevage, dénoncent la demande d'un syndicat agricole d'assouplissement des règles environnementales. Le moratoire sur ce sujet accordé par le gouvernement est un mauvais signal pour tous quant à la protection des milieux, et ne pourra que susciter la désapprobation de la Commission européenne au regard de l'application de la Directive cadre sur l'eau. Il est clair que ce positionnement d'une partie du monde agricole est en parfait décalage par rapport aux recommandations du CESER et du SDAGE Loire-Bretagne.

Pour finir, si comme le dit Madame la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : " Les océans sont à la fois la partie du globe qui subit le plus de problèmes et celle qui peut apporter les solutions puisqu'elle est le premier puits de carbone " et quand on sait que les retombées de CO₂ dues aux activités humaines conduisent à l'acidification des océans réduisant ainsi la capacité d'absorption du CO₂, à la veille de la COP 21 à Paris il y a urgence à agir sur tous les fronts maritimes et terrestres !



INTERVENTION de M. Gilles POUPARD (Union régionale interprofessionnelle de la CFDT Bretagne)

La section Mer Littoral de notre assemblée a 15 ans. Elle est donc encore jeune mais elle depuis sa naissance déjà effectué un travail remarquable d'analyses et de propositions tant sur le volet développement économique lié à la mer qu'en matière de protection de l'environnement. Dans ce domaine complexe et transversal où les interactions entre économie et écosystèmes sont multiples, elle a su développer dans les 10 rapports publiés une réelle expertise collective. La synthèse présentée aujourd'hui apporte une vision d'ensemble à ces travaux.

La CFDT s'est largement engagée dans cette démarche notamment en rapportant ou co-rapportant à quatre reprises et elle continue à le faire avec aujourd'hui deux représentants dans la section. Pour la CFDT, l'économie maritime bretonne forte de 100 000 emplois est un pilier majeur de l'économie régionale et constitue un potentiel de développement pour l'avenir. La CFDT se retrouve bien dans la double dimension : économique et environnementale des travaux de la section qui est indispensable à un développement durable.

Dans la période de transition économique, numérique et écologique que nous connaissons aujourd'hui, la CFDT soutient l'objectif souligné par le rapport de bâtir une stratégie maritime en Bretagne.

Cette stratégie est indispensable car les promesses de la croissance bleue ne se concrétiseront dans notre région que si les objectifs sont clairs et partagés, les moyens mis en adéquation et la mise en œuvre suffisamment rapide.

Il y a urgence, la seule énergie marine exploitée en 2015 en Bretagne date de 1966 et provient de l'usine marémotrice de La Rance. La concrétisation de la filière EMR rappelée par le CESER il y a déjà trois ans est plus que jamais indispensable à l'heure où d'autres régions s'engagent déjà dans des investissements productifs et des réalisations concrètes sur leurs territoires.

La concurrence est rude et il serait vraiment préjudiciable que la filière que nous défendons se concrétise ailleurs que sur nos territoires. Cette filière doit permettre de capter de nouveaux marchés, de sauvegarder l'emploi dans certaines entreprises et d'assurer le maintien des compétences dans les bassins d'emplois, en ligne avec les objectifs environnementaux.

Mais cela ne pourra se faire sans une réelle volonté des industriels concernés et à la condition que ceux-ci revoient leur politique de sous-traitance. Si pour certains prototypes,

les composants sont déjà réalisés aujourd'hui à l'étranger, quant sera-t-il des éléments des futures fermes commerciales ? Pour la CFDT, il est maintenant urgent de concrétiser cet investissement par l'arrivée de projets créateurs d'emplois sur nos territoires avec un véritable chef de projet Régional aux commandes, identifié par les différents acteurs.

Par ailleurs, notre économie maritime est vulnérable : des plans de restructuration touchent plusieurs entreprises de la navale ; un plan de performance vient par exemple d'être annoncé à DCNS ; l'ostréiculture est également affectée par une surmortalité des huîtres et menacée par la dégradation de la qualité des eaux. Que dire du modèle économique de la pêche qui est régulièrement remis en cause.

Mais notre économie maritime est aussi porteuse d'innovation et de développement : les énergies marines bien sûr, mais aussi la filière algale, les biotechnologies marines, le tourisme, le navire du futur ou le numérique.

Ces filières et ces potentiels doivent être concrétisés ! Une stratégie de développement doit être bâtie avec toutes les parties prenantes et en particulier avec les salariés. La dimension sociale de la mer et du littoral est le troisième pilier indispensable à développer en synergie avec le volet économique et environnemental.

C'est pourquoi la CFDT continuera à s'engager dans les travaux de la section Mer et Littoral du CESER, ainsi que dans les documents à venir portés par le Conseil régional : actualisation de la SRDEII et élaboration du SRADDET.

DOSSIER DES CESER DE L'ATLANTIQUE

« SUBMERSION MARINE ET EROSION COTIERE : CONNAITRE, PREVENIR ET GERER LES RISQUES NATURELS LITTORAUX SUR LA FAÇADE ATLANTIQUE »

**CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL
DE BRETAGNE**

SESSION DU 14 SEPTEMBRE 2015

DELIBERATION DE L'ASSEMBLEE

Session de septembre 2015

CESER de l'Atlantique

Rapporteur : M. Didier HUDE

**SUBMERSION MARINE ET EROSION COTIERE :
CONNAITRE, PREVENIR ET GERER LES RISQUES NATURELS LITTORAUX SUR LA FAÇADE
ATLANTIQUE**

En juin 2013, la thématique des risques littoraux se trouvait au cœur des réflexions de l'étude « *Populations et activités sur le littoral atlantique : enjeux fonciers. Quelle gouvernance ? Avec quels outils ?* » menée par les CESER de l'Atlantique. Les CESER s'accordaient sur la nécessité d'approfondir cette question, qui s'exprime avec beaucoup d'acuité sur les côtes atlantiques et possède à ce titre **un caractère transversal et interrégional**. Sans nier l'importance des autres risques, ils se sont concentrés sur deux aléas spécifiques au littoral : la submersion marine et l'érosion côtière.

Lothar, Martin, Klaus, Xynthia, Dirk, Petra... Sur la période 1999-2014, la fréquence et l'intensité des événements combinées à un accroissement des enjeux ont inauguré un **cycle de renforcement des politiques publiques de prévention et de gestion des risques littoraux** (prescription de Plans de Prévention des Risques Littoraux prioritaires, adoption de stratégie nationale de gestion, etc.). Paradoxalement, la perception de la vulnérabilité reste inégale selon les territoires, tant au niveau de la population que des élus. Il y a parfois même un certain déni quant à la réalité des risques et les politiques de prévention souffrent d'une acceptabilité sociale assez faible.

Il est nécessaire aujourd'hui d'entrer dans **une logique de responsabilisation de l'ensemble des acteurs**, tout en précisant les différents niveaux de compétences et d'interventions. Des évolutions culturelles et sociétales dans l'approche du risque sont requises, ce que les CESER ont souhaité accompagner et encourager. Au préalable, ils ont tenu à conduire une analyse de la vulnérabilité des côtes atlantiques. Ce diagnostic est suivi d'un recensement des acteurs et outils à la disposition de l'action publique pour la prévention et la gestion des risques littoraux sur la façade atlantique. Forts de ces enseignements, les CESER de l'Atlantique soulignent la nécessité de changer notre rapport au risque et nos logiques d'aménagement.

PARTIE I

Aléas, enjeux, risques : la vulnérabilité de la façade atlantique

> Une façade très attractive en termes de population et d'activités

Le territoire de la façade atlantique n'échappe pas au phénomène d'*haliotropisme* qui se développe depuis les années 1980 : il est caractérisé par une **concentration de plus en plus importante des populations et des activités** dans la bande côtière, avec une densité de population supérieure à la moyenne calculée à l'échelle métropolitaine. Les dix départements de la façade atlantique devraient

accueillir 2,1 millions de nouveaux habitants d'ici 2040, avec une part en hausse des résidents âgés de 60 ans ou plus. Le littoral atlantique est également le siège d'un panel varié d'activités économiques : pêche, ostréiculture, agriculture littorale, tourisme, activités portuaires et industrielles, etc. Selon le ministère en charge de l'environnement, un tiers des emplois seraient situés en zone inondable. Cette concentration des populations et des activités dans les espaces côtiers a des conséquences importantes car elle représente autant d'enjeux humains, environnementaux et matériels vulnérables aux risques littoraux.

> Une façade atlantique particulièrement exposée aux aléas

Le littoral atlantique est constitué de natures de côtes très diversifiées mais trois typologies se détachent cependant :

- Les côtes majoritairement rocheuses de la Bretagne à la Loire-Atlantique, n'excluant pas des particularités de côtes basses ou sableuses ;
- Les côtes basses du Centre Atlantique, entre les estuaires de la Loire et de la Gironde, avec une grande superficie de zones basses plus ou moins poldérisées ;
- Les côtes majoritairement sableuses d'Aquitaine jusqu'au Pays Basque (environ 40 km de côtes rocheuses particulièrement fragiles).

Ces linéaires sont exposés différemment : schématiquement, les côtes sableuses sont très sensibles à l'érosion tandis que ce sont les côtes basses qui sont les plus vulnérables aux phénomènes de submersion marine. A l'échelle du littoral atlantique, quasiment **un tiers des côtes est concerné par l'érosion** (EUROSION, 2004). Cette instabilité sédimentaire tient à plusieurs paramètres, y compris naturels, mais elle est accélérée par l'activité humaine. Concernant la **submersion marine**, la délimitation des zones soumises au risque est délicate mais l'emprise maximale des zones basses constitue un bon indicateur des secteurs susceptibles d'être inondés : sur le territoire français (outre-mer compris), près de 753 000 hectares sont en zone basse, la façade atlantique concentrant à elle-seule 56% de ces zones (CEREMA, 2010).

Les zones estuariennes, nombreuses sur la façade atlantique, présentent une vulnérabilité particulière en raison de leur double exposition aux risques de crues fluviales d'une part et de submersion marine d'autre part. Le phénomène d'envasement semble également avoir des incidences en termes de vulnérabilité.

Certains secteurs de la côte atlantique sont particulièrement vulnérables et font l'objet d'une attention accrue au sein des politiques publiques (territoires à risque important d'inondation notamment). Leur identification ne doit cependant pas conduire à occulter le risque sur les autres secteurs : l'ensemble de la façade atlantique est exposé, d'une façon ou d'une autre, aux risques littoraux.

Les CESER de l'Atlantique s'interrogent enfin sur **l'impact potentiellement aggravant de certains phénomènes**, dont les conséquences sur la vulnérabilité sont encore méconnues ou ignorées. Notamment le changement climatique, qui se traduit par une élévation du niveau marin susceptible de conduire à des inondations plus fréquentes des zones basses et à une vulnérabilité accrue aux phénomènes de surcote. Le Groupement d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat

(GIEC) prévoit également une augmentation de l'intensité des événements météorologiques extrêmes, confirmée par les modélisations de sinistres climatiques effectuées par les assureurs et réassureurs. Ces derniers prévoient par ailleurs un doublement du coût des dommages dans les 20 prochaines années.

PARTIE II

Acteurs, outils et compétences : l'imbroglia de la gouvernance

Le domaine des risques littoraux est régi par un cadre réglementaire complexe, difficile à appréhender pour les acteurs.

II.1 Des blocs d'acteurs aux compétences croisées

> Les acteurs institutionnels, en charge de la définition et de la mise en œuvre des politiques de prévention et de gestion des risques littoraux

- L'Union européenne : elle participe à la prévention des risques littoraux tant au niveau de la prescription de politiques de prévention (Directive Inondations) que du financement des projets.
- L'Etat : il représente **un échelon d'initiative, de prescription et de porter à connaissance** des dispositifs réglementaires. Il a des responsabilités essentielles en matière de sécurité des personnes et des biens. Il assure enfin une mission de contrôle administratif et de labellisation des actes et projets portés par les collectivités territoriales. Une grande part du financement de l'Etat s'appuie sur le fonds de prévention des risques naturels majeurs (Fonds BARNIER).
- Les Régions et les Départements : ils peuvent contribuer à la prévention et à la gestion des risques littoraux par le financement des projets, l'impulsion de stratégies, voire la maîtrise d'ouvrage dans de rares cas.... Leur implication est variable selon les territoires et les contextes locaux.
- Le bloc communal et intercommunal : en tant qu'autorité administrative, le maire est chargé d'organiser la sauvegarde des personnes et des biens dans le cadre des compétences qui lui sont déléguées (élaboration d'un Plan Communal de Sauvegarde, diffusion d'un Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs, etc.). La commune participe également à la prévention des risques littoraux **dans l'exercice de sa compétence d'urbanisme** : l'élaboration des documents de planification et la délivrance des autorisations d'occupation du sol doivent s'inscrire en compatibilité avec les prescriptions nationales portées à la connaissance du maire par le préfet. La thématique des risques littoraux dépasse cependant l'échelle de la commune et dans le cadre des réformes en cours, les intercommunalités seront amenées à exercer de plus en plus de responsabilités en matière de gestion des risques naturels (transfert de la compétence de prévention des inondations notamment).

> L'expertise, en appui à la décision publique

La puissance publique s'appuie, dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques publiques relatives aux risques littoraux, sur les acteurs de la recherche et de l'observation. Le domaine de l'expertise recoupe une grande diversité d'acteurs dont des structures étatiques (Centre d'études et

d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, Service Hydrographique et Océanique de la Marine, Météo France, Office National des Forêts, Conservatoire du littoral, etc.), des laboratoires de recherche, universités et des structures privées (bureaux d'études, sociétés d'assurances, etc.).

> Une grande oubliée : la société civile dans son ensemble

La complexité apportée par la participation d'un grand nombre d'acteurs laisse peu de place à un acteur incontournable : la société civile dans son ensemble (citoyen, entreprises, associations). Face à des débats très techniques et à un canevas règlementaire jugé illisible, la société civile ne se sent pas toujours concernée. Ce n'est pas lié à un manque d'intérêt pour la thématique : ce sont les modalités d'implication de la société civile qui ne sont pas toujours optimales. Les acteurs regrettent certains freins à l'information et constatent les limites de la concertation. Il en résulte **une incompréhension et une acceptabilité sociale limitée** des politiques publiques relatives aux risques littoraux.

II.2 Un grand nombre d'outils de prévention et de gestion des risques littoraux

Face au caractère inexorable des dynamiques littorales, l'intervention publique vise à assurer la sécurité des personnes et des biens, à réduire l'exposition et la vulnérabilité des territoires et à favoriser le retour à la normale. Il existe quatre modalités principales de gestion du trait de côte : **l'évolution naturelle surveillée, la protection souple du trait de côte, la lutte active ou le repli stratégique**. Le choix se fait selon des critères socioéconomiques, environnementaux et financiers et il suppose également une connaissance précise des phénomènes et enjeux du territoire. La mise en œuvre de ces modes de gestion s'exerce à travers un panel varié d'outils.

> Des outils prescriptifs de planification et de zonage

Les deux principaux outils de prévention sont constitués par le **Plan de Gestion des Risques d'Inondations** (PGRI) et le **Plan de Prévention des Risques Littoraux** (PPRL). Le PGRI constitue la déclinaison, à l'échelle des bassins hydrographiques (Loire-Bretagne et Adour-Garonne pour la façade atlantique), de la Stratégie Nationale de Gestion du Risque d'Inondation. Elaborés par le préfet coordonnateur de bassin, ils énumèrent des orientations et préconisations destinées à gérer et réduire les risques d'inondations. Ils identifient les territoires à risque important d'inondation sur lesquels des stratégies locales de gestion du risque d'inondation devront être élaborées. Le PPRL constitue la déclinaison littorale multi-aléas des Plans de Prévention des Risques Naturels. Il vise à limiter l'augmentation de la vulnérabilité (extension du bâti existant et installation de nouveaux enjeux) et à ce titre, il conditionne les documents d'urbanisme locaux par un zonage prescriptif qui peut aller jusqu'à limiter la constructibilité, voire l'interdire dans certains secteurs. Rappelons qu'en février 2011, des PPRL prioritaires avaient été prescrits sur plus de 200 communes de la façade atlantique. Malheureusement, très peu d'entre eux sont à ce jour approuvés.

> Des outils partenariaux de prévention des risques et de réduction de la vulnérabilité

L'Etat a considéré que les réponses purement prescriptives ne suffiraient pas à gérer le risque et qu'il fallait impliquer directement les acteurs locaux. Il a créé des leviers financiers pour encourager les territoires à réfléchir à la prévention, notamment les **Plans Submersions Rapides (PSR)** et les **Programmes d'Actions de Prévention contre les Inondations (PAPI)**. Ce dispositif offre aux collectivités un cadre contractuel pour la prévention et la gestion des risques littoraux, répondant à une procédure de labellisation par l'Etat et bénéficiant d'un financement dédié. Plus d'une trentaine de ces plans ont été financés sur la façade atlantique depuis juillet 2014.

Il existe enfin des **procédures réglementaires opérationnelles** pour l'alerte (vigilance « vagues-submersion »), la gestion de crise (Plans Communaux de Sauvegarde, expropriation pour cause d'utilité publique) et l'indemnisation des dommages (régime d'indemnisation des Catastrophes Naturelles notamment).

PARTIE III

Préconisations des CESER de l'Atlantique

La submersion marine et l'érosion côtière constituent des risques dont la réalité n'est plus à nier sur la façade atlantique. Aussi faut-il aujourd'hui entrer dans une logique de responsabilisation de l'ensemble des acteurs. Entre « faire avec » et « faire contre », les territoires doivent s'engager dans **des réflexions stratégiques pour assurer une vie soutenable sur le littoral, intégrant les risques littoraux.**

> Préconisation n°1 : Accepter le caractère évolutif et dynamique du littoral

Il est essentiel que tous les acteurs prennent conscience **du caractère inexorable des dynamiques littorales** pour réfléchir à un aménagement durable de cet espace. Une autre priorité est d'accepter le principe d'incertitude : vivre avec les risques nécessite d'accepter l'incertitude de nos connaissances actuelles sur les évolutions futures et de l'intégrer aux stratégies de prévention et de gestion des risques littoraux. Comment réagir compte tenu d'une connaissance qui est et restera parcellaire en raison de paramètres en évolution constante ? Dans le même sens, les CESER de l'Atlantique encouragent les territoires et les acteurs socioéconomiques à intégrer pleinement la problématique du changement climatique.

> Préconisation n°2 : Articuler impérativement la gestion des risques et l'urbanisme

Les dynamiques à l'œuvre sur le littoral, qu'elles soient démographiques ou géomorphologiques, doivent être prises en compte par les politiques foncières et anticipées dans la planification de l'urbanisme. Les CESER de l'Atlantique recommandent notamment d'intégrer les risques littoraux, dont ceux liés au changement climatique, au sein de **stratégies foncières de long terme** (préconisation n°2.1). Face à la surconsommation foncière du littoral, ces stratégies doivent s'élaborer dans une logique de sobriété foncière et de maîtrise de la capacité d'accueil. Une analyse fine de cet indicateur doit permettre d'envisager le retrait des zones les plus sensibles, voire

l'interdiction de construction dans les zones à risque. Sans oublier la nécessaire adaptation des types d'habitats et des techniques de construction (maisons à étage, énergie sécurisée, etc.), qui nécessite d'être innovante et parfois, d'abandonner les modèles existants d'habitat. Les CESER de l'Atlantique encouragent les territoires à envisager davantage la solution du repli stratégique et à se doter de réserves foncières capables de répondre à ces enjeux de relocalisation.

Les CESER encouragent les Régions à prendre en compte les risques littoraux dans leur futur **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)**. Cela contribuera à la cohérence des stratégies territoriales car elles peuvent avoir un effet de levier en tant que chef de file des questions d'aménagement et d'environnement (préconisation n°2.2).

Les CESER de l'Atlantique appellent l'ensemble des acteurs à intégrer davantage les compétences « urbanisme » et « gestion des risques » (préconisation n°2.3). **Ces enjeux sont à ce jour assez souvent envisagés en concurrence alors qu'ils sont interdépendants.** Les communes littorales doivent être intégralement couvertes par des documents de planification (SCOT, PLU, PLU intercommunaux) et une coresponsabilité dans la délivrance des permis de construire pourrait être mise en œuvre dans les zones à risque. Les CESER de l'Atlantique appellent à une intransigeance sur le littoral, car il en va de la sécurité des personnes et des biens.

Les CESER alertent enfin sur **l'absolue nécessité de mise en cohérence et d'articulation** des nombreux dispositifs de prévention et de gestion des risques littoraux (préconisation n°2.4).

> Préconisation n°3 : Concevoir une structure d'observation et d'expertise fondée sur les typologies géomorphologiques du littoral

Les CESER de l'Atlantique considèrent qu'il est nécessaire de proposer **une observation et une expertise unifiées**. Elles doivent être fondées sur les trois typologies littorales dominantes sur la façade atlantique :

- Les côtes majoritairement rocheuses de la Bretagne à la Loire-Atlantique, n'excluant pas des particularités de côtes basses ou sableuses ;
- Les côtes basses du Centre Atlantique entre les estuaires de la Loire et de la Gironde ;
- Les côtes majoritairement sableuses d'Aquitaine jusqu'au Pays Basque.

Les CESER proposent la mise en place d'une entité, qui peut prendre la forme d'une « agence », responsable des études, des diagnostics et des préconisations techniques dans le domaine des risques littoraux. Elle vise l'optimisation des connaissances, des technologies et des expertises pour mieux accompagner les politiques publiques. Elle suppose des regroupements, voire des mutualisations pour éviter d'ajouter une structure supplémentaire. Il faut rationaliser et unifier les compétences. Ce modèle est utilisé et opérationnel à l'étranger, notamment aux Pays-Bas.

> Préconisation n°4 : Acquérir la culture du risque et conserver la mémoire des événements passés

La mémoire des événements passés et la culture du risque constituent un préalable indispensable à l'implication effective des parties prenantes et donc, à l'acceptabilité sociale des politiques de prévention et de gestion des risques littoraux.

Les acteurs doivent conserver **la mémoire des événements passés** pour la transmettre aux générations futures. Il faut dépasser les visions anxieuses et catastrophistes (préconisation n°4.1).

La compréhension des aléas et des enjeux doit permettre au plus grand nombre d'acquiescer **la culture du risque** (préconisation n°4.2). Les liens entre élus, société civile et monde académique et scientifique doivent être recherchés et renforcés. Afin de sensibiliser les différents publics, le développement des formations à destination des acteurs et décideurs locaux et la multiplication des visuels mémoriels et des temps forts informatifs et festifs doivent être encouragés.

> Préconisation n°5 : Réaffirmer le caractère régalien de la sécurité des personnes et des biens

Les CESER de l'Atlantique rappellent **le rôle régalien de l'Etat en matière de sécurité des personnes et des biens**. Il doit être à l'origine d'un cadre technique de référence concernant les méthodologies et les pratiques à mettre en œuvre dans le cadre de la prévention des risques littoraux. Il doit s'assurer de la conformité réglementaire des travaux et effectuer un contrôle effectif suivi d'effets car il s'agit de **la sécurité des personnes et des biens**. Il doit pour cela s'assurer de disposer des effectifs nécessaires et appliquer avec fermeté les réglementations existantes. Il devra s'appuyer sur les **diagnostics fournis par la structure d'observation et d'expertise unifiées** (préconisation n° 3).

> Préconisation n°6 : Définir, mettre en œuvre et optimiser, à l'échelle intercommunale, des stratégies globales de prévention et de gestion des risques littoraux

Il faut un changement de méthodologie dans la façon d'aborder les thématiques littorales à l'échelle locale : la commune ne constitue pas le niveau pertinent de gestion des risques littoraux. Les intercommunalités doivent s'engager dans la définition de stratégies d'aménagement cohérentes, intégrant l'ensemble des enjeux socioéconomiques, urbanistiques et environnementaux. Ces thèmes doivent être débattus globalement et collectivement dans le cadre de **la construction d'un projet pour le territoire cohérent avec le SRADDET** (préconisation n° 6.1). Ce projet doit être porté par l'ensemble des acteurs et il est impératif que les territoires se dotent d'outils efficaces de gouvernance permettant d'associer, le plus en amont possible, l'ensemble des acteurs.

Les CESER de l'Atlantique incitent les communes à se regrouper pour optimiser au maximum la gestion des risques littoraux par **la mutualisation des services techniques et d'urbanisme et la professionnalisation des moyens d'alerte et de gestion de crise** (préconisation n°6.2). Dans ce sens, la généralisation des Schémas de cohérence territoriale, des Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux et des plans intercommunaux de sauvegarde doit être encouragée. Le regroupement des territoires au sein d'Etablissements publics d'aménagement et de gestion des eaux et d'Etablissements Publics Territoriaux de Bassin pourra également permettre d'optimiser la prévention en confiant cette compétence à une structure cohérente en termes de risque.

> Préconisation n°7 : Faire du citoyen et de la société civile des acteurs du littoral

L'implication de l'ensemble des acteurs de la société civile doit permettre l'émergence de solutions partagées et favoriser l'acceptabilité sociale des politiques relatives aux risques littoraux. Aussi, les

CESER encouragent les décideurs politiques à mettre en place **une véritable concertation**, organisée et efficiente dès le début des procédures. Ces phases de concertation sont à distinguer impérativement des phases d'information du citoyen, tout aussi nécessaires. Ces instances doivent permettre à la société civile dans son ensemble de participer à la définition d'un projet de territoire. L'implication des citoyens doit par ailleurs se poursuivre au-delà des procédures (réserves communales de sécurité civile, espaces numériques comme vecteurs d'information et d'implication, etc.).

> Préconisation n°8 : Optimiser les sources de financement

La question du financement est toujours délicate, à plus forte raison dans le contexte actuel de réduction des dépenses publiques. La mise en œuvre des politiques de prévention et de gestion des risques littoraux engendre une grande diversité de coûts (observation, ingénierie et construction des ouvrages, contrôle, financement de la prévention, etc.). Le coût de l'assurance pourrait notamment doubler dans les prochaines années et les CESER de l'Atlantique encouragent les acteurs à anticiper et à **investir davantage dans la prévention**. C'est autant de moyens qui seront économisés sur le curatif. Le fléchage des financements doit être assuré dans ce sens.

Le financement de la prévention et de la gestion des risques littoraux repose par ailleurs sur de nombreux acteurs et outils. Une simplification du dispositif opérationnel est souhaitable et les priorités et fléchages de financement méritent également d'être optimisés. Dans un contexte de transfert partiel de la gestion des fonds européens aux Régions, la réflexion sur le financement des risques littoraux devrait être envisagée de manière globale et complémentaire entre les différents niveaux de contractualisation (programmes opérationnels pour les fonds européens dont la gestion a été confiée partiellement aux Régions, CPER et contrats de territoires). Les fonds doivent être mobilisés sur la base d'une stratégie globale, élaborée à une échelle de territoire pertinente au regard de la thématique des risques littoraux. Pour participer à la cohérence des politiques de prévention des risques littoraux, les CESER en appellent à des concentrations et coopérations renforcées intégrant la thématique des risques littoraux et articulant Contrats de Plan Etat-Région, SRADDET et politiques européennes.

Les CESER souhaitent enfin attirer l'attention sur les risques de déséquilibres territoriaux engendrés par les évolutions à venir, notamment le transfert aux collectivités de la compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI). Les CESER appellent à une grande vigilance dans la mise en œuvre de cette réforme, notamment en ce qui concerne la taxe spécifique (plafonnée à 40 € par habitant) que pourront lever les collectivités locales pour l'exercice de cette compétence. Cette « *aquataxe* » soulèvera sans aucun doute des problèmes d'acceptabilité du côté de la population, sans compter qu'elle pourra engendrer des déséquilibres territoriaux entre les intercommunalités dotées de moyens financiers conséquents et les autres.

**Cet avis des CESER de l'Atlantique
a été adopté en séance plénière du CESER de
Bretagne à l'unanimité**

EXPRESSION DES MEMBRES EN SEANCE : COMMUNICATIONS ECRITES

**INTERVENTION de M. Dominique LECOMTE
(Chambre de commerce et d'industrie de Région Bretagne)**

Je m'exprime au nom des acteurs économiques du collège 1.

Les risques littoraux constituent un sujet d'intérêt majeur pour les acteurs économiques de la façade atlantique. Ainsi, la démarche de réflexion à cette échelle nous paraît utile pour contribuer au débat, dans un contexte où la réglementation en la matière connaît une actualité : suite à la concertation sur les Plan de Gestion des Risques Inondations, ceux-ci vont se décliner dans les territoires considérés à risque en stratégies locales, établies avec les acteurs.

Notre façade connaît en effet des caractéristiques communes, notamment son attractivité qui se traduit par une concentration de plus en plus importante des populations et des activités. S'il est incontestable que cela induit des risques littoraux, cette attractivité est d'abord une chance du point de vue des acteurs économiques, qui n'est à aucun moment soulignée dans le rapport.

En matière de risques littoraux, un premier constat qui est fait et que nous partageons est le suivant : l'ensemble des échelons administratifs, de la commune jusqu'à l'Union européenne, intervient d'une manière ou d'une autre dans ce domaine. C'est donc peu de dire que le cadre réglementaire est complexe et souvent incompris des principaux concernés. L'amélioration de la lisibilité de la gouvernance, en terme d'acteurs et d'outils, nous semble dès lors incontournable pour favoriser une meilleure implication des acteurs et par là même une culture collective du risque.

Cependant, si les risques doivent être davantage pris en compte, nous ne nous résignons pas à la vision uniquement climato-pessimiste de ce rapport. En effet, nous sommes surpris que les CESER envisagent la gestion de ces risques d'une façon passive : retrait des zones sensibles, interdiction de construction dans les zones à risque et incitation à davantage recourir au « repli stratégique ». Si nous ne contestons pas que de telles solutions puissent être envisagées au cas par cas, nous regrettons que seule cette logique fataliste soit évoquée alors que d'autres pays comme les Pays-Bas ont su de longue date intégrer ces risques, s'y adapter et gagner du terrain sur la mer. De même, la Bretagne lance un chantier d'envergure pour développer le port de Brest notamment grâce à l'aménagement d'un polder de 50ha dédié aux énergies marines. Vous le voyez, la littoralisation recouvre certes des risques et des enjeux d'une acuité nouvelle pour nos territoires au sujet desquels il convient de sensibiliser, prévenir et agir pour, le plus possible, ne pas subir mais elle recouvre aussi des opportunités. Nous pouvons nous adapter pour transformer ces défis en atouts pour nos économies.

Je vous remercie de votre attention.



INTERVENTION de M. Michel CARADEC (Union régionale interprofessionnelle de la CFDT Bretagne)

La CFDT se félicite qu'après l'étude « population et activités sur le littoral Atlantique - enjeux fonciers », les CESER de l'Atlantique aient décidé d'approfondir deux aléas spécifiques au littoral : la submersion marine et l'érosion côtière.

La CFDT partage l'affirmation qu'il est nécessaire d'entrer dans une logique de responsabilité de l'ensemble des acteurs.

La Bretagne possède une façade maritime particulièrement attractive en terme de population et d'activités, avec une hausse constante de résidents, souvent aisés, ce qui peut poser un problème de mixité sociale, mais également avec des activités multiples et variées comme la pêche, la conchyliculture, le tourisme, les activités industrielles et portuaires... avec des conflits d'usages avérés. Cette « concentration », comme il est dit dans le rapport, représente des enjeux humains, environnementaux et matériels vulnérables aux risques littoraux, avec notamment le changement climatique qui se traduit par une élévation du niveau marin.

Le rapport du GIEC publié en 2014 insistait sur le caractère irréversible des conséquences du réchauffement climatique. Pour la CFDT, il est donc urgent de s'engager pour le climat. La CFDT s'est mobilisée depuis des années sur les questions du développement durable et le modèle de développement qu'elle appelle de ses vœux doit permettre d'articuler dans une approche intégrée les trois piliers du développement durable : économique, social et environnemental.

Chaque citoyen est potentiellement concerné par les risques de submersions marines car la loi pose toujours le principe de la non responsabilité de l'État. Des mesures drastiques risquent d'être imposées tant aux personnes qu'aux entreprises entraînant une incompréhension et une acceptabilité sociale limitée des politiques publiques, la société civile dans son ensemble étant l'oublié du processus. Pour la CFDT, ces risques, en partie liés au changement climatique, ne peuvent être abordés sans avoir un regard croisé avec les politiques industrielles et énergétiques. La dimension sociale de ces politiques ne peut être réussie sans anticipation des besoins de qualification, compétences, formation et sensibilisation aux enjeux. La CFDT défend la voix du dialogue social pour définir des réponses innovantes pour les salariés concernés par ces risques littoraux.

Dans certains pays du Sud, les changements climatiques vont jusqu'à la destruction de l'outil de travail, il y a donc urgence à anticiper les mutations nécessaires et à préparer les restructurations potentielles : c'est tout l'enjeu de la conférence initiée par la Confédération syndicale internationale sur les enjeux syndicaux de la lutte contre les changements climatiques.

La CFDT qui votera ce rapport, aurait souhaité dans un souci d'anticipation que les répercussions sur l'emploi de la vulnérabilité de la façade Atlantique soient plus approfondis.

INTERVENTION de M. Alain THOMAS (Bretagne Vivante - SEPNB)

Dès sa première préconisation, le rapport qui vient de nous être présenté mentionne l'acceptation du caractère évolutif et dynamique du littoral. Depuis des décennies, les associations bretonnes de protection de la nature n'ont eu de cesse d'inviter à prendre en compte cette réalité dans les aménagements littoraux et donc de « faire avec » et non « faire contre » ces dynamiques naturelles géomorphologiques. Nos associations saluent donc le fait qu'au travers de cette étude incisive et fouillée, la société civile représentée par les quatre CESER de l'Atlantique invite l'ensemble des acteurs concernés à inverser, ou tout au moins, à faire profondément évoluer le regard sur cette question.

Bien que n'apparaissant pas explicitement dans ses huit préconisations, l'étude fait sien les constats par la communauté scientifique du déficit sédimentaire et de la raréfaction des stocks de sable aux échelles régionale et nationale. Cet état de fait doit nous conduire à mesurer avec la plus extrême attention les impacts des prélèvements de granulats et de sédiments marins et à reconsidérer probablement certains objectifs d'apports de matériaux marins figurant dans les projets de développement des ports de commerce bretons.

L'ampleur des bouleversements attendus sur le littoral dans le futur nous oblige à concevoir des formes nouvelles de solidarité et d'appréhension collective des enjeux. L'étude s'y emploie résolument en mettant en avant, par exemple, la coresponsabilité de l'attribution des permis de construire, le renforcement des coopérations inter-communales, inter-communautaires et, nouveauté que nous approuvons fortement, la proposition de concertation à l'échelle des bassins hydro-sédimentaires. En l'occurrence, il s'agirait de s'inspirer des principes des SAGE pour mieux appréhender collectivement les questions d'érosion et de risques littoraux sur des zones géographiquement cohérentes. Nous nous demandons si la loi NOTRe ne pourrait pas faciliter ponctuellement la mise en œuvre de ces solidarités nouvelles au travers de ses incitations à la fusion des communes. Aujourd'hui, des communes littorales à faibles moyens financiers et/ou à territoire restreint trouveraient des réponses à leurs besoins en fusionnant avec des communes rétro-littorales qui apporteraient ainsi des ressources financières et spatiales pour desserrer les tensions foncières sur le trait de côte tout en permettant les relocalisations en termes de logement ou d'activités économiques. Ces communes actuellement rétro-littorales trouveraient ainsi en fusionnant une identité nouvelle et attractive en devenant... communes littorales.

Les prévisions pour le siècle en cours sont pour le moins alarmantes. Elles génèrent logiquement de fortes inquiétudes à la limite du vertige devant l'ampleur des défis relever d'autant que nos sociétés se sont historiquement employées (avec efficacité, reconnaissons le) à « lutter contre la mer ». Nous souhaitons néanmoins rappeler que les impacts futurs sur les littoraux seront aussi porteurs de diverses potentialités économiques. L'inévitable transgression marine et la reconquête par l'océan d'espaces anciennement endigués et poldérisés engendrera parmi d'autres conséquences la formation de milieux écologiquement et biologiquement productifs que l'on saura mettre à profit. A titre d'exemples et tout en mentionnant que ces initiatives n'ont pas été guidées prioritairement

par la prise en compte du changement climatique, on peut rappeler que les réestuarisations partielle ou complète de sites finistériens comme le Ster de Lesconil ou l'Aber en Crozon ne font plus l'objet aujourd'hui de contestations compte tenu des bénéfices apportés en terme de récréation de nurseries halieutiques ou de remobilisation de sédiments renforçant l'armature naturelle de protection des hauts de plages ou de grève.

La cinquième préconisation de l'étude rappelle la fonction régaliennne de l'Etat en matière de protection des biens et des personnes. Elle pointe aussi son rôle essentiel en matière de respect de la conformité réglementaire et de contrôle effectif de tous les types de travaux opérés sur le littoral. Aussi, nous souhaitons vivement que l'Etat préserve, voire renforce, ses moyens décentralisés.

Si nous sommes attachés fondamentalement à la poursuite de la décentralisation, nous faisons cependant remarquer que l'Etat doit se réaffirmer sur ces questions de prévention et de gestion des risques littoraux. Si la surveillance, la défense des frontières sont une compétence régaliennne fondamentale, alors rappelons que littoral est une frontière à sa façon. Son évolution se traduira par des pertes d'espaces terrestres et impose donc un engagement ou une supervision accrue de la part de l'Etat d'autant plus, qu'aujourd'hui, le littoral est de plus en plus perçu comme un bien commun par nos concitoyens.

Pour conclure, nous souhaitons que cette étude approfondie des CESER de l'Atlantique puisse contribuer à faire évoluer significativement les représentations et l'appréhension des risques littoraux.



INTERVENTION de M. Jean-Edmond COATRIEUX (Comité régional CGT de Bretagne)

Après le rapport de juin 2013 des CESER de la façade atlantique sur les enjeux fonciers sur le littoral Atlantique, ce présent rapport vient affirmer et préciser la nécessité de changer le modèle de gestion foncière qui prévaut sur l'ensemble du territoire aujourd'hui.

Tout le monde s'accorde désormais à reconnaître la nécessité de parvenir à une gestion plus raisonnée, plus économe du foncier sur le littoral et pourtant les surfaces réservées à l'agriculture régressent, l'étalement urbain se poursuit.

De la même façon, le réchauffement climatique, qui contribue à la montée des eaux sur nos côtes trouve bien sa source dans le développement des activités économiques. Des solutions sont préconisées mais sans réelle volonté politique d'une remise en cause des modèles dominants comme en matière de transports par exemple.

Il faudra pourtant bien un jour passer du dire au faire sinon on se contentera tout au plus de limiter la casse.

Lors de l'étude précédente, il avait été pointé la multitude d'acteurs et d'outils existant en matière de gestion foncière. Ce rapport insiste dans la partie 2, sur le cadre réglementaire complexe qui régit le domaine des risques littoraux et qui constitue un véritable imbroglio juridique et administratif. Comment s'étonner dès lors de la faible participation des populations à l'élaboration des différents plans ou schémas qui ne sont qu'une juxtaposition de considérations très techniques, réservées à quelques initiés, et qui sont très éloignées des préoccupations de tous les jours.

On a un peu tendance à l'oublier, mais un territoire, c'est d'abord des femmes et des hommes qui vivent, se logent, travaillent, se déplacent sur ce territoire et que c'est en fonction de leur besoins qu'ils convient de construire l'aménagement de ce territoire. Bien entendu cette conception ne remet pas en cause l'exigence de règles applicables à tous, dans l'intérêt général, mais cette conception de l'aménagement permettrait une meilleure appropriation citoyenne des enjeux de leur territoire. C'est une toute autre démarche que celle qui est mise en œuvre aujourd'hui.

La préconisation 5 réaffirme le caractère régalien de la sécurité des personnes et des biens. Elle réaffirme également que l'Etat doit disposer des moyens nécessaires pour assurer ses contrôles et responsabilités et pour veiller à la cohérence de l'expression de ses services consultés en la matière.

Pourtant dans le même temps les différentes lois votées au parlement se traduisent par un désengagement de l'intervention de l'Etat au profit des collectivités et quand il conserve ses prérogatives c'est toujours avec moins de moyens d'intervention humaine et financière. La

mise en œuvre d'outils d'observations sans réels moyens d'analyses en est une flagrante illustration.

Mais la solidarité pour être effective doit aussi se dégager des concurrences que se livrent les collectives territoriales pour construire de réelles coopérations répondants aux besoins des populations et de l'intérêt général. Aucune collectivité ne devrait plus penser son développement, sans se préoccuper des conséquences sur la collectivité d'à côté.

Ce sont quelques réflexions et interrogations que la CGT souhaite apporter en appui à ce rapport qu'elle votera.