

## Avis du CESER sur le dossier du Conseil régional « Feuille de route Mer & Littoral de la Région Bretagne pour la période 2018-2022 »

### 1. Rappel des propositions du Président du Conseil régional

Le Conseil régional entend jouer un rôle prépondérant dans la transition maritime de la Bretagne, en capitalisant sur les actions menées depuis une douzaine d'années et en mobilisant l'ensemble de ses compétences et de ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire et de développement économique (gestion des ports, gestion des fonds européens, etc.).

Cette feuille de route Mer & littoral constitue son plan d'action pour les cinq prochaines années et sa contribution à l'élaboration de la Stratégie régionale pour la mer et le littoral portée par la Conférence régionale de la mer et du littoral (CRML), en synergie avec les propositions des autres collectivités territoriales, des acteurs associatifs ou économiques et de l'Etat qui conserve un rôle prééminent, en particulier sur les actions en mer. Elle alimentera la partie bretonne du document stratégique de façade (DSF) et le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) dans sa partie mer et littoral.

L'objectif de cette feuille de route n'est pas de s'engager sur l'ensemble des champs, mais de concentrer les efforts là où l'action régionale apporte une réelle plus-value et où il est indispensable d'agir pour débloquer des situations ou saisir des opportunités. Treize priorités sont fixées pour les années à venir :

- développer une culture maritime pour accompagner les changements de comportement ;
- promouvoir et développer la formation dans le domaine de la mer ;
- renforcer la valeur ajoutée de la pêche bretonne ;
- contribuer au développement de l'activité conchylicole ;
- conforter la filière « Algues » comme filière économique d'avenir ;
- développer les énergies marines renouvelables ;
- conforter la filière industrielle navale ;
- faire des ports un levier du développement de la Bretagne ;
- renforcer les atouts maritimes du territoire breton ;
- contribuer au maintien du bon fonctionnement des écosystèmes marins et côtiers ;
- renforcer la recherche et l'innovation ;
- contribuer à la bonne gouvernance des espaces maritimes et littoraux.

### 2. Observations du CESER sur les propositions du Conseil régional

Alors que le CESER invitait dans son étude « *La Bretagne et la mer à l'horizon 2040* » (décembre 2017) à passer de la stratégie aux actions pour engager concrètement la « transition maritime » de la Bretagne, cette feuille de route confirme la volonté du Conseil régional d'affirmer la vocation maritime et littorale de la région et de faire de la mer l'un des piliers du développement régional. Comme le CESER l'a rappelé dans la conclusion de son étude « *Economie maritime en Bretagne : changeons de*

*regard* » (octobre 2014), les atouts maritimes de la Bretagne constituent un capital à faire fructifier et à valoriser par l'innovation dans toutes ses dimensions. Aussi, il se félicite que le soutien à l'économie maritime, son accompagnement et sa structuration soient affichés comme une priorité forte pour le Conseil régional. Le CESER est également persuadé que le développement maritime peut être un puissant levier d'aménagement du territoire qui justifie la mobilisation collective des acteurs. Compte tenu des difficultés à mettre en œuvre une politique maritime intégrée dans le contexte d'un morcellement des responsabilités administratives, il sera particulièrement attentif à l'intégration de cette feuille de route lors de l'élaboration de l'ensemble des différents documents et schémas, notamment le SRADDET.

Le CESER partage l'ensemble des priorités pour le développement maritime énumérées dans ce bordereau. La plupart des actions proposées vont d'ailleurs dans le sens des préconisations contenues dans les études du CESER : encourager le développement des campus des métiers et des qualifications, développer une stratégie foncière pour le maintien des espaces nécessaires aux activités productives maritimes, mettre en réseau les ports à l'échelle régionale, contribuer à l'excellence scientifique dans le domaine de la mer et du littoral, etc.

Toutefois, le CESER constate que le niveau d'ambition des actions et de précision des moyens affectés est inégal selon les priorités : certaines actions sont très précises, d'autres déjà engagées. Il regrette le caractère imprécis de certaines d'entre elles, tant dans leur contenu que dans l'exposé des moyens qui y seront affectés ou de leur calendrier de mise en œuvre.

En ce qui concerne la culture maritime et la formation dans le domaine de la mer (3.1. et 3.2.), les priorités semblent largement inspirées du rapport du CESER « *Les formations aux métiers de la mer pour conforter la Bretagne comme grande région maritime* » (septembre 2015). Le CESER ne peut que s'en féliciter et il partage l'ambition de faire de la Bretagne un pôle central de la formation initiale et continue dans les secteurs maritimes en Europe. A ce propos, il invitait le Conseil régional à développer l'excellence de l'appareil de formation et à faire la promotion, y compris à l'étranger, des atouts de la région dans ce domaine. Il encourage également le Conseil régional dans la voie des actions qu'il se propose de mener, mais émet toutefois quelques réserves sur les leviers à sa disposition, notamment en ce qui concerne les lycées maritimes, sous tutelle de l'Etat. Il s'étonne qu'aucune action ne concerne les enjeux spécifiques à la filière du nautisme et suggère à ce titre de reprendre les préconisations contenues dans ses études. S'agissant des jeunes et de la (mé)connaissance qu'ils ont des métiers et des formations liées à la mer, le CESER préconisait d'accroître la visibilité de ces métiers et formations dans les outils servant à l'orientation des jeunes, de développer une communication positive sur les métiers de la pêche, mais aussi de conforter la qualité des emplois et de développer les perspectives de formation tout au long de la vie (VAE, formation continue). Pour la plupart des filières maritimes, il y a en effet urgence à renouveler les effectifs et à accompagner la transmission des entreprises. Concernant enfin le consortium interrégional sur la mer, pilote du campus naval, le CESER sera particulièrement attentif à la complémentarité des formations mises en œuvre et à la coopération entre les différents établissements de formation et de recherche.

En ce qui concerne les énergies marines renouvelables (3.6.), les actions proposées s'inscrivent dans la continuité de la feuille de route adoptée par le Conseil régional en 2016. Le CESER tient à souligner le caractère innovant de l'expérimentation proposée en Bretagne pour la co-animation des débats publics entre l'Etat et le Conseil régional, mais s'interroge sur les moyens qui seront affectés à cette nouvelle responsabilité.

En ce qui concerne les ports (3.8.), les propositions vont dans le sens des recommandations du CESER pour assurer la complémentarité de l'offre portuaire régionale. Il souligne l'application du concept de zones d'économie maritime d'intérêt régional (ZEMIR) qu'il avait proposé dans son étude « *Produire et résider sur le littoral en Bretagne !* » (mai 2017) et qui pourra être approfondi dans le cadre de l'élaboration du SRADDET. Enfin, la mise en réseau des ports à l'échelle régionale devra aussi permettre

de favoriser une approche coordonnée en matière d'observation foncière, de recensement et de suivi des terrains disponibles ainsi que d'attractivité.

En ce qui concerne le maintien du bon fonctionnement des écosystèmes marins et côtiers (3.11.), le CESER rappelle qu'il s'agit d'une condition indispensable à la valorisation des nombreuses activités qui font la spécificité de la Bretagne maritime. Il recommande que les notions de capacité de support des écosystèmes et d'empreinte sociétale soient placées au cœur de la Stratégie régionale pour la mer et le littoral et des exercices de planification. Par ailleurs, le CESER estime que les enjeux de reconquête de la qualité des eaux côtières et d'adaptation au changement climatique sont insuffisamment pris en compte dans cette feuille de route. Il recommande enfin de remplacer la notion de « biodiversité marine » par celle de « biodiversité marine et côtière », qu'il estime plus précise.

Enfin, si le CESER se réjouit de l'ambition portée par cette feuille de route, il insiste sur la nécessité de réfléchir à l'évaluation des effets de la stratégie régionale, de son plan d'actions et de cette feuille de route. Ces documents seront révisés tous les 5 ans et dans cette perspective, il invite le Conseil régional et l'ensemble des acteurs à définir, dès à présent, les indicateurs et les critères mobilisables pour évaluer leurs effets sur le développement maritime régional, comme cela est préconisé dans « *La Bretagne et la mer à l'horizon 2040* ». Plusieurs des actions inscrites dans cette feuille de route pourraient notamment être traduites en indicateurs permettant le suivi et l'évaluation de l'action publique régionale.

En conclusion, le CESER souligne le caractère pédagogique et l'intérêt de cet exercice transversal conduit par le Conseil régional, consistant à exposer comment il entend contribuer à la Stratégie régionale pour la mer et le littoral au travers de l'ensemble de ses politiques sectorielles. Toutefois, il remarque que l'adoption de cette feuille de route s'inscrit aussi dans le contexte d'une diminution des crédits inscrits au budget primitif 2018 pour l'orientation stratégique « Valoriser les atouts maritimes de la Bretagne et favoriser le développement durable des activités liées à la mer ». A ce titre, il s'interroge sur l'adéquation entre les objectifs et les moyens affectés, qui ne sont pas précisés, et émet certaines inquiétudes sur la capacité du Conseil régional à mettre en œuvre l'ensemble de ces actions. Par ailleurs, l'atteinte des priorités fixées par le Conseil régional sera aussi conditionnée au positionnement de l'Etat (lycées maritimes, co-animation des débats publics dans le domaine des énergies marines renouvelables, etc.).

Pour ces raisons, le CESER tient à réaffirmer son attachement à la Conférence régionale de la mer et du littoral (CRML), instance unique en son genre et considérée comme une référence et un modèle par d'autres Régions maritimes. Il estime indispensable de continuer son travail et juge plus que jamais nécessaire la poursuite de la dynamique de concertation et de dialogue engagée, pour faire de la mer et du littoral des atouts forts du développement économique, social et environnemental de la Bretagne et ainsi participer à la construction de la maritimité de demain.


Le CESER continuera à suivre avec attention l'élaboration et la mise en œuvre de la Stratégie régionale pour la mer et le littoral dans le cadre de ses travaux.

## Vote sur l'Avis du CESER de Bretagne

Se sont abstenus : 4

Nadine HOURMANT (FO), Annie KERHAIGNON (FO), Eric LE COURTOIS (FO), Pierrick SIMON (FO)

**Adopté à l'unanimité**

	<h2>Intervention de M. Antoine DOSDAT</h2> <p>Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER)</p>
---	--

L'Ifremer se félicite de la poursuite de l'engagement de la Région Bretagne dans la valorisation de son capital maritime, sous toutes ses formes. Cette feuille de route représente l'analyse de la Région, qui devra intégrer (1) l'analyse nationale (document stratégique de façade) et (2) prendre en compte les retours des ateliers « Mer et Littoral » destinés à bâtir la Stratégie Mer et Littoral, elle-même partie du SRADDET.

La feuille de route est très complète. Il est visible qu'elle s'est en grande partie inspirée des travaux du CESER. Qu'il soit permis cependant de relever quelques voies de consolidation et d'amélioration :

- la Région Bretagne dispose de la plus forte concentration d'institution de recherche, développement, innovation et enseignement supérieur dans le domaine maritime du territoire français. Si cette donnée apparaît dans la feuille de route, la valorisation de ce capital ne fait pas l'objet d'un approfondissement au-delà de la description de l'existant. Par exemple, l'exploitation des données marines, pour laquelle la Bretagne est dotée de toutes les compétences, n'apparaît pas comme un vecteur de différenciation à exploiter.
- un outil majeur du développement économique lié à la mer devrait être le Pôle de Compétitivité dédié à la mer. Là encore si il est mentionné à plusieurs reprises, le document ne promeut pas une rupture de nature à accélérer la « percolation » des innovations dans les entreprises. Cela pose donc la question des intentions de la Région de ce point de vue. Il est à noter également que les innovations sont contributrices de la mise en action Politique Maritime Intégrée - appelée de ses vœux par la Région - en étant souvent situées aux interfaces entre secteurs.
- dans le même ordre d'idée, pour ce qui concerne le développement des énergies marines renouvelables, la feuille de route ne précise pas ses intentions sur le rôle qu'elle souhaite voir jouer par l'ITE « France Energie Marine ». Pour un sujet bénéficiant d'investissements lourds de la part de la Région, cette lacune mérite d'être comblée.

Pour conclure, la Région se félicite de la qualité de la concertation autour des projets de développement, et des instruments mis en place (e.g. la CRML). Gageons qu'ils soient encore perfectibles, et que des travaux visant la professionnalisation de la concertation pour permettre la prise de décision nécessiteront l'effort de tous, y compris des pédagogues.



## Intervention de M. Jean KERHOAS Nautisme en Bretagne

Comme le rappelle la feuille de route mer et littoral, l'étude menée en 2016 sous couvert du Conseil régional et de la Fédération des Industries Nautiques avec la participation active des autres composantes de la filière que sont l'association des Ports de Plaisance de Bretagne et Nautisme en Bretagne, la filière nautique et plaisance bretonne représente aujourd'hui près de 7 500 emplois et plus d'un milliard d'euros de chiffres d'affaires.

Mais cette filière, la plus jeune du monde maritime, sa dimension économique ne datant que de trois ou quatre décennies, c'est aussi **aujourd'hui 2 000 acteurs économiques, près de 800 millions d'euros de retombées indirectes, 3 millions de pratiquants réguliers** et c'est surtout une filière à fort potentiel.

A titre d'illustration, si aujourd'hui, 15 % de la population touristique présente sur le littoral, pratique une ou des activités nautiques ou de plaisance, les acteurs économiques de cette filière considèrent aujourd'hui qu'en s'organisant en conséquence, en mettant sur le marché les équipements et prestations en phase avec les attentes des clientèles, en innovant continuellement, nous avons dans les **deux décennies à venir la possibilité de doubler l'économie de cette filière** c'est-à-dire de passer de 7 500 à près de 15 000 emplois.

Ce potentiel et ces enjeux, la feuille de route proposée par le Conseil régional l'a parfaitement intégré et l'on ne peut qu'adhérer à son souhait de voir mis en œuvre : **« une gestion durable du nautisme englobant l'ensemble des secteurs et des acteurs ».**

Pour cette jeune filière encore peu structurée, c'est un objectif majeur.

C'est d'ailleurs cette volonté de mieux structurer la filière qui a amené la création en 2015 de la confédération du Nautisme et de la Plaisance au plan national et dont l'Association des Ports de Plaisance en Bretagne et Nautisme En Bretagne sont des acteurs majeurs.

**La déclinaison bretonne de cette confédération en cours de mise en œuvre** implique qu'en plus des ports de plaisance et des prestataires de sports et activités nautiques, les acteurs du secteur de l'industrie et du commerce, se fédèrent dans une véritable organisation représentative.

Il est évident que la volonté affirmée du Conseil régional dans cette feuille de route du besoin d'une **« réponse ambitieuse et intégrée prenant en compte l'ensemble des problématiques »** ne peut qu'accélérer la fédération de tous ces acteurs au service du développement et de la création d'emplois en Bretagne.

**Le soutien de la Région pour finaliser cette bonne organisation**, déjà en marche, de toute la filière est indispensable comme il l'est aujourd'hui pour les autres filières du monde maritime.

La feuille de route rappelle aussi dans la définition des conditions de mise en œuvre de la stratégie mer et littoral de l'importance de développer la culture maritime des Bretons. Pour cela elle se propose de renforcer la place de la mer et du littoral dans les enseignements de nos jeunes en leur donnant la possibilité au travers **d'un séjour de classes de mer de découvrir le monde maritime**, ces enjeux stratégiques, scientifiques, écologiques et économiques.

Cette volonté affirmée de **doubler le nombre d'élèves scolarisés** en Bretagne partant en classe de mer, nous ne pouvons qu'y adhérer, sachant que la réussite de cet objectif passera par :

- des classes de mer de qualité avec un véritable contenu pédagogique et éducatif, ce qui implique un personnel d'encadrement en capacité d'épauler l'enseignant dans cette découverte de l'environnement maritime ;
- un mode de financement des séjours qui au travers d'un soutien financier des collectivités, permettra à tous les élèves quel que soit le revenu de leurs parents, de vivre un séjour de découverte de ce monde maritime ;
- enfin une volonté affirmée du Ministère de l'Éducation Nationale pour promouvoir ces séjours et mobiliser les enseignants tout en leur facilitant la tâche administrative liée à l'organisation de ces classes transplantées.

Pour conclure, comme pour d'autres filières, **la mobilisation du fort potentiel de développement de la filière nautique et plaisance Bretonne**, passera comme le souligne le Président Loïg Chesnais-Girard par une démarche partenariale public-privé regroupée autour d'un objectif commun et d'une véritable stratégie régionale.



## Intervention de M. Emmanuel THAUNIER Chambre de commerce et d'industrie de Région Bretagne

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

En matière de développement économique et d'aménagement, notre Assemblée a fourni ces dernières années de nombreuses productions pour anticiper, comprendre et proposer des pistes de travail pour la valorisation du potentiel maritime de la Bretagne.

La feuille de route qui nous est proposée aujourd'hui, par la définition de priorités et d'actions spécifiques, répond à une attente partagée d'accélérer et de concrétiser le processus de valorisation de cette économie bleue.

Et nous souhaitons souligner ici deux points concernant les outils essentiels à cette économie que sont les ports de commerce.

Bien sûr, nous partageons l'objectif de faire des ports un levier du développement de la Bretagne. Mais la problématique de l'accroissement de l'arrière-pays des ports bretons doit à notre sens être posée avec davantage d'acuité dans la future stratégie. La géographie bretonne n'est pas modifiable et accroître le développement économique de nos ports, par une augmentation significative des trafics, passera nécessairement par davantage de multimodalité, intégrant une véritable composante ferroviaire.

A contrario, la prise en compte aujourd'hui des besoins spécifiques de foncier portuaire, par l'intermédiaire d'un zonage particulier, va selon nous dans le bon sens et répond à de véritables enjeux pour le tissu économique portuaire. La gestion de ce foncier devra être guidée par deux lignes directrices :

- tout d'abord, se positionner d'emblée sur une gestion de long terme, seule à même de préserver des ressources foncières pour saisir des opportunités économiques et doter les ports de capacités à développer de nouveaux services.
- ensuite, assumer une priorité donnée aux activités industrielles et logistiques tournées vers la mer.

Les opérateurs et acteurs économiques de ports sont et seront aux côtés de la Région pour favoriser la bonne intégration des problématiques portuaires dans la stratégie régionale.

Je vous remercie de votre attention.



## Intervention de M. Stéphane CREACH Comité régional CGT de Bretagne

La CGT prend acte de la feuille de route " Mer et Littoral " du Conseil régional de Bretagne dans sa volonté de contribution à la Stratégie Régionale Mer et Littoral (SRML) qui doit être adoptée au printemps 2018 comme le précise le bordereau soumis à l'avis de notre assemblée.

La CGT partage le point de vue retranscrit dans le bordereau selon lequel " le développement maritime peut être un puissant levier d'aménagement du territoire et un moteur pour la transition écologique et énergétique ".

Nous citons toujours le bordereau : " La région entend en effet désormais jouer un rôle opérationnel et pivot pour concrétiser l'ambition maritime de la Bretagne " tout comme le Président de Région le précise aussi, cette feuille de route s'inscrit " dans une logique de complémentarité de la Stratégie Régionale Mer et Littoral -qui- alimentera la partie bretonne du Document Stratégique de Façade (DSF) et le SRADDET dans sa partie mer et littoral ".

Le Conseil régional entend ainsi jouer " un rôle majeur ", aux côtés de l'État, pour " engager la Bretagne " dans " une transition maritime ", formulation du CESER exprimée dans son étude prospective récente « la Bretagne et la mer à l'horizon 2040 » répondant ainsi à une saisine du Conseil régional.

Dans ce même ouvrage, le CESER avance aussi des propositions pour que la transition maritime réponde à un projet partagé, durable et souhaitable pour tous. Ainsi pour passer de la prospective aux perspectives, 6 défis sont identifiés pour que ce passage d'un état à un autre, " la transition maritime ", s'opère pour " un nouveau chemin vers le développement durable ".

Ainsi deux dimensions ont servi de fil rouge au travail du CESER :

- l'intensité, le degré et la qualité de la maritimité ;
- le degré de maritimisation, c'est-à-dire la contribution de la mer au développement économique, social et environnemental régional.

A ce fil rouge nous pouvons nouer un autre fil rouge développé par notre assemblée concernant sa contribution à l'élaboration du SRADDET, celui de remettre l'être humain au centre des préoccupations dans un environnement de qualité, notion que nous retrouvons aussi maintenant dans les supports à l'élaboration du grand projet de territoire " Breiz COP : un monde à vivre " dont, je cite, " l'objectif ultime : un monde à vivre pour les personnes, répondre à leurs aspirations ".

Pour la CGT, nous ne savons pas, comme l'indique le bordereau, " si le développement maritime est le plus souvent consensuel " parce démonstration est trop souvent faite que la France, à laquelle appartient la Bretagne n'est pas " biologiquement " maritime.

Le bordereau qui nous est soumis choisit, dans son format rédactionnel, de zoomer sur des enjeux qui interpellent directement les compétences de la Région, c'est toujours une citation du texte visé.



Parmi le premier enjeu, celui des ports.

Ainsi, je cite de nouveau le bordereau : " la volonté de la Région est de développer les complémentarités interportuaires, de mettre ce réseau portuaire au service de l'économie régionale et d'augmenter les parts de marché du transport maritime par rapport à la route ".

Conjugué à l'offre ferroviaire, on croirait presque un écrit de la CGT !

Quant au second des enjeux, c'est celui de l'industrie navale et là encore nous pouvons être satisfait que sur le papier du moins celle-ci a bien trois composantes : " militaire, civile et nautique " ce qui sera utile de rappeler à un certain nombre d'industriels mais aussi de collectivités dont celle qui édite ce document.

Passons le fait que pour ne pas répondre à la question posée sans relâche depuis presque 20 ans par la CGT de " déconstruction des navires " il est fait état de leur " conversion ", ce qui est " entendable " néanmoins.

La CGT qui partage l'avis du CESER sur cette feuille de route souhaite soulever juste 2 questions pour l'exécutif régional :

- Concernant les EMR (Énergies Marines Renouvelables) alors que l'ambition pour la Bretagne est de " favoriser le développement d'une filière industrielle forte, rayonnant à l'international " et là encore je renvoie au corpus du CESER sur le sujet, qui s'inquiète véritablement des schémas industriels futurs et des emplois associés dans une logique de développement durable ? La CGT alerte depuis des années sur la question, alors aujourd'hui encore le risque est grand que l'argent public soit dilapidé concernant le développement du port de Brest puisque un des porteurs de projets dans le domaine de l'éolien flottant et de l'hydrolien, Naval Group (ex DCNS) pourrait abandonner son activité énergie confiée aujourd'hui à une de ses filiales ;

- Quand au second point, il s'agit de celui des transports. Chacun sait l'implication du Conseil régional dans l'organisation de la compagnie Brittany Ferries.

A ce titre, comment le Conseil régional apprécie que l'argent public, qui rentre dans les caisses de cette compagnie par son biais, vienne de proposer l'affrètement d'un navire dès le mois d'avril pour la liaison entre l'Irlande et l'Espagne sous pavillon de complaisance Chypriote et armé par un équipage venant de l'Europe de l'Est dont on peut imaginer les droits sociaux ?

Cela commence à faire beaucoup pour une compagnie qui fait réparer ses navires en Pologne et les fait construire en Allemagne, y compris dans ce cas en livrant une technologie particulière GNL (Gaz Naturel Liquéfié).

Bien sûr que ces deux questions interpellent directement le Conseil régional et ne peuvent pas être traitées par les deux rapporteurs de l'avis que nous partageons, mais je finis là-dessus pourquoi ?

D'une part parce que le gouvernement a proposé lors du CIMER (Comité Interministériel) de novembre dernier à Brest une expérimentation bretonne de co-animation des débats publics sur la question maritime EMR en particulier et d'autre part, je rappelle le début de cette intervention, le Conseil régional entend " jouer un rôle opérationnel et pivot " dans le domaine de la mer.

Comme cette feuille de route débute dès cette année, c'est dès à présent qu'il faut agir.