



Journées Nationales d'Etudes de l'ANEL

à La Rochelle

Mercredi **22** Octobre, Jeudi **23** Octobre, Vendredi **24** Octobre 2014



Sommaire

Ouverture des Journées d'Etudes par Jean-François FOUNTAINE, maire de La Rochelle, Président de la Communauté d'agglomération et Jean-François RAPIN, Président de l'ANEL, maire de Merlimont, conseiller régional du Nord-Pas-de-Calais, et les personnalités présentes 2

Allocution de Jean-François FOUNTAINE	2
Allocution de Jean-François RAPIN	Erreur ! Signet non défini.
Allocution d'Olivier FALORNI	Erreur ! Signet non défini.
Allocution d'Emmanuel de OLIVEIRA	Erreur ! Signet non défini.
Allocution d'Alain VIDALIES	Erreur ! Signet non défini.

Un contexte spécifique : la maritimisation du monde et les atouts de la France	8
« La maritimisation du monde »	8
« Les ressources de la mer »	10

Table ronde autour des défis de la « croissance bleue » et des réponses des différents niveaux de collectivités territoriales - Quelle place accordée au maritime par ces collectivités ? 12

Introduction	12
Focus sur la région PACA	Erreur ! Signet non défini.
Focus sur la Martinique	Erreur ! Signet non défini.
Focus sur la mission Mer et Littoral	Erreur ! Signet non défini.
Focus sur la croissance bleue	Erreur ! Signet non défini.
Focus sur l'océan Indien – l'exemple de Mayotte	Erreur ! Signet non défini.
Les aires marines protégées	Erreur ! Signet non défini.
Le parlement de la mer	Erreur ! Signet non défini.

Débats 24

Intervention de Xavier de la GORCE, président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer 25

Synthèse des enjeux majeurs qui relèvent des responsabilités des élus du littoral et introduction des thèmes des ateliers de l'après-midi présidés par des élus, par une rapide présentation de chaque thème par un expert 26

Présentation de l'atelier 1 : Le port et la ville	26
Présentation de l'atelier 2 : L'eau et la sécurité	28
Présentation de l'atelier 3 : L'élu, l'innovation et le territoire	30
Présentation de l'atelier 4 : La terre et la mer	31

Ouverture des Journées d'Etudes

Jean-François FOUNTAINE, *maire de LA ROCHELLE, Président de la Communauté d'agglomération*

Mesdames et Messieurs, avant toute chose, je tenais à saluer Monsieur le Préfet maritime, Monsieur le Député de LA ROCHELLE et de L'ILE DE RE, Monsieur le vice-président de l'agglomération de LA ROCHELLE en charge du littoral et Monsieur le Président de l'ANEL.

Je tenais à les remercier d'avoir choisi d'organiser ces Journées d'Etudes à LA ROCHELLE. Puisque je n'en étais pas encore le maire lorsque cette décision a été prise, je souhaitais saluer mon prédécesseur et Jean-Louis LEONARD, qui en ont porté la candidature.

Le thème de ces journées d'études est le suivant : « *Les responsabilités de l'élu du littoral aujourd'hui* ». Au regard de mon expérience, je peux vous affirmer qu'elles sont nombreuses. Pour étayer mon propos, je tenais à en citer trois.

Assurer la protection des personnes et des biens

La première de nos responsabilités d'élus, aux côtés de l'Etat, est d'assurer la protection des personnes et des biens. Ainsi, la tempête de Xynthia et la tempête de 1999 ont mis cette dimension en évidence. En 1999, avaient été oubliés les épisodes de submersion marine rencontrés au siècle précédent : de fait, les opérations de construction s'étaient poursuivies à La Rochelle et sur le littoral, sans en tenir compte. Au sein du quartier de la Ville en Bois, des arbres ont depuis été peints en bleu. Ils rappellent aux Rochelais jusqu'où le niveau de la mer était alors monté.

L'exercice de la responsabilité évoquée repose notamment sur le PAPI, lequel est élaboré sous la responsabilité de Jean-Louis LEONARD.

Assurer la protection de l'environnement

La deuxième de nos responsabilités est de nature environnementale. Pour des raisons avant tout citoyennes, il nous faut veiller à la qualité de l'eau. Notre territoire ne comporte pas d'estuaires profonds. La qualité des eaux y est toutefois essentielle, au regard de l'urbanisation littorale et des enjeux économiques afférents, liés aux cultures marines. Cette année ainsi, la pêche à la coquille ne sera pas ouverte, faute d'un gisement suffisant.

La problématique liée à la qualité des eaux est donc prise à bras le corps, à travers la station d'épuration ou la gestion des ruissellements. Enfin, la qualité des eaux est également un élément fondamental pour le tourisme, notre agglomération comptant de nombreuses plages.

Faire de la mer un gisement d'emplois considérable

Tous les élus sont aujourd'hui mobilisés sur les champs de l'emploi et de l'économie. Notre agglomération a la chance, du fait de son histoire, de pouvoir s'appuyer sur de nombreux gisements d'emplois dans le domaine maritime :

- **les cultures marines**

Il convient de veiller à la qualité des eaux, mais également d'accompagner ces activités au plan logistique.

- **le port de commerce**

Après avoir été un port d'intérêt national, le port de LA ROCHELLE est devenu un grand port maritime. Dans ce cadre, l'Etat a pleinement joué son rôle, en accompagnant le développement. Alors que le port de commerce ne traitait que 5 à 6 millions de tonnes par an par le passé, il en traite désormais 9 millions environ.

Des négociations ont été ouvertes, concernant le prochain contrat de plan : dans ce cadre, les élus ont envie d'accompagner le développement du port, car il offre des perspectives d'emploi considérables. Dans ce contexte, je tenais à vous dire, Monsieur le Préfet, qu'il conviendra de veiller à ce que l'Etat ne prélève pas plus de dividendes que les sommes apportées. A défaut, les élus locaux auraient le sentiment d'une iniquité.

- **la plaisance**

Comme vous pouvez le constater, les travaux engagés au sein du port de plaisance des Minimes sont en train de s'achever. Créé dans les années 1970 avec 2 000 places, il en offre aujourd'hui 5 000, ce qui constitue probablement un plafond. Derrière ces 5 000 anneaux, se trouvent des emplois de service et des emplois industriels. Le port doit donc être un fort contributeur au développement économique.

Pour conclure, si la mer est une préoccupation, elle constitue avant tout une formidable richesse pour notre cité et notre pays. Je vous remercie.

Jean-François RAPIN, Président de l'ANEL, maire de MERLIMONT, conseiller régional du Nord-Pas-de-Calais

Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les parlementaires, Mesdames et Messieurs les représentants du Conseil Régional et du Conseil Général, Madame la Présidente du Conservatoire du Littoral et Monsieur le Président des Aires Marines Protégées, je tenais à vous dire le plaisir et l'honneur que j'ai à ouvrir, en tant que nouveau Président de l'ANEL, ces Journées d'Etudes. Mon intervention sera brève, puisque j'aurai l'occasion de m'exprimer plusieurs fois au cours de nos travaux.

Le thème de ces journées d'études a été simple à trouver. Les nouveaux maires élus ont manifesté la volonté de s'impliquer dans nos travaux. Sur le littoral, l'actualité montre en permanence combien les responsabilités qui pèsent sur les élus sont importantes. Au-delà des responsabilités pénales ou administratives, sont également à considérer la responsabilité en matière d'aménagement du territoire ou la responsabilité économique, liée au maintien d'activités littorales.

J'attends beaucoup des ateliers de l'après-midi et de nos échanges, pour pouvoir apporter des éléments à Monsieur le Ministre, que j'ai rencontré lundi soir. Au fil du temps, les problématiques liées aux territoires littoraux, anciennes, trouvent des solutions : néanmoins, cela prend du temps, ce qui est naturel au regard de la complexité associée.

L'Etat a mis des outils à notre disposition, afin de nous aider à avancer. Citons, à titre d'exemple, le Conseil National de la Mer et des Littoraux qui devrait, à l'avenir, devenir une structure incontournable, dans l'organisation et la vision du littoral. Pour rappel, la loi a fixé le taux de représentation des élus au sein de cette instance à 50 %. Cette dernière, placée sous la présidence de Maxime BONO, a été voulue par le précédent Secrétaire d'Etat, Frédéric CUVILLIER, auquel je tenais à rendre hommage.

Aujourd'hui, l'Etat et le gouvernement déploient un certain nombre de stratégies, comme la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral, la Stratégie Nationale sur l'Erosion du Trait de Côte ou la Stratégie Nationale de la Gestion des Risques Inondations. Il est important que les élus jouent, dans l'ensemble de ces domaines, un rôle moteur.

L'ANEL doit être un grand parti de la mer, qui doit porter la volonté de nos territoires auprès du Ministre. Elle entend veiller à ce que la mer soit reconnue au sein des plus hautes instances. En pratique en effet, la France dispose de la deuxième zone économique exclusive mondiale : pourtant, je me demande parfois s'il s'agit d'une force ou d'une faiblesse. Je suis néanmoins convaincu qu'il s'agit d'une force, que nous devons défendre.

Je vous souhaite de fructueux travaux. Demain, j'aurai l'honneur d'en décliner une synthèse, que j'élaborerai avec le concours de Christine LAIR et Catherine BERSANI, que je remercie. Enfin, soyez productifs, intéressants et intéressés !

Olivier FALORNI, député de Charente Maritime

Monsieur le Président de l'ANEL, Monsieur le Préfet maritime, Monsieur le Maire et Président de l'agglomération de LA ROCHELLE, Monsieur le vice-président de l'agglomération, Mesdames et Messieurs, je tenais avant tout à saluer Madame la Présidente du Conservatoire du Littoral ici présente, avec laquelle je siège au Conseil d'Administration.

Les Journées d'Etudes de l'ANEL constituent désormais un grand rendez-vous traditionnel, qui réunit les élus du littoral. Leur programme est particulièrement riche, couvrant l'essentiel des problématiques actuelles. En tant que membre de la Commission de l'Aménagement du Territoire et du Développement Durable, je m'intéresserai tout particulièrement aux conclusions de vos travaux. Ces derniers sont l'occasion de dresser un panorama des enjeux de la croissance bleue et des défis à relever.

La Mer est un domaine d'avenir. La France est une grande puissance maritime. Riveraine de trois océans et de quatre mers, elle possède un espace maritime vingt fois plus étendu que son empreinte terrestre, ce qui la place au deuxième rang mondial pour sa superficie maritime.

L'idée d'un milieu maritime à préserver fait aujourd'hui l'unanimité. Néanmoins, cela ne doit pas rendre l'exploitation de la mer caduque. Notre politique maritime doit être optimiste et dynamique. Elle doit allier développement économique et préoccupations écologiques.

En Charente-Maritime, la pêche et la conchyliculture sont des éléments structurants de l'économie locale. Ainsi, à un emploi « embarqué » correspondent trois ou quatre emplois indirects à terre. Contrairement aux emplois saisonniers liés à l'activité touristique, ils sont permanents. La pêche et la conchyliculture ont un avenir : elles doivent toutefois protéger la ressource et se protéger elles-mêmes. L'un des engagements forts du Grenelle de la Mer renvoie à la contribution de la France à la réforme de la politique commune de la pêche qui vient de s'achever. Cette réforme est capitale pour nos territoires littoraux.

La nouvelle politique commune va devoir assurer une pêche durable, par pêcherie, et intégrant des objectifs environnementaux, économiques et sociaux. Dans ce contexte, trois textes majeurs ont été adoptés, renvoyant au règlement de base, à l'organisation du marché et au Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche.

L'économie bleue représente 5,4 millions d'emplois et une valeur ajoutée brute de près de 500 milliards d'euros par an. Cependant, la stratégie souligne un certain nombre de domaines dans lesquels une croissance accrue du secteur est encore possible, notamment dans l'aménagement de l'espace maritime, pour veiller à une gestion efficace et durable des activités en mer.

La question des Aires Marines Protégées nous intéresse tout particulièrement. Le Ministre de l'Ecologie a relancé le dossier lié au parc naturel marin de l'estuaire de la Gironde et des Pertuis charentais. Notre responsabilité collective est de planifier où et quand les activités humaines se déroulent en mer, afin de garantir leur efficacité et leur durabilité.

L'actualité récente nous a encore montré, s'il le fallait, combien notre milieu était fragile. La prolifération d'algues vertes sur l'ILE DE RE, la très forte mortalité des moules et des huîtres et maintenant la crise qui frappe les coquilles Saint-Jacques et les pétoncles menacent les filières économiques associées, nous rappelant combien ces cultures sont sensibles à la qualité des eaux littorales.

C'est avec une grande attention que j'assisterai à l'intervention de François JACQ, Directeur Général d'Iframer. En évoquant les ressources de la mer, j'espère qu'il abordera également leur préservation. Après la pêche et l'aquaculture, la marine marchande constitue l'une des activités majeures de la France.

Monsieur le Président, le programme de ces journées fait apparaître un atelier dont le thème est le suivant : « *Le port et la ville : quel pilotage par les élus ?* ». LA ROCHELLE

est aujourd'hui le 6^{ème} plus grand port maritime de France : il a connu une croissance à deux chiffres en 2013, grâce à l'importation de produits forestiers et à l'exportation de céréales. Toutefois, l'attractivité d'un port ne se limite pas à ce qui se passe sur ses quais, elle dépend également largement de la qualité de ses liaisons avec son hinterland. Les élus locaux et les parlementaires, dans ce cadre, doivent accélérer le développement des dessertes terrestres massifiées (ferroviaires et fluviales). Ces infrastructures font actuellement l'objet de discussions, dans le cadre du Contrat de Plan Etat / Région.

Notre littoral doit conforter la compétitivité de ses entreprises de pêche et d'aquaculture, mais également de l'ensemble des filières économiques associées (tourisme, plaisance, marine marchande). Celles-ci doivent poursuivre leur engagement vers la durabilité, la qualité et la préservation de la ressource.

La sécurité des personnes et des biens constitue également un enjeu majeur : la loi donne aujourd'hui aux élus les moyens de protéger efficacement les populations des catastrophes naturelles.

Vous pouvez compter sur vos élus pour cela : nous parviendrons à préserver des filières durables et responsables, créatrices de richesses et garantes d'un développement équilibré de nos territoires.

Emmanuel de OLIVEIRA, V.A.E, Préfet maritime de l'Atlantique

Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, je tenais à vous remercier pour la qualité de votre accueil. Monsieur le Maire, vos trois priorités sont, mot pour mot, les miennes, à savoir la sécurité en mer, le développement économique et la protection de l'environnement.

La difficulté réside dans la conciliation entre développement économique et protection de l'environnement. Toutefois, certaines voies le permettent aisément. Les deux projets portés ici, à savoir l'éolien en mer et le parc naturel marin Pertuis Gironde, vont se développer harmonieusement.

En tant que Préfet maritime, j'ai une préoccupation majeure : veiller à ce que le littoral ne soit pas une frontière. Je m'attache, avec les Préfets « terrestres », à ce qu'il n'y ait pas de pré carré ou de jalousie : de la mer, en passant par le littoral et jusqu'à la terre, il doit y avoir une véritable continuité, laquelle peut parfois se traduire par une gouvernance complexe.

En pratique, la gouvernance maritime s'est considérablement enrichie : les élus du littoral peinent parfois à s'y retrouver. En mer cela étant, les choses sont souvent plus simples. Il n'en demeure pas moins qu'elles sont complexes et que les services de la préfecture maritime peuvent vous apporter toute leur aide. Aussi je vous invite à ne pas hésiter à les contacter.

Jean-François RAPIN

Je tenais à remercier Jean-Louis LEONARD pour sa contribution à l'organisation de ces Journées, mais également à saluer Yvon BONNOT, mon prédécesseur.

Comme évoqué précédemment, j'ai rencontré Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche lundi soir. Il m'a remis un message vidéo de huit minutes, qui revient sur la vision qu'il a de son mandat.

Une vidéo est projetée.

Allocution vidéo d'Alain VIDALIES, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, MEDDE

Mesdames et Messieurs les élus du littoral, j'aurais aimé être parmi vous aujourd'hui. Malheureusement, l'actualité gouvernementale ne me le permettait pas.

Comme je l'ai indiqué à votre ancien vice-président à l'occasion de la passation de pouvoir, « *mon bilan sera ma feuille de route* ».

La mer est au croisement de tous les enjeux du développement durable. Après le dernier Comité Interministériel de la Mer, la France doit continuer à travailler à l'unification de la politique publique de la mer. Ce fut d'ailleurs le sens de mon intervention, lors du Conseil des Ministres du 1^{er} octobre.

La France est présente sur quatre océans et possède la deuxième surface maritime du monde – 11 millions de kilomètres carrés –, grâce notamment à ses outremer. La mer génère dans notre pays 30 000 emplois directs, près d'un million d'emplois indirects et 65 milliards de chiffre d'affaires, sans compter les activités littorales.

La mer, c'est tout à la fois l'environnement marin, le transport maritime, la pêche et l'aquaculture, les loisirs nautiques, la plaisance, la construction navale, les énergies marines (renouvelables ou pas), le tourisme littoral, les ressources minérales, l'enseignement et la recherche. Cette réalité impose le déploiement d'une politique maritime intégrée, à l'instar de celle qui se développe aujourd'hui à l'échelle européenne. Il nous faut donner un cap à cette ambition maritime renouvelée et mettre en œuvre la Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral à partir de 2015. Je salue ici l'excellent travail de Maxime BONO, Président du Bureau du Conseil National de la Mer et des Littoraux : d'ailleurs, je participerai à la prochaine réunion de cette instance, qui aura lieu le 24 novembre.

La France reste aujourd'hui encore une puissance maritime qui s'ignore. La croissance et l'emploi constitueront ma première priorité. Pour cela, j'entends renforcer notre marine marchande et poursuivre les travaux engagés au cours des deux dernières années. Le consensus obtenu, concernant la protection privée des navires, avec la loi du 1^{er} juillet dernier, l'engagement du gouvernement à légiférer sur l'avenir des transports pétroliers par voie maritime marquent l'aboutissement d'un grand travail sur la souveraineté énergétique de notre pays. La mise en place d'un appel à projets de 80 millions d'euros dédié à la modernisation des ferries, le travail de simplification des procédures entrepris sous l'impulsion des préconisations du rapport LEROY sont d'autres mesures fortes.

L'emploi se développera également à travers les énergies marines, qui jouent un rôle important dans la croissance bleue et qu'il nous appartient de promouvoir.

La croissance passera aussi par le renforcement des ports maritimes, envisagés dans leur complémentarité. C'est ainsi que nos ports, et plus généralement nos villes portuaires, doivent conforter et développer leurs capacités industrielles et leurs savoir-faire. L'accord trouvé le 7 octobre dernier à Luxembourg sur le règlement portuaire répond aux attentes de la France, concernant notamment le pilotage, le dragage et la préservation des petits ports.

Le tourisme littoral constitue également une priorité majeure, puisqu'il est un véritable relais de croissance. La France peut compter sur la Fédération des Industries Nautiques pour valoriser le secteur de la construction : son ancien président, Jean-François FOUNTAINE, aujourd'hui maire de LA ROCHELLE, y a beaucoup travaillé. Les ports de plaisance doivent se rassembler autour de la Fédération, pour renforcer leur compétitivité touristique et devenir plus productifs et plus durables. C'est pourquoi j'ai décidé de confier à Serge PALLARES, président de la Fédération Française des Ports de Plaisance, une mission de coordination nationale du dragage dans les ports de plaisance.

Enfin, la dernière illustration de ma volonté de renforcer la croissance et l'emploi est la suivante : les règles d'occupation du domaine public maritime doivent être adaptées, dans

le respect du principe d'usage libre et gratuit des plages. Un groupe de travail a été constitué pour travailler sur le sujet. Il doit rendre ses conclusions d'ici la fin de l'année.

La croissance constitue ma deuxième priorité. L'emploi ne peut aller sans une protection de l'environnement marin et une exploitation durable des ressources. Les dernières tempêtes ont mis en évidence la fragilité et la vulnérabilité du littoral. Au-delà des actions d'urgence mises en place par le gouvernement pour aider les collectivités, la mise en œuvre de la Stratégie Nationale pour la Gestion du Trait de Côte doit se poursuivre.

En matière de pêche maritime, la place prise par la France sur la scène européenne dans la négociation de la Politique Commune des Pêches confirme son statut de « grande puissance halieutique ». Je veillerai à la promotion d'une pêche durable et responsable, à la fois protectrice de l'environnement marin et garante des équilibres socioéconomiques. Toutes les pêches, quelles que soient leurs tailles, jouent un rôle essentiel dans l'économie maritime et l'activité de nos ports de pêche : je salue ici les élus qui portent haut les valeurs et les couleurs de ces derniers.

Notre pays souffre toutefois d'une forte dépendance aux importations de produits de la mer, qui se situent à 80 % de notre consommation nationale. Le gouvernement veut réduire cette dépendance et renforcer notamment l'ambition aquacole de la France, dans le cadre du plan national pour le développement d'une aquaculture durable, qui vise à en faire un secteur stratégique dans les prochaines années.

J'ai pour objectif de développer une politique ambitieuse de recherche, d'innovation et d'acquisition de connaissances en sciences marines pour mieux valoriser la mer et l'extraction de ressources minérales.

Il s'agit de renforcer l'attractivité de l'enseignement maritime et des métiers de la mer et de leur permettre d'assurer un rayonnement des marins français et du système d'enseignement français à l'étranger. Ce secteur offre de fortes potentialités en termes d'emplois. Notre appareil de formation s'appuie actuellement sur un réseau de douze lycées professionnels maritimes répartis sur le territoire, renforcés par la création, cette année, de quatre classes de BTS maritime. Il s'appuie aussi sur l'Ecole Nationale Supérieure Maritime qui offre la possibilité, à tous les jeunes qui se destinent aux domaines maritimes et para-maritimes, d'obtenir un titre d'ingénieur et tous les diplômes supérieurs de la marine marchande.

Cette nouvelle stratégie maritime impliquera une gouvernance renforcée. Tous les efforts de l'Etat seront faits, en lien avec les collectivités locales, pour davantage coordonner et simplifier des politiques publiques trop sectorielles. Pour conforter cette ambition, j'ai décidé, avec la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, de mettre en place la délégation à la mer et au littoral, conformément à l'engagement du Premier ministre.

La France, grande nation maritime, a une responsabilité particulière ; notre stratégie nationale mer et littoral, forte du travail du Conseil National de la Mer et des Littoraux, verra le jour en 2015 pour être à la hauteur de l'enjeu et des opportunités historiques de ce secteur.

Je vous souhaite d'excellentes journées d'études dans cette belle ville de LA ROCHELLE.

Un contexte spécifique : la maritimisation du monde et les atouts de la France

Jean-François RAPIN

Le fait que nous soyons la deuxième Zone Economique Exclusive mondiale peut être à la fois une force et une faiblesse. Pour évoquer cette problématique, je demande à Francis VALLAT de me rejoindre à la tribune.

« La maritimisation du monde »

Francis VALLAT, *président du Cluster Maritime Français*

Mesdames et Messieurs les élus, chers amis du monde maritime, je suis très honoré d'intervenir devant vous aujourd'hui. La maritimisation du monde connaît une croissance exponentielle et concerne les élus du littoral beaucoup plus qu'ils ne le pensent. Elle suit un rythme tellement effréné qu'elle a des conséquences majeures, créant des contraintes, mais offrant également des opportunités. Malheureusement, les élus du littoral, souvent, ne se sentent pas suffisamment concernés par ce qui se passe en haute-mer.

70 % de la surface de la Terre est recouverte par les eaux. 70 % de la population réside près des côtes. Les activités maritimes, comme l'a montré une étude réalisée sous l'égide de DCNS, génèrent un chiffre d'affaires mondial de 1 500 milliards d'euros chaque année, derrière l'alimentation, à 2 000 milliards d'euros.

Tous les experts s'attachent aujourd'hui à dire qu'elles devraient générer 2 500 milliards d'euros de chiffre d'affaires d'ici 2020, dont 500 milliards d'euros liés aux nouvelles industries de la mer (biotechnologies, énergies marines renouvelables, etc.).

En France, la mer génère un chiffre d'affaires de 65 milliards d'euros et mobilise 305 000 emplois directs. Notre pays semble donc capable de prendre *a minima* 10 % de cette croissance nouvelle.

Actuellement, les activités maritimes représentent 5 % du PNB mondial. Leur poids est encore plus important au sein des pays émergents, 9 % en Chine par exemple. Les activités maritimes, avec entre autres 90 % des marchandises transportées par mer, permettent l'acheminement de 1,6 milliard de passagers chaque année. Alors que 2,5 milliards de tonnes de marchandises transitaient par la mer dans les années 70, ce sont désormais 9 milliards de tonnes de marchandises qui le font. Désormais, l'on transporte une tonne par homme et par an sur 8 000 kilomètres (dont 99,8 % arrivent à bon port).

Quelles sont les causes de la croissance exponentielle des activités marines ? En pratique, le transport de 20 tonnes depuis l'Extrême-Orient revient moins cher que le prix d'un billet d'avion en classe économique pour une personne sur le même trajet. Ainsi, le coût de transport d'un aspirateur fabriqué en Chine ne représente que 0,6 % du prix de ce dernier. Il est moins coûteux d'amener un aspirateur de la Chine vers le Havre que du Havre vers l'est de Paris. De fait, le coût du transport maritime a été, depuis 1945, divisé par 50, grâce, ou à cause, des gros transporteurs.

La France était la capitale du commerce international au Moyen-Age, avec les grandes foires. Il a suffi de voir émerger le cabotage pour qu'elles disparaissent, alors que deux tiers des bateaux coulaient alors. Il avait d'ailleurs suffi que Vasco de Gama passe le Cap de Bonne Espérance pour détruire la puissance vénitienne.

Le projet Océanide réunit actuellement 350 chercheurs, lesquels étudient le lien, évident, entre la prospérité, la puissance et la participation à l'économie maritime, en analysant les grandes villes portuaires de l'histoire.

La pêche représente 170 millions de tonnes chaque année. Il y a moins de 20 ans, un individu consommait en moyenne 10 kg de poisson par an. Aujourd'hui selon la FAO, il en

consomme 19 kg chaque année. 80 % du poisson consommé en France est aujourd'hui importé, notamment en provenance de pays d'Orient ou du Moyen-Orient. Cela constitue un problème majeur, puisque nombre de ces derniers, il y a un an, ont décidé de réserver la plus grande part de leur production à leur population.

Aujourd'hui, les câbles sous-marins ont une longueur totale de 1 million de km. Selon des données qui restent à valider, les emplois maritimes directs et indirects seraient au nombre de 5,4 millions en Europe. Leur nombre devrait passer à 7 millions d'unités à terme, pour une valeur ajoutée des activités maritimes appelée à passer de 480 à 700 milliards d'euros.

Par ailleurs la mer est l'avenir de la terre, pour l'énergie, l'alimentation, la recherche pharmaceutique, la cosmétologie, les minerais... Ainsi, 22 000 molécules proviennent d'ores et déjà de l'océan. La mer génère également 50 % de l'oxygène que nous respirons. Les océans absorbent 1 000 fois plus de chaleur que l'atmosphère. De surcroît, seulement 10 % de la flore et de la faune marines nous sont aujourd'hui connues. En outre, 37 % des réserves de gaz mondiales et 35 % du pétrole consommé proviennent de la mer : or nous ne connaissons que 5 % des sols marins, lesquels nous sont plus étrangers que ceux de la Lune ou de Mars. C'est d'ailleurs un atout essentiel de notre planète, qui est menacée par sa démographie et par l'épuisement de ses ressources traditionnelles.

La mer abrite des milliards de tonnes de terre rare. A date pourtant, les réserves afférentes identifiées ne représentent que 150 millions de tonnes, dont 90 % proviennent de la Chine. Il y a 20 ans, je rédigeais déjà des notes sur les nodules polymétalliques. Mes petits-enfants, dans 20 ans, feront probablement de même. Il n'en demeure pas moins que les lieux de jonction des plaques tectoniques abritent des concentrations extraordinaires de métaux. Depuis quelques années, la Chine, le Japon, la Russie ou les Etats-Unis y réservent des parcelles, car ces pays savent que ces zones pourront être, dans quelques années et dans le respect de l'environnement, exploitées.

Le cluster que je représente s'appuie sur un groupe de travail dédié à cette problématique. La France est l'unique pays du monde à pouvoir, pour chacune des dix phases associées, s'appuyer sur des leaders mondiaux. A mon sens, sa richesse viendra moins des parcelles qu'elle a réservées que de la vente de services à forte valeur ajoutée.

La sauvegarde des océans relève d'une nécessité, notamment par souci des générations futures. En pratique néanmoins, les océans sont fragiles : ils pourraient tous être regroupés dans un cube de 1 100 km de côté seulement. Il est donc primordial de les protéger, à l'heure où :

- 6 millions de tonnes de déchets d'hydrocarbures y sont déversées chaque année, principalement d'origine terrestre, via les fleuves ;
- environ 50 millions de tonnes de déchets plastiques polluent le Golfe de Gascogne ;
- 3 milliards de tonnes de déchets individuels polluent la Méditerranée ;
- la catastrophe de Fukushima a emporté la mise à l'eau de 5 millions de tonnes de déchets, dont 3 millions de tonnes ont coulé.

Comme l'a rappelé le Préfet maritime, il est donc indispensable d'emprunter la voie du développement durable, entre développement économique et environnement. Sur ce plan, des progrès sont réalisés chaque année. A titre d'exemple, le tonnage d'hydrocarbure transporté par la mer a fortement progressé en 20 ans : les pollutions afférentes, dans l'intervalle, ont été divisées par 20.

Je suis aujourd'hui persuadé que les tenants de la qualité vont l'emporter sur les comportements « complaisants ». En effet, le mouvement afférent m'apparaît irréversible. D'ailleurs, les armateurs du monde entier se préoccupent aujourd'hui de la qualité et de la sécurité : peu important leurs raisons, l'essentiel est qu'ils appliquent ce qu'ils disent. Comme le disait La Rochefoucauld ainsi, « *L'hypocrisie, c'est un hommage que le vice rend à la vertu* ».

Jean-François RAPIN

Je tenais à vous remercier pour la qualité de votre exposé, que la salle a suivi sans faire un bruit. Bien évidemment, notre frange maritime ne se borne pas aux plus de 5 000 km de littoral métropolitain : le littoral ultra-marin est également extrêmement riche. Je tenais à saluer, à ce titre, la forte délégation ultra-marine aujourd'hui présente.

Sans plus attendre, je cède la parole à François JACQ, qui va évoquer les ressources de la mer.

« Les ressources de la mer »

François JACQ, *Président Directeur Général d'IFREMER*

Le titre de mon exposé n'est pas tout à fait celui qui figurait dans le programme, lequel était en effet trop dense. 70 % de la surface du globe est recouverte par les eaux. 60 % de la population réside à moins de 150 km des côtes. La mer est un réservoir de biodiversité, de ressources et d'écosystèmes méconnus aux fonctionnements originaux.

L'Ifremer est un institut intégré, dont le périmètre de compétences va de la technologie jusqu'à l'appui à la puissance publique, en passant par la recherche la plus fondamentale qui soit. Si ce continuum n'est pas dénué d'intérêt, il est difficile à faire vivre au quotidien. Pour cela en effet, il convient de faire cohabiter des mondes distincts, de faire appel à un éventail de technologies et de disciplines très larges (halieutique, géosciences, instrumentation, aquaculture, géologie, etc.) et de mettre en mouvement 1 300 personnes.

L'Ifremer s'appuie sur une approche scientifique systémique. En effet, le milieu marin, complexe, comprend de nombreuses interactions. Or il a souvent été étudié morceau par morceau. Pourtant, l'essentiel est de le comprendre dans sa globalité, en maîtrisant mieux les phénomènes et les interactions.

De fait, l'Ifremer s'efforce de répondre à la question suivante : « *que peut être une compréhension systémique de la mer, pour un usage durable des biens et des services tirés du milieu marin* » ? En pratique, six enjeux de recherche majeurs ont été identifiés :

- **le rôle de l'océan dans le changement global**

Les flotteurs Argos permettent de suivre le comportement et le niveau des océans. La réalisation de progrès dans les domaines de la météorologie et du climat ne passera que par une amélioration de la connaissance des océans et de leur rapport avec l'atmosphère. Pour être en capacité de prévenir des événements comme Xynthia à l'avenir, il convient d'investiguer ces champs, en étant conscient du fait que la compréhension des phénomènes locaux passera par celle des phénomènes globaux. En l'espace de 10 à 15 ans, les progrès accomplis sur ce plan ont été considérables.

- **les écosystèmes marins et leurs réponses aux pressions anthropiques**

Comment mesurer les paramètres liés à l'environnement pour mieux comprendre ce dernier ? Pour comprendre les causes de la mortalité des moules, il est nécessaire de croiser les connaissances animales, les connaissances océanographiques et les connaissances des contenus alimentaires de la chaîne trophique. Pour cela, il convient de disposer d'outils de mesure, de réaliser des campagnes de prélèvement et de déployer des modèles.

- **la pêche**

La ressource se raréfie, en dépit des efforts mis en œuvre afin d'améliorer le pilotage de la pêche. Ces derniers, en effet, ont été accomplis sur des bases très simples, sans compréhension des phénomènes globaux. Ainsi, les raisonnements se font « espèce » par « espèce », ce qui est insuffisamment précis. Pour mieux comprendre les effets des mesures de gestion mises en œuvre, il est indispensable de réaliser des

observations, de modéliser les choses et d'inventer de nouveaux modèles d'encadrement de la pêche.

- **le bon état écologique**

La Directive Cadre sur l'Eau est d'ores et déjà disponible, quand la Directive Cadre sur la Stratégie pour le Milieu Marin est en cours de transcription. Elles tablent sur l'atteinte d'un bon état des eaux marines. Pour cela, il peut être utile de comprendre les modalités d'émergence des efflorescences par exemple. Actuellement, les capacités de modélisation de ces problématiques, bien qu'en progrès, demeurent insuffisantes.

- **la sécurité sanitaire**

Le milieu marin accueille un certain nombre de pollutions qui y ont été déversées. Au-delà de la limitation des rejets, il est indispensable d'en mesurer les modalités de concentration dans certaines espèces et les effets, tant sur la santé des consommateurs que sur l'évolution des dites espèces. A titre d'exemple, l'injection d'un certain nombre de produits peut transformer ces dernières et engendrer des problèmes.

- **la ressource**

La mer constitue une ressource. Il convient d'améliorer la connaissance des lieux afférents et de mieux comprendre les effets des technologies déployées en mer. Concernant les ressources minérales et énergétiques, je ne suis pas persuadé qu'une réelle exploitation puisse débuter dans cinq ans.

Pour conclure, les attentes placées dans la recherche sont importantes, néanmoins, la recherche est soumise à des « constantes de temps » qu'il ne faut jamais oublier : *a minima*, celles-ci représentent cinq années. De fait, la recherche n'est pas toujours en capacité de répondre aux différents acteurs dans les délais souhaités. Il n'en demeure pas moins qu'elle a su, au cours des dernières années, réaliser d'importants progrès.

Jean-François RAPIN

Avant de passer à la table-ronde, je vous propose de prendre deux questions. Puisqu'il n'y en a pas, je vous suggère de faire une pause. Je tenais, avant cela, à remercier nos intervenants.

Table ronde

Les défis de la « croissance bleue »

Quelle place les élus des différents niveaux de collectivités territoriales accordent-ils au maritime?

Roukia IBRAHIMA, maire de CHIRONGUI, Mayotte

Eugène LARCHER, maire de LES ANSES D'ARLET, président de la Communauté d'agglomération de l'Espace Sud Martinique

Mireille PEIRANO, vice-présidente de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et du conseil consultatif régional de la mer

Daniel FASQUELLE, député maire du TOUQUET, président de la Communauté de Communes Mer et Terres

Christian GAUBERT, mission Mer et Littoral de l'Association des Départements de France

Robert CRAUSTE, représentant la Région Languedoc Roussillon, maire du GRAU-DU-ROI, membre du Parlement de la Mer

Paul GIACOBBI, président du conseil exécutif de Corse, président de l'Agence des Aires Marines Protégées

Introduction

Jean-François RAPIN

Je tenais à saluer Catherine BERSANI, avec laquelle je vais animer la présente table-ronde. À mon sens, les différentes interventions de la matinée suffisent à introduire la présente table ronde, qui porte sur la croissance bleue.

Catherine BERSANI, Inspecteur Général honoraire de l'Équipement, LittOcean

L'ANEL est une grande famille, comme nous pouvons, depuis le début des journées d'études, le constater. Je tenais à vous remercier de m'avoir invitée à coanimer, avec vous, la présente table ronde.

Que recouvre la notion de croissance bleue ? Quelles sont les implications concernant les élus?

Je cède la parole à Mireille PEIRANO, vice-présidente de la région Provence Alpes Côte d'Azur et du Conseil Consultatif Régional de la Mer.

Mireille PEIRANO, vice-présidente de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Conseil Consultatif Régional de la Mer

C'est en tant que vice-présidente de la région Provence Alpes Côte d'Azur, déléguée à la mer, à la pêche, au littoral, à l'agriculture et à la forêt que j'ai le plaisir de participer à cette table ronde.

Notre région est la première région touristique de Méditerranée. Elle accueille 35 millions de touristes par an, pour moins de 5 millions d'habitants. Cela implique une réelle gestion territoriale, pour limiter les conflits d'usage, protéger le littoral et préserver l'équilibre entre le développement économique et la préservation des écosystèmes marins.

Mais l'économie de la région PACA n'est pas, loin de là, uniquement tournée vers le tourisme. Elle défend ainsi quotidiennement la pêche artisanale. Elle accueille également le port maritime de MARSEILLE, troisième port pétrolier mondial, qui génère 43 000 emplois et draine les plus grandes compagnies maritimes, comme la CMACGM par exemple.

La région PACA accueille également le port de TOULON, qui alimente près de 20 000 emplois, notamment dédiés à l'entretien des navires de la marine nationale. Elle se place en tête des régions nautiques françaises, pour le nombre d'anneaux dans ses 135 ports. Elle a donc développé, depuis 15 ans, une politique visant à en réduire les impacts environnementaux, à savoir l'opération Ports Propres, qui a été certifiée par l'AFNOR et l'Union Européenne.

Une importante activité de vente, de location et d'entretien des navires de plaisance et de nautisme se développe autour du patrimoine portuaire régional. Elle a conduit au déploiement d'une charte des ports de plaisance.

La région entend également participer à la politique de diversification énergétique française, avec le développement d'une ferme d'éoliennes flottantes innovantes au large des Bouches-du-Rhône, permettant d'espérer la création d'un millier d'emplois et le développement d'un marché méditerranéen. Ce projet, soutenu par l'Union Européenne, permettrait de marier les politiques régionales de la mer, de l'énergie, de la recherche et de l'économie.

Plusieurs pôles de compétitivités viennent en soutien au développement de nos industries, comme le Pôle Mer Méditerranée, à vocation mondiale et basé à TOULON LA SEINE.

Rôle de l'échelon régional

Face aux enjeux économiques susmentionnés, que peut faire l'échelon régional ? J'ai souhaité la mise en place d'une véritable politique maritime intégrée, ainsi que la réalisation d'un bilan transversal des enjeux sociaux, environnementaux et économiques en 2011. Ce dernier a abouti au vote, en décembre 2012, d'une Stratégie Régionale de la mer et du littoral. Ce document, outil de développement durable des zones côtières, s'insère dans un panorama plus global de démocratie participative. Ainsi, les dix années d'existence du Conseil Consultatif Régional de la Mer viennent d'être fêtées. Ses travaux servent notamment de base à l'évolution des politiques maritimes.

La région a également instauré une consultation biennale des acteurs de la mer, qui regroupe près de 500 personnes au sein de l'Hôtel de Région. Sa neuvième édition est en cours de préparation.

Dans la perspective d'un schéma régional de développement durable des territoires, potentiellement prescriptif, la Stratégie Régionale de la Mer et du Littoral en constituera le volet littoral.

L'échelon régional est celui de la cohérence, de la solidarité et du développement et ses outils de gouvernance y contribuent, tout comme la charte des ports. Existents

également des outils de sensibilisation du public au développement durable (réseau Mer, actions régionales de mutualisation et d'acquisition des données marines). Dans le cadre de la mise en place des chefs de file des territoires littoraux, les régions occuperont une place incontournable, en cela qu'elles sont l'unité d'agrégation des enjeux et de déploiement des stratégies de façade, au sein des Conseils Maritimes de Façades.

Enfin, j'attire votre attention sur la nécessaire reconnaissance du fait maritime dans les politiques nationales et européennes. Les régions ont désormais la charge du déploiement des fonds européens (FEADER) : il est difficile d'y trouver des lignes de financements dédiés aux activités maritimes. C'est pourquoi la région PACA participe à une concertation, aux côtés de 150 autres régions maritimes européennes : son Président, Michel VAUZELLE, assure d'ailleurs la présidence de la Commission Géographique Méditerranée de cette association.

Catherine BERSANI

Je vous remercie pour cette première intervention, qui est revenue sur plusieurs notions importantes : une politique maritime intégrée, l'importance de l'innovation et la démocratie. Ainsi, le partage de l'amour de la mer doit commencer par la démocratie. Sans plus attendre, je cède la parole à Eugène LARCHER. Pour la MARTINIQUE et les CARAÏBES, que représente la croissance bleue ?

Eugène LARCHER, maire de LES ANSES D'ARLET, président de la Communauté d'agglomération de l'Espace Sud Martinique

Au préalable, je tenais à saluer l'assemblée, et notamment les représentants des Antilles qui ont fait le déplacement jusqu'à LA ROCHELLE. Leur présence témoigne de l'intérêt que portent les Antilles aux travaux de l'ANEL.

Dans les Antilles, qui sont constituées d'îles, la politique maritime est extrêmement importante. Ainsi, tous les produits qui y sont importés transitent par les ports. La MARTINIQUE s'est attachée, comme la GUADELOUPE, à développer ses activités de pêche. Néanmoins, celles-ci ne représentent que 6 000 tonnes par an, pour une consommation annuelle estimée à 12 000 tonnes. A cette date, la politique de développement de la pêche qui a été mise en œuvre n'a pas encore produit les résultats attendus : nous espérons néanmoins que la pêche, dans les années à venir, permettra de couvrir la consommation locale.

Je suis Président de la Communauté d'agglomération de l'espace Sud Martinique, qui abrite 123 000 habitants et représente 53 % du littoral martiniquais, avec un développement assis sur le tourisme. L'un de nos objectifs est de permettre à nos pêcheurs d'aller pêcher plus au large des côtes. Si ce n'est pas facile, nous y parvenons peu à peu.

Le tourisme est notre principal vecteur de développement économique. Le sud de la Martinique participe, avec la Fédération Française des Ports de Plaisance, au projet Odyssée, mené au sein de la ville du MARIN. Ce dernier, qui mêle culture, tourisme et patrimoine, permettra aux touristes de passer un séjour agréable.

Les Antilles sont toujours confrontées à un frein, à savoir la problématique dite des « 50 pas ». Celle-ci est gérée par une agence éponyme, qui est appelée à disparaître. Notre territoire, de 60 km de long sur 30 km de large, est entouré d'une « bande ». Les collectivités rencontrent d'importantes difficultés à convaincre les particuliers de céder des terrains. L'Agence des 50 pas devant disparaître, il serait utile que les collectivités, les communes et les communautés d'agglomération récupèrent la gestion des 50 pas afin d'assurer la cohérence du développement du territoire. Les responsabilités de l'Agence seront-elles transférées aux EPFL ou aux régions ? Pour l'heure, nul ne le sait. L'idéal serait qu'elles soient confiées aux municipalités ou aux communautés d'agglomération, garantes de la proximité.

S'y ajoutent les problèmes posés par les algues. Les conséquences en sont multiples. Elles sont écologiques, avec les atteintes portées aux ressources halieutiques. Elles sont économiques, en affectant les professionnels de la pêche, de l'aquaculture, de la restauration et du tourisme. Elles causent également des préjudices aux particuliers, dont les appareils ménagers sont endommagés par les gaz issus de la décomposition des algues. Elles posent également des problèmes sanitaires, qui ont notamment engendré la fermeture de certaines écoles durant une journée.

La communauté d'agglomération de l'espace Sud de la Martinique a apporté une réponse d'urgence à cette problématique, en octroyant une aide de 20 000 euros à chaque commune affectée. Les communes n'étant ni préparées ni équipées pour éliminer les algues, il a été fait appel aux sociétés de collecte des déchets ménagers, pour nettoyer les plages. En août et en septembre, plus de 1 400 tonnes d'algues ont été retirées des côtes du sud. Il est toutefois difficile de faire plus.

La région et le département ont également voté des aides à destination des communes, pour les aider à faire face aux dépenses induites. Face à ce phénomène, déjà connu en 2001 dans des proportions moindres, nombreux sont ceux qui s'étonnent de l'inaction de l'Etat, qui n'a pas déclenché le Plan Pôle Marin, qui permet la mise en place de dispositifs de barrages flottants, le déploiement de moyens financiers et le recours à des personnes qualifiées. Les élus martiniquais sont nombreux à penser qu'il est grand temps que l'Etat prenne des mesures visant à préserver les côtes littorales et à indemniser les victimes de préjudices. Elles pourraient prendre la forme d'un arrêté dit de catastrophe naturelle.

Je tenais à exprimer cette demande solennellement aujourd'hui. Les algues en décomposition émettent un gaz qui peut être dangereux pour la santé des habitants du littoral. Aussi la situation est-elle urgente. Les algues ramassées sont expédiées vers un centre de valorisation organique, où elles sont traitées pour servir d'engrais aux agriculteurs. Elles sont toutefois en quantité tellement importante qu'elles ne peuvent pas toutes être gérées.

Je conclurais par le taux de couverture en énergie renouvelable qui s'établit, sur notre territoire, à 20 % environ. L'objectif est de le porter à 33 % d'ici deux ans, à travers l'éolien en mer, mais également grâce à l'énergie thermique, qui utilise la différence de température constatée en certains endroits de l'océan.

Les communes essaient de s'investir. La MARTINIQUE et la GUADELOUPE s'efforcent de développer leur littoral. Pour éviter l'érosion, des dispositifs de protection ont été installés sur nos plages.

Catherine BERSANI

Je vous remercie pour cet exposé, qui a notamment fait référence aux notions d'innovation, de risque et de partage des connaissances. Eugène LARCHER est à la fois un homme de terrain et d'institution. La politique maritime intégrée, de fait, relève de l'action collective, rassembleuse des institutions. Il convient de démontrer l'entraide dont les communes essaient de faire preuve.

L'Association des Départements de France (ADF) a pris une initiative remarquable, dont Christian GAUBERT va se faire le porte-parole.

Christian GAUBERT, *mission Mer et Littoral de l'Association des Départements de France*

Au préalable, je tenais à excuser Philippe GROVALET, Président de la Mission Mer et Littoral et du Conseil Général de Loire-Atlantique, que je remplace au pied levé. La mission précitée lui avait été confiée par Claudy LEBRETON, Président de l'ADF, dans le cadre d'une démarche de consultation à laquelle 31 départements littoraux ont participé et qui a débouché sur 144 propositions.

La Mission Mer et Littoral poursuivait quatre objectifs :

- clarifier le rôle des départements littoraux, concernant la mer et le littoral ;
- repositionner les départements au sein de la gouvernance nationale ;
- définir une vision partagée ;
- améliorer la connaissance des départements littoraux sur les enjeux liés à leurs territoires et les conforter dans leurs actions.

Les départements littoraux sont soumis à une double vague, à savoir une vague terrestre et une vague marine. La première renvoie au développement démographique et économique continu, ainsi qu'à une consommation foncière considérable au sein des zones littorales. La seconde renvoie à l'érosion marine : ainsi, celle-ci concerne actuellement 24 % des côtes françaises. L'augmentation de la fréquence des tempêtes et des épisodes de submersion marine est également à noter. Le GIEC prévoit une augmentation de 26 à 96 centimètres de la hauteur de l'eau à horizon 2100 : aussi les départements littoraux doivent-ils l'anticiper.

Les départements ont deux priorités d'intervention qui renvoient au foncier et au social. Leurs objectifs sont :

- de permettre l'accès au logement locatif aux personnes aux revenus modestes, aux actifs saisonniers et aux touristes, sur des territoires où dominent les logements privés, individuels et secondaires ;
- de permettre aux nouvelles populations d'accéder au foncier, dans un contexte spéculatif ;
- de permettre aux populations locales de se maintenir, en dépit d'une fiscalité parfois élevée ;
- d'accueillir des personnes âgées, dans un habitat intermédiaire.

Quatre exemples d'action

Le Pas-de-Calais a misé sur les emplois bleus et l'insertion professionnelle. En effet, il est l'un des chefs de file du RSA. Pour cela, il a développé un projet d'aménagement du grand site des Deux Caps, dont l'objectif est de contribuer à l'efficacité de l'insertion professionnelle des publics dont il a la responsabilité. A cette fin, il a introduit des clauses d'insertion professionnelle dans les marchés publics de travaux et a identifié des activités qui seront confiées à des chantiers d'insertion. En quatre ans, le marché public s'est traduit par la réalisation de travaux pour un million d'euros, avec l'appui du FEADER. Le volet Appel à Projets, pour sa part, a mobilisé, sur 3 ans et demi, 800 000 euros, dont 50 % via le Fonds Social Européen.

La Loire-Atlantique a conduit une action en lien avec les périmètres de protection des espaces naturels et périurbains. Ses objectifs étaient les suivants :

- protéger les espaces agricoles et naturels de l'étalement urbain ;
- contribuer à la viabilité des exploitations agricoles, par la maîtrise des coûts du foncier ;
- renforcer les incidences positives sur les milieux naturels et maîtriser la non-vulnérabilité au risque climatique, par le maintien de l'agriculture et le développement de pratiques respectueuses de l'environnement ;
- assurer la concertation des acteurs et la coordination des actions, à travers la mise en œuvre de programmes d'actions.

La Gironde a déployé une politique portuaire durable, dont l'objectif est de préserver la qualité du milieu. Elle s'appuie sur la réalisation de schémas d'aménagement portuaire durable, qui constituent un code de conduite, en matière de gestion et d'organisation portuaire. Cette démarche est fondée sur six étapes :

- un état des lieux de l'existant ;

- une définition prospective ;
- une analyse des potentialités d'optimisation ;
- l'intégration, dans le plan portuaire, des déchets futurs ;
- la démonstration d'une cohérence économique entre besoins et capacités financières ;
- l'adoption d'une logique globale dédiée à l'environnement.

Le premier objectif du projet renvoyait au dragage. Pour rappel, la Gironde ne pratique pas le clapage : elle s'appuie sur des bassins de décantation, qui lui permettent de traiter ses vases à terre.

Concernant les déchets portuaires, le département a mené une action spécifiquement dédiée aux eaux noires. Il veille également au respect de la réglementation et contribue à l'essor de solutions alternatives de stockage des navires, comme les « ports à sec » par exemple.

A titre d'exemple, la Gironde a mis en œuvre un système de récupération des eaux noires : la qualité de l'eau du bassin d'Arcachon s'est, de ce fait, fortement améliorée. Elle s'est engagée à travailler au devenir des sédiments de dragage et à participer à leur valorisation.

La Méditerranée a été pionnière, dans le domaine de la gestion intégrée des zones côtières et de protection du littoral. Les objectifs de sa démarche étaient les suivants :

- développer la connaissance des phénomènes naturels, par le déploiement d'outils d'observation, souvent innovants ;
- protéger les équipements de bord de mer ;
- gérer les accès et les stationnements en période de forte affluence touristique ;
- travailler sur le foncier rétro-littoral.

Les impacts attendus des actions mises en œuvre à ces fins sont les suivants :

- maintenir un espace de respiration, « amortisseur » des grandes tempêtes et des avancées marines ;
- préparer la délocalisation délicate d'enjeux de bord de mer ;
- retrouver des plages de qualité pour maintenir l'attractivité touristique ;
- gérer la fréquentation des espèces qui, confrontées à la mer, évoluent.

Les 144 propositions de la Mission Mer et Littoral ont été regroupées dans un fascicule, intitulé : « *Les départements face au défi littoral : agir, animer, accompagner. Tout un programme* ».

Catherine BERSANI

Je vous remercie. Le rapport qui vient d'être commenté est disponible sur le site internet de l'Association des Départements de France. Sa lecture est extrêmement stimulante. Je demande à présent à Daniel FASQUELLE, parlementaire et maire du TOUQUET, de prendre la parole.

Daniel FASQUELLE, député maire du TOUQUET, président de la Communauté de Communes Mer et Terres

Je tenais au préalable à remercier Jean-François RAPIN de m'avoir demandé de participer à la présente table ronde. Je suis également très heureux de retrouver Catherine BERSANI, que j'ai croisée à l'Université du Littoral Côte d'Opale, où elle est souvent intervenue.

Le titre de la table-ronde est le suivant : « *Les défis de la croissance bleue* ». Qu'est-ce que la croissance bleue ?

Celle-ci recouvre plusieurs activités traditionnelles, comme la pêche, la conchyliculture, l'aquaculture ou la marine marchande. Cette dernière constitue un secteur potentiel de croissance : encore faut-il, pour cela, que nos ports se mettent en capacité d'arrêter les containers qui passent devant nos côtes. La croissance bleue renvoie également à l'hinterland ; au projet du canal Seine Nord, que les représentants de la région Nord-Pas-de-Calais attendent avec impatience ; au transport de passagers, sachant que CALAIS est l'un des premiers ports passagers d'Europe et aux activités industrielles menées au sein des ports.

La croissance bleue, du point de vue du tourisme, est également un enjeu majeur. En effet, les villes de bord de mer représentent 50 % des destinations touristiques. Or la France a la chance de disposer d'un littoral exceptionnel, tant en métropole qu'en outre-mer. J'ai ainsi eu la chance de me baigner sur le territoire de la commune des ANSES D'ARLET, qui offre un environnement remarquable.

Quid des défis de la croissance bleue en matière de tourisme ?

A mon sens, le principal défi d'avenir sera de concilier croissance bleue et croissance verte. Il convient de réconcilier le nécessaire développement des activités économiques et la protection de l'environnement. Trop souvent aujourd'hui, ces deux champs entretiennent un rapport conflictuel, avec deux excès :

- **les défenseurs de l'environnement à tout prix**

Ces derniers sont à la tête d'associations qui multiplient les recours, sur lesquels les tribunaux mettent trop de temps à se prononcer. Ils bloquent ainsi de très nombreux projets.

- **les tenants du développement économique à tout prix**

Les côtes ont été fortement abimées au fil du temps. Ces pratiques doivent absolument cesser.

Quoi qu'il en soit, il convient de trouver un juste équilibre entre développement économique et protection de l'environnement. Les élus ne doivent plus percevoir celle-ci comme une contrainte, mais comme un atout. En effet, c'est la qualité de l'environnement proposé qu'il draine le tourisme.

Dans les prochaines années en conséquence, il conviendra d'engager des investissements dans :

- **la sauvegarde de l'environnement**

Il s'agit notamment de préserver la qualité des eaux de baignade ou la qualité de l'air à travers la promotion des modes de déplacement doux (voiture électrique par exemple).

- **la préservation des paysages**

Par le passé, nombre d'actions ont emporté, hâtivement, le bétonnage des côtes. Il convient à présent de réparer ce qui peut l'être. Le front de mer de ma commune, par exemple, accueillait de belles villas par le passé : ces dernières, toutefois, ont cédé la place à des immeubles. Il se caractérisait également par une deux fois deux voies et d'immenses parkings, constituant un environnement très minéral. En conséquence, une piste cyclable végétalisée a été construite. A titre personnel pour information, je

suis opposé à l'installation d'un champ d'éoliennes face à la plage de ma commune : en effet, cela affecterait la qualité de nos paysages.

Par ailleurs, le réchauffement climatique emporte une élévation du niveau de la mer, avec lequel il conviendra de composer : en certains lieux, il conviendra d'organiser le retrait de certaines zones habitées. En effet, il ne fait pas systématiquement sens de mener des opérations d'enrochement.

Certains dispositifs, comme Eco-Plage déployé à MERLIMONT par exemple, ne manquent pas d'intérêt. A marée haute, l'eau est aspirée, ce qui permet de fixer le sable sur la plage, en toute transparence.

Quoi qu'il en soit, il conviendra de faire preuve d'innovation et d'inventivité pour s'adapter aux évolutions climatiques.

A l'avenir, il s'agira également de créer de nouvelles activités. Jusqu'à présent, les élus ont essentiellement organisé un tourisme d'occupation. Ils vont devoir imaginer de nouvelles formes de tourisme, et notamment un tourisme de la connaissance. A titre d'exemple, j'ai mis en place des promenades architecturales ou des éco-guides, qui apportent des informations sur l'environnement du littoral, sa faune et sa flore.

En conclusion, je considère l'avenir avec optimisme, à condition que le clivage stérile entre développement économique et protection de l'environnement puisse être dépassé. Comme l'a dit le Ministre VIDALIES au cours de la matinée, le tourisme est un relais de croissance.

Catherine BERSANI

Je vous remercie. La croissance bleue fait appel à une préoccupation quotidienne, à l'innovation et à l'optimisme. Comment se déploie-t-elle dans l'Océan Indien ?

Roukia IBRAHIMA, maire de CHIRONGUI, MAYOTTE

Bonjour à toutes et à tous. Cette année, trois nouvelles communes de l'océan Indien ont adhéré à l'ANEL. J'espère qu'elles seront encore plus nombreuses l'année prochaine.

MAYOTTE affiche une surface de 374 km². Elle accueille 250 000 habitants et est la première terre d'accueil française d'une population en situation irrégulière, ce qui crée une difficulté spécifique. Elle se doit de protéger son lagon, en relevant plusieurs défis :

▪ **l'assainissement**

Au regard de sa forte démographie et d'une clandestinité non maîtrisée, l'île doit absolument maîtriser son assainissement. L'un de ses objectifs est donc de déployer le « tout-à-l'égout » sur l'ensemble de son territoire.

▪ **les déchets**

MAYOTTE a ouvert, au mois de juillet, un centre technique d'enfouissement, qui lui permet de traiter ses déchets et d'éviter qu'ils se déversent en mer.

▪ **la préservation du territoire**

MAYOTTE doit s'efforcer de stopper la mer en « hauteur ». Son lagon est aujourd'hui menacé : il est donc indispensable d'organiser des plantations pour protéger le Mangrove. Malheureusement, les demandes des élus, sur ce plan, demeurent souvent lettre morte, faute de budget.

▪ **le développement d'un véritable port de plaisance**

MAYOTTE n'est devenue un département français à part entière qu'en mars 2014. Elle se doit de développer un véritable port de plaisance, en commençant par l'installation de 1 000 anneaux par exemple.

▪ le développement de l'aquaculture

MAYOTTE ne s'est pas positionnée sur le champ de l'aquaculture depuis longtemps. Elle importe aujourd'hui l'intégralité de sa consommation de crevettes, ce qui est inconcevable. Elle se doit donc d'en développer la culture. Sur ce plan, je tenais aujourd'hui à lancer un appel à l'Ifremer, dont les données nous permettront de progresser.

Enfin, MAYOTTE, jeune département français, essaie aujourd'hui de rattraper le retard qu'il a pris sur LA REUNION par exemple, département beaucoup plus ancien.

Jean-François RAPIN

Je vous remercie. Au cours du premier semestre, nous nous rendrons à MAYOTTE, avec Mireille.

Roukia IBRAHIMA

Je vous en remercie.

Jean-François RAPIN

Vous avez cité la problématique liée à l'immigration clandestine. La sénatrice maire de CALAIS, qui devait être présente aujourd'hui, en souffre beaucoup : en effet, cette immigration suscite un certain nombre de difficultés.

Catherine BERSANI

MAYOTTE est un fleuron de la croissance verte et bleue. Sans plus attendre, je cède la parole à Paul GIACOBBI, spécialiste des aires marines protégées. Que signifie, à cette aune, la croissance bleue ?

Paul GIACOBBI, président du conseil exécutif de Corse, président de l'Agence des Aires Marines Protégées

Je vous remercie de me poser cette question, à laquelle je suis incapable de répondre. Je suis très admiratif des élus littoraux, qui accomplissent un travail considérable. La France maritime, c'est avant tout l'outre-mer, dont la voix doit donc être portée.

La place de la mer dans les politiques publiques

Quelle est, en réalité, la place de la mer dans les politiques publiques françaises ? Pour reprendre une expression de l'ancien régime, elle n'en constitue que la portion congrue, entendue comme inexistante.

Premièrement, la France est le dernier pays du monde à défendre ses droits maritimes dans le cadre des Zones Economiques Exclusives : elle est l'unique pays au monde qui ne parvient pas à défendre ses droits, pour des raisons politiques vaseuses. Je l'ai vécu à SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON, où la France ne l'a pas fait face au Canada. A l'inverse, la Chine affirme clairement ses droits, concernant la mer de Chine Sud. La Grande-Bretagne ou l'Ecosse, le Canada, les Etats-Unis, la Russie défendent leurs droits. Au-delà des questions financières, la France ne manifeste pas, sur ce plan, une volonté politique suffisante.

Deuxièmement, la France doit protéger ses biens. Je représente aujourd'hui un organisme d'Etat, dont la gestion est fondamentalement décentralisée. En effet, les Aires Marines Protégées ne « fonctionnent » qu'à condition de pouvoir compter sur l'investissement des élus locaux, des acteurs économiques, des scientifiques et des associations concernées. Ces dernières, comme l'a dit Daniel FASQUELLE, ont également des torts : or le monde de la mer ne peut vivre dans la suspicion perpétuelle, avec des élus qui seraient coupables de tous les maux.

Troisièmement, la création d'une Aire Marine Protégée ne relève pas d'un pouvoir d'Etat qui s'imposerait à tous : ce dernier doit être assis sur les préfectures maritimes, les élus, les pêcheurs, les acteurs économiques et touristiques. Le parc national de la mer d'Iroise est un atout extraordinaire : aussi doit-il être valorisé et protégé. L'Agence des Aires Marines Protégées pourrait devenir l'Agence de la Biodiversité. Au-delà de ce changement de sigle, il est indispensable que la gouvernance des Aires Marines Protégées soit assurée par l'ensemble des parties prenantes afférentes (acteurs économiques, institutions, associations, etc.).

Dans ce contexte, les élus doivent relever trois défis :

- **planifier**

Ce n'est pas leur tâche la plus difficile, puisque la France affiche une densité moyenne deux fois moins importante que celle des autres pays d'Europe. Il n'en demeure pas moins que la planification est relativement difficile outre-mer.

- **protéger le littoral**

Ce dernier est soumis à des phénomènes complexes et paradoxaux, difficiles à réduire aux modèles et aux mathématiques, avec un flot continu d'informations non scientifiques, concernant le réchauffement climatique ou l'élévation du niveau de la mer.

- **veiller à l'environnement**

Les effluents ne doivent pas « troubler » l'écologie marine. Pourtant, a été annoncée la fin de l'unique fiscalité en lien avec l'écologie en France. Jusqu'à présent, une redevance liée à l'eau était appliquée : elle alimentait les Agences de l'eau. Ces dernières, bien qu'étant des organismes d'Etat, étaient largement gérées par les élus, à travers les Comités de Bassin. Malheureusement, l'Etat a décidé de « confisquer » une partie de la redevance associée, à concurrence de 160 millions d'euros pour l'heure. Cette politique, regrettable, va emporter une réduction des ressources des Agences de l'eau et de l'ONEMA : en conséquence, la France ne pourra pas réaliser certains équipements et devra s'acquitter, auprès de BRUXELLES, de pénalités largement supérieures aux économies réalisées.

Que doit faire la France, au-delà de la protection de ses biens et de l'affirmation de ses droits ?

La mer est un milieu en évolution permanente. Au plan économique, elle est entrée dans le domaine de la rareté, en ce sens qu'elle est désormais considérée comme un bien qui ne sera pas indéfiniment disponible. La mer est également très vaste : elle abrite des ressources rares, difficilement accessibles. A très court terme, celles-ci pourront être exploitées. Il reste à espérer que la France, d'ici là, aura progressé dans l'affirmation de ses droits et la protection de ses biens.

Par ailleurs, le port de MARSEILLE pose un certain nombre de difficultés. J'ai remis un rapport parlementaire sur la gabegie associée à la SNCM : ces jours-ci pourtant, la France hésite encore, la concernant, à passer à l'acte. Bien évidemment, il n'est pas réjouissant de devoir y supprimer un emploi sur deux : à défaut néanmoins, tous les emplois afférents pourraient disparaître.

Pour conclure, Jean-François RAPIN a précédemment évoqué le grand parti de la mer, dont l'ANEL est l'une des représentations les plus vivantes. Celui-ci, néanmoins, n'est pas suffisamment entendu. La France ne dispose d'aucun ministre de la mer et ne place pas cette dernière au centre de ses préoccupations, contrairement à la Chine, à la Grande-Bretagne ou aux Etats-Unis. Si ce grand parti de la mer doit véritablement exister, il doit être beaucoup plus exigeant et revendicatif.

Catherine BERSANI

Je vous remercie pour ce plaidoyer. La gouvernance est l'une des réponses à votre intervention. Pourtant, elle est rarement renvoyée à la notion de démocratie. Au cours de la matinée, j'ai prêté un livre précisant : « *La mer est l'avenir de la France* ». Rédigé en 1911, il soulevait les mêmes problématiques que vous.

Par rapport à cette époque, il doit être possible de redonner aux citoyens toute leur place, face à la mer. A présent, je cède la parole à Robert CRAUSTE, maire du GRAU-DU-ROI et membre du Parlement de la Mer. Robert CRAUSTE, pouvez-vous nous présenter ce dernier ?

Robert CRAUSTE, représentant la Région Languedoc Roussillon, maire du GRAU-DU-ROI, membre du Parlement de la Mer

Je vous remercie d'avoir invité, à travers moi, le Languedoc-Roussillon à participer à cette table-ronde. Je tenais avant toute chose à vous transmettre les chaleureuses salutations de Damien ALARY, Président du Conseil Régional, et de la population du GRAU-DU-ROI / PORT CAMARGUE.

Permettez-moi également d'avoir une pensée pour le Président Georges FRECHE et le Président Christian BOURQUIN. Ce dernier, en 2010, avait annoncé : « *Le Languedoc-Roussillon a trop longtemps tourné le dos à la mer* ». Pourtant, il avait déjà relevé le défi de la croissance bleue. Entre 1963 et 1970 ainsi, le Général de Gaulle avait lancé la mission Racine. Par ses propos, le Président BOURQUIN invitait à passer au 2^{ème} acte de cette dernière, à travers le Parlement de la Mer. En effet, il était indispensable de passer à un nouveau défi.

Une phase de concertation a été menée au sein de l'ensemble des départements du Languedoc-Roussillon : elle a accueilli des milliers de personnes. Une phase d'inscription à devenir parlementaire de la mer a ensuite été ouverte, recueillant 1 000 candidatures. Ces dernières ont toutes été conservées, à travers le Forum de la Mer. A ensuite été constitué le Parlement de la Mer, qui regroupe 167 personnes, dont 26 élus uniquement. Ses autres membres sont des acteurs de la mer. Trois commissions trimestrielles ont été mises en place, respectivement dédiées :

- **à l'activité, à l'emploi et aux métiers d'avenir**

Elle est présidée par Colette CERTOUX, vice-Présidente de la Fédération des Industries Nautiques (FIN), et vice-présidée par Marc PLANAS, Président du Comité Régional des Pêches. Elle s'appuie également sur André LUBRANO, membre du Conseil National de la Mer et des Littoraux.

- **à l'aménagement durable et à l'environnement**

Elle est présidée par Serge PALLARES, président de la Fédération française des Ports de Plaisance, auquel vient d'être confiée une mission de coordination nationale du dragage dans les ports de plaisance. Elle est vice-présidée par Monsieur LEBARON, Directeur de l'Observatoire Océanologique de BAGNOLS-SUR-MER. Elle s'appuie également sur Didier CORDORNIU, Président du Parlement de la Mer.

- **à la coopération et au « vivre ensemble »**

Elle est présidée par Patrick TOUSTOU, qui préside la SNSM de VALRAS-PLAGE, et vice-présidée par Agnès GIBERT, qui anime une association dédiée au patrimoine et à l'insertion. Elle s'appuie également sur Michel MOLY, élu ici présent.

L'essentiel est de passer de la parole aux actes, ce qui est le cas. Ainsi dix actions ont d'ores et déjà vu le jour, comme par exemple :

- l'édition du Guide de la Formation ;
- l'édition, avec l'Union des Villes Portuaires ou de la Charte Sud de France des Ports de plaisance ;
- l'édition du Guide des Loisirs Nautiques ;
- le lancement d'un appel à projets sur la qualité des eaux au sens large.

Le GRAU-DU-ROI / PORT CAMARGUE a répondu à ce dernier, concernant l'étang du Médard. Ce dernier correspond à une vaste lagune littorale qui a été acquise par le Conservatoire du Littoral : le concernant, un plan de gestion a été mis en place, afin d'améliorer la qualité des eaux. En parallèle, la ViaRhona passera sur le chemin de halage correspondant, après des travaux qui devraient débuter en décembre. Elle fera le lien avec la Maison du Grand Site, sachant que la Camargue gardoise vient d'être labellisée en qualité de 14^{ème} grand site de France.

A également été mis en place le schéma directeur de dragage, sous l'animation de Serge PALLARES.

A ce stade pour conclure, l'argent, bien qu'important, n'est pas un élément central. Avant toute chose, il convient de permettre aux usagers, aux consommateurs et aux professionnels de s'exprimer et de devenir de véritables acteurs du territoire.

Catherine BERSANI

Je suis admirative de l'ensemble des interventions, qui démontrent que la croissance bleue est une vision de l'énergie, du quotidien et de la démocratie. L'Association Nationale des Elus du Littoral 2014 repose sur un système de cercles concentriques, marqué par la concertation.

Débats

Catherine BERSANI

A présent, je vous propose d'ouvrir les débats, sachant que le temps à disposition est contraint. Néanmoins, il vous sera possible de poser vos questions lors des différents ateliers.

Jean-François RAPIN

Absolument. Le temps étant contraint, je vous invite à poser une ou deux questions.

Catherine BERSANI

Les ateliers, qui dureront trois heures, vous permettront de poser vos questions. Leur restitution, en plénière, constituera également un moment d'échanges.

Jean-François RAPIN

Avant de céder la parole à la salle, je tenais à dire à Paul GIACOBBI que j'avais pris bonne note de sa remarque sur le parti de la mer et sa capacité à séduire ou à convaincre. A la fin de chaque Congrès, une motion est rédigée puis transmise au Ministre : elle revient sur les dispositions prises par l'Assemblée Générale. Souvent malheureusement, elles ne sont pas entendues. Sur ce plan cela étant, tout est entre les mains de ceux qui nous gouvernent.

Jean-Guy GABRIEL, conseiller municipal du PRECHEUR, Martinique

Eugène LARCHER, dans son exposé, a évoqué un certain nombre de difficultés. Les DOM / TOM sont exposés à une problématique très spécifique : il a été demandé aux marins pêcheurs de Martinique de pêcher plus loin des côtes. Pourtant, ils n'ont pas perçu d'indemnités leur permettant d'acquérir du matériel leur permettant.

Par ailleurs, la France a créé un dispositif permettant d'amener des touristes à une séance de pêche en mer. En Martinique, il n'est pas possible de le faire, la pêche à proximité des côtes étant proscrite. De fait, certaines lois qui valent au sein de la métropole ne sont pas adaptées aux spécificités des territoires outre-mer.

Catherine BERSANI

Je vous remercie pour cette remarque, dont nous partageons la gravité. J'invite Xavier DE LA GORCE, Président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, à me rejoindre à la tribune.

Intervention de Xavier de la GORCE, président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer

Xavier de la GORCE

Depuis un an, j'assume la présidence de la Société Nationale de Sauvetage en Mer. Cette association, que beaucoup d'entre vous connaissent, est implantée dans 230 stations du littoral, où elle assure des missions de sauvetage. Ses sauveteurs sont d'ailleurs les seuls professionnels du sauvetage en mer en France.

La Société Nationale de Sauvetage en Mer s'appuie sur 7 000 bénévoles, 70 salariés et 350 bateaux. Elle forme aujourd'hui une inquiétude qui s'aggrave. Ainsi, la loi relative à la réforme territoriale prévoit la disparition de la clause de compétence générale, grâce à laquelle les élus municipaux, régionaux et généraux pouvaient l'aider à faire fonctionner ses stations et à acquérir ses bateaux.

Aujourd'hui, la moitié du financement de nos bateaux est assurée par les départements et les régions. Si la compétence générale n'était pas remplacée par une clause permettant aux collectivités d'aider la Société Nationale de Sauvetage en Mer, celle-ci disparaîtrait.

En conséquence, la Société Nationale de Sauvetage en Mer, qui a besoin du soutien des élus du littoral, demande à l'Etat une clause spécifique permettant aux élus littoraux de continuer à la soutenir. Bien évidemment, j'ai connaissance des contraintes financières auxquelles vous êtes exposés. Je tenais toutefois à rappeler que la mission de sauvetage en mer est une mission de l'Etat : comme j'ai eu l'occasion de le rappeler aux intéressés, ce dernier ne nous apporte aujourd'hui que 8 % de notre budget, quand les collectivités nous en délivrent 17 %. Récemment, six départements ont refusé de nous accompagner : aussi les six bateaux qui devaient être renouvelés ne pourront-ils pas l'être. Par conséquent, nous allons suspendre notre activité au sein de certaines stations. De surcroît, nous allons devoir ne pas renouveler certains moyens, dont la liste sera exposée si nous n'obtenons pas satisfaction. En effet, je me refuse à mettre en danger la vie des sauveteurs et des personnes auxquelles ils portent secours.

Mon message est très clair. Je l'ai déjà rappelé devant le Conseil National de la Mer et des Littoraux et le Ministre concerné. Je l'ai écrit au Premier Ministre, qui devrait me recevoir le 12 novembre.

Si les bateaux ne peuvent plus être financés, nous suspendrons notre activité au sein de certaines stations.

Jean-François RAPIN

Je vous remercie pour cette intervention et pour ce combat que vous menez, pour préserver le sauvetage en mer. Votre message a été entendu et nous le relayerons dans la motion générale du Congrès.

Catherine BERSANI

La biologie a eu raison de ma fonction d'inspecteur général de l'équipement. Je suis désormais membre de LittOcean, association que la passion de la mer et du littoral a formée.

A présent, il est temps de vous présenter les ateliers de cet après-midi, dont l'organisation a représenté un travail considérable. Pour cela, je cède à la parole à Frederick HERPERS.

Synthèse des enjeux majeurs qui relèvent des responsabilités des élus du littoral et introduction des thèmes des ateliers de l'après-midi présidés par des élus, par une rapide présentation de chaque thème par un expert

Frederick HERPERS, LittOcean

Pris individuellement, les quatre ateliers de l'après-midi traitent tous d'une problématique spécifique. Néanmoins, ils peuvent être fédérés autour d'un thème commun, qui est celui du rôle des élus dans les approches sectorielles qui nous occupent.

J'appelle Michel QUIMBERT, expert de l'atelier 1, « *Le port et la ville* », à me rejoindre.

Présentation de l'Atelier 1 :

LE PORT ET LA VILLE : QUEL PILOTAGE PAR LES ELUS ?

Michel QUIMBERT, *Président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande*

L'ANEL m'a demandé de répondre à plusieurs grandes questions.

Quelle stratégie pour le développement du territoire ?

Entre 1989 et 2006, les ports ont perdu des parts de marché considérables. Ce constat a emporté le déploiement de la réforme de 2008 dédiée aux Grands Ports Maritimes (GPM) et des réformes successives de 2002 pour les établissements portuaires corses et de 2004 pour les ports décentralisés.

Force est pourtant de constater que le succès n'est pas au rendez-vous : les parts de marché continuent à s'écrouler et tous les grands ports maritimes ont été concernés. Le port de LA ROCHELLE, qui a gagné 5 millions de tonnes supplémentaires, constitue la seule exception à ce constat.

Plus de la moitié des marchandises arrivant en France sont débarquées dans des ports étrangers. De plus, une partie importante des marchandises – y compris les céréales – exportées par la France le sont par des ports étrangers. Les niveaux d'équipements et de performances des ports français sont très inférieurs à ceux de leurs concurrents européens, sur les plans de l'investissement, de la fiabilité, de la compétitivité et de la desserte. Il suffit d'ailleurs d'examiner le réseau Transeuropéen pour mesurer que la desserte des ports français est pratiquement inexistante.

La réforme de 2008 avait pour objectif de relancer et de développer les ports français, en renforçant la compétitivité du passage portuaire. Pour cela, il avait été décidé de revenir à l'unité de commandement et à l'unité de manutention. Pour rappel, l'outillage était alors géré par les ports et la manutention assurée par le secteur privé, s'appuyant sur des personnels rattachés aux ports. Par conséquent, il avait été décidé de transférer l'exploitation commerciale des ports au secteur privé. Dans ce schéma, le port, en tant qu'autorité, restait maître des espaces et des outils au service des politiques publiques (grands équipements).

En pratique, le transfert de l'outillage a été, tant bien que mal, assuré. La coordination interportuaire sur les façades a été instaurée. Les investissements devaient être très importants : ils n'ont pas été au rendez-vous. Lors de la mise en place des ports autonomes en 1965, les gouvernements de l'époque, et Monsieur LETOLLE en particulier, avaient réalisé, sous la pression de Jean CHAPON, qu'ils ne parviendraient à rien sans investissements.

J'ai pour habitude de dire que lorsqu'une entreprise est créée, il est primordial, avant toute chose, d'analyser le marché, puis de définir le niveau d'investissements à déployer au regard des objectifs visés. Dans les faits, cette démarche n'a pas été mise en œuvre. Les ports conservent un rôle dans la réalisation, l'exploitation et l'entretien des accès maritimes. L'Etat est réputé participer à hauteur de 60 % de leur financement : néanmoins, il oppose systématiquement la Loi de Finances annuelle à la loi portuaire. Il a tendance à rogner de plus en plus sur les accès maritimes.

La gestion et la valorisation du domaine sont devenues un sujet majeur. En Asie, les ports se présentent comme des promoteurs de business, ne faisant pratiquement plus que de l'aménagement du territoire. Il en va de même aux Etats-Unis.

Service public et ports

La Commission Européenne conteste l'existence d'un service public pour les ports. Le service public à la Française a bien vécu. Sont évoqués le service économique d'intérêt général ou le service universel : en mai 2014, une décision de justice a rappelé que les ports devaient être soumis aux règles de la concurrence, entre eux ou en leur sein.

Lien entre la ville, le port et l'arrière-pays

« *La bataille du maritime se gagne à terre* », comme Francis VALLAT l'a rappelé au cours de la matinée. Cette formule est l'œuvre de Tristan VIELJEUX, dont je salue la mémoire. Il avait pour habitude de dire : « *Il y a deux catégories de gens qui s'intéressent au maritime : ceux qui savent, ils en font ; ceux qui ne savent pas, ils l'enseignent* ». Les coûts de transport maritime et de passage portuaire ont, dans la chaîne logistique, un poids très faible. En France, existe un déficit considérable de professionnels : les grands commissionnaires de transport qui opèrent en France sont pratiquement tous sous pavillon étranger.

La France ne propose pas non plus de formation dans ce domaine, ce qui crée une difficulté. Le port de GAND, par exemple, est en concurrence avec le port de LA ROCHELLE pour l'exportation des céréales de la région de BOURGES. Est-ce pertinent ? La réponse est assurément négative. A chaque fois que les ports ont tenté de signer des accords avec le fret SNCF, ils ont connu l'échec. En tant que Président du port de NANTES, je me souviens avoir remis des dossiers complets à celui qui était supposément notre partenaire, pour apprendre ensuite que ce dernier avait démarché des concurrents belges.

En pratique, les ports souffrent de l'absence de réseaux ferroviaires de qualité et de réseaux fluviaux en nombre très limité. Le port de HAMBOURG compte 300 employés exclusivement dédiés au transport ferroviaire : toutes les nuits ainsi, des trains partent de HAMBOURG, pour aller pratiquement jusqu'aux portes de GENES. Les Allemands, les Belges et les Néerlandais ont compris, bien avant nous, que la massification et le cadencement étaient l'une des conditions du succès. Pour créer une autoroute maritime, il ne faut pas que le chargeur attende un ou deux jours un navire : la fréquence disponible doit au contraire offrir une vraie alternative au réseau routier. Il faut également créer un espace juridique européen, pour éviter que des contrôles soient diligentés dans chaque port.

Le port a un rôle d'aménageur du territoire, de préservation du domaine public au service de la ville. Si le port autonome de PARIS n'avait pas existé, imaginez ce que serait la situation actuelle des rives parisiennes. Sa présence et sa ténacité font que sa desserte est réelle. Au sein des ports anglo-saxons, c'est encore plus vrai. Nos métropoles auront besoin de leurs ports : il ne faut donc pas créer trop vite de friches industrielles.

Quelle complémentarité entre les ports pour plus de compétitivité ?

Les Conseils de Coordination Interportuaire peuvent donner naissance à des synergies. Citons, à titre d'exemple, celle qui prévaut, concernant les outils informatiques dédiés à la gestion des problèmes douaniers. Quoi qu'il en soit, les ports français souffrent

d'une réglementation douanière plus tatillonne qu'ailleurs, ou de délais de restitution des TVA trop importants.

Est-il nécessaire que chaque port accueille en son sein un service spécialisé dans tous les domaines ? La réponse est négative. D'aucuns pourront m'objecter de vouloir faire le lit du chômage. Néanmoins, il ne faut pas avoir peur de faire des sacrifices pour sauver le plus important. En parallèle, la suppression de quelques emplois et le développement de la compétitivité permettront de créer de nouveaux emplois. Selon une étude réalisée par Bretagne Occidentale, les ports du nord-ouest de l'Atlantique représentent 54 000 emplois.

Enfin, le port de LA ROCHELLE a créé un opérateur ferroviaire de proximité, qui a fait ses preuves. Le Conseil de Coordination Interportuaire de l'Atlantique est extrêmement attentif à l'idée de pouvoir le mutualiser.

Comment améliorer la gouvernance portuaire ?

Il est très difficile d'organiser la gouvernance portuaire, car elle soulève des problèmes liés à l'ingérence ou aux conflits d'intérêts. De fait, les Conseils de Développement Portuaire ont été créés : je n'ai pas l'impression qu'ils montrent un grand dynamisme. Ses membres, qui ont le sentiment de ne jouer qu'un rôle consultatif et subalterne, ont tendance à s'en désintéresser.

L'alternative reposant sur un Conseil d'Administration et un Directoire n'a pas été beaucoup débattue au moment de la réforme. En effet, les acteurs portuaires tenaient tellement à la réforme de la manutention, qu'ils étaient prêts à accepter la réforme de la gouvernance, sans dire le moindre mot. C'est ainsi qu'ils ont accepté une réforme de la gouvernance essentiellement sollicitée par les Directeurs. Le modèle de Dexia, qui était présenté comme la panacée, a, depuis, fait long feu. Le modèle d'Areva, reposant sur un Directoire et un Conseil de Surveillance, avait été jugé comme un retour en arrière. A mon sens, le Président du Conseil d'Administration, par le passé, avait un vrai poids politique et un vrai pouvoir de médiation, utile au sein des ports.

Réconcilier la ville et les habitants avec le port

Le port est un lieu de prospérité économique remarquable, créateur d'emplois, de sécurité et de sureté. Réconcilier la ville et les habitants avec le port, c'est, souvent, rappeler l'histoire, créer des musées, aménager des friches portuaires, restaurer le sentiment maritime, favoriser la culture et coopérer avec les associations. Les ports doivent aussi savoir partager l'espace. Ils doivent accepter que telle ou telle partie ne présentant plus aucun intérêt commercial soit dédiée à des activités de plaisance. Ils doivent accepter de partager une partie de leur domaine. Malheureusement, les problèmes de sureté sont désormais tels que les ports ne sont plus visibles du grand public.

Jean-François RAPIN

Je vous remercie pour cette intervention, qui défile largement l'atelier de l'après-midi.

Présentation de l'Atelier 2 :

L'EAU ET LA SECURITE : COMMENT L'ELU DU LITTORAL PEUT-IL ASSUMER SES RESPONSABILITES ?

Olivier THIBAUT, *Directeur de l'Agence de l'Eau Artois-Picardie*

Les élus du littoral font pâlir de jalousie nombre d'élus des terres : en effet, ces derniers perçoivent le littoral comme générateur de tourisme, d'activités diverses et variées et d'activités économiques, mais également comme un lieu abritant des ports de plaisance.

Le littoral, en concentrant des activités et des individus, crée donc de la richesse. Néanmoins, ses différents atouts s'accompagnent d'un certain nombre de risques. Schématiquement, ceux-ci peuvent être répartis entre trois grands domaines :

- **la qualité**

Les élus peuvent parfois se retrouver à la une des journaux, devant, faute d'une eau de qualité, interdire l'accès aux plages. Il n'y a pas un élu du littoral qui puisse dire que cette problématique ne le concerne pas.

- **le volet quantitatif**

Le risque de submersion marine, induit par les changements climatiques, est fréquemment évoqué.

- **les accidents**

La cohabitation de kite-surfs, de planches à voile, de bateaux à moteur et de baigneurs peut causer un certain nombre d'accidents.

Dans le cadre de l'atelier de l'après-midi, il conviendra d'analyser les différents risques et d'identifier les outils et les acteurs pouvant les atténuer. Concernant la qualité des eaux de baignade, l'arsenal législatif et réglementaire disponible est conséquent. Il repose notamment sur une nouvelle directive européenne, qui prévoit :

- l'établissement de profils de baignade ;
- la gestion préventive des plages ;
- le lancement d'investissements d'avenir.

S'agissant de la qualité des eaux littorales, il convient de rappeler que 80 % de la pollution en mer vient de la terre. Nombre d'outils de planification sont disponibles :

- les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux et leur déclinaison locale, prévus par la Directive Cadre sur l'Eau ;
- les plans d'actions des milieux marins, introduits par la Directive Cadre Stratégie sur les Milieux Marins.

Ces deux outils, dont la rédaction est achevée, vont entrer dans une phase de consultation du public. S'y ajoutent également des outils financiers, comme les contrats de baie ou les contrats de rivière.

Les problématiques quantitatives, qui renvoient notamment aux risques de submersion ou d'inondation, sont couvertes par des outils régionaux ;

- des documents d'urbanisme (SCOT, PLU, PLU-I) ;
- des plans de prévention des risques d'inondation, qui sont trop souvent perçus comme une contrainte, alors qu'ils sont d'une réelle utilité ;
- des outils financiers, comme les PAPI, les plans Bachelot, etc.

Au-delà des outils, les élus du littoral peuvent également s'appuyer sur un certain nombre de partenaires :

- les services de l'Etat (DDTM, DREAL, DIRM) ;
- des établissements d'Etat (Ifremer, Agences de l'Eau, Observatoire du Littoral etc.).

Présentation de l'Atelier 3 : L'ELU, L'INNOVATION ET LE TERRITOIRE

Hervé MOULINIER, *vice-président du Pôle Mer Bretagne Atlantique*

J'aurais aimé pouvoir vous présenter l'atelier 3 de manière innovante et décalée : je me suis toutefois plié aux conseils des organisateurs de cette manifestation, qui m'ont d'indiqué qu'il ne fallait pas entraver votre créativité, mais encadrer votre productivité.

L'innovation, c'est tout sauf de l'improvisation. Elle fait appel à la curiosité, à l'ouverture, à la rigueur, à l'analyse, à la persévérance et au développement des compétences, qui sont des facteurs de résilience.

Contexte et problématique

Les politiques de l'innovation sont encadrées. Les situations sont extrêmement variées, qu'elles concernent une grande ville, une petite commune du littoral ou l'outre-mer. Aussi chaque cas est-il particulier, ce dont il convient de tenir compte. Il est indispensable, avant toute chose, de bien se connaître, de bien connaître les forces et faiblesses du territoire.

Les élus doivent également mesurer la maturité des différents projets. Souvent, face aux porteurs de projets, ils peinent à le faire. Aussi doivent-ils se faire aider, en faisant appel aux technopôles ou aux clusters. Le développement des énergies marines est une histoire au long cours : il repose donc sur un certain nombre d'étapes.

Les élus doivent connaître les outils disponibles, ainsi que les modalités d'éligibilité aux aides en vigueur. Ils ne doivent pas penser que l'innovation est simplement technologique. Ainsi, nombre d'innovations sont des innovations d'usage ou socioéconomiques. Citons, à titre d'exemple, le covoiturage. Les élus ont donc la main sur un certain nombre d'innovations d'usage.

Contrairement à une idée reçue, la France est l'un des pays les plus favorables au monde, en matière de politique d'innovation et d'aide à l'innovation. Citons les outils de défiscalisation, le CICE, le Crédit Impôts Recherche.

Les élus ne doivent pas non plus hésiter à faire appel à la commande publique, pour réaliser des pilotes et des démonstrateurs. Les résultats des projets de R&D (Recherches et Développement), en effet, ne sont déployables qu'à cette condition : les élus doivent donc investir dans des démonstrateurs, qui constituent des outils de visibilité et de rayonnement.

Bien évidemment, existent, aux côtés des acteurs publics, des investisseurs privés, auxquels il faut de plus en plus faire appel, notamment dans le domaine maritime.

Plusieurs questions devront être, au cours de l'atelier, traitées. Elles sont notamment les suivantes :

- Comment valoriser les savoir-faire industriels, maritimes, agricoles ou artisanaux d'une commune et d'un territoire ?
- Comment utiliser le développement durable comme moteur de l'innovation ?
- Comment accueillir les porteurs de projets ? En effet, les élus du littoral ont la responsabilité de promouvoir les réseaux, de susciter des partenariats avec des clusters, des groupements et des pôles de compétitivité.
- Comment soutenir les nouveaux domaines, au bénéfice direct des territoires ?

Présentation de l'Atelier 4 :

LA TERRE ET LA MER : LE ROLE FEDERATEUR DES ELUS

Stéphane PENNANGUER, chef du service des politiques maritimes de la région Bretagne

Comme indiqué au cours de la matinée, l'interface entre la terre et la mer ne doit pas être appréhendée comme une frontière, mais plutôt comme un continuum, avec des enjeux très complexes qu'il convient de bien appréhender.

Parmi les principales difficultés rencontrées, est souvent évoqué le partage des compétences entre l'Etat et les collectivités : l'enjeu est de faire de cette relation un atout. En effet, il paraît difficile de répondre à la complexité des enjeux liés à l'interface entre la terre et la mer en juxtaposant des compétences activées indépendamment les unes des autres. En outre, aucun acteur ne peut prétendre porter seul le développement durable de l'interface de la zone côtière : au-delà de la nécessité de mener des approches collectives, les outils qui devront être mis en œuvre feront appel à de multiples compétences. Ils s'inscriront probablement à plusieurs niveaux et interrogeront tout un ensemble de domaines. La transversalité est donc une composante majeure de la problématique liée à l'interface entre la terre et la mer.

En matière de construction et de prise de décisions, les dynamiques actuellement en place ont évolué. Durant longtemps, elles suivaient la logique suivante : prise de décision, annonce de la décision et défense de la décision. Aujourd'hui, les approches adoptent le schéma suivant : exposé, discussion et choix.

Nombre d'initiatives démontrent aujourd'hui que les élus ont véritablement la volonté d'agir : elles prouvent qu'il est possible de combiner plusieurs compétences. Citons, à titre d'illustration :

- la Conférence Régionale Mer et Littoral en Bretagne ;
- le Parlement de la Mer ;
- le GIP Littoral mis en place en Aquitaine.

Les règlements et les lois issus du volet Mer du Grenelle de l'Environnement permettent l'instauration d'une concertation et la mise en commun des compétences. Ils ont prévu la réalisation de documents stratégiques, comme la Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral, les documents stratégiques de façades, ainsi que la mise en place d'instances en charge de la concertation (Conseil National de la Mer et des Littoraux, Conseils Maritimes de Façade, Conseils Maritimes Ultramarins).

L'enjeu est d'assurer la cohérence entre les documents et les instances de concertation associées. Il s'agit aussi d'utiliser pleinement ces dernières et d'inscrire les différentes dynamiques collectives dans les cadres communautaires fixés. Il convient également de mener les réflexions en cohérence avec la loi Littoral.

Cet après-midi, quatre ou cinq questions seront traitées pour aiguiller les réflexions :

- Comment redynamiser les structures de gouvernance existantes ? Alors qu'existe une forte demande de concertation, cela apparaît nécessaire.
- Quelle place pour les élus dans la planification des espaces maritimes ? La terre et la mer sont deux espaces différents : ces derniers, toutefois, entretiennent de très fortes interactions.
- Comment veiller à la cohérence avec le littoral ?
- Comment s'approprier la concertation, pour l'avenir des espaces maritimes et littoraux ?

Je vous donne rendez-vous cet après-midi pour échanger sur ces différents sujets.

Jean-François RAPIN

Je vous remercie, pour vos efforts de concision. Alors que cette matinée devait s'achever à 13 heures 15, elle se termine à 13 heures 17. Aussi sommes-nous parfaitement dans les temps.





Atelier 1 : Le port et la ville : quel pilotage par les élus ?

- *Présidents*

Raphaëlle LEGUEN, première adjointe au maire de la SEYNE-SUR-MER

Yannick MOREAU, député maire d'OLONNE-SUR-MER

Justin DESSOUT, adjoint au maire de BAIE-MAHAULT

- *Expert*

Michel QUIMBERT, président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande

- *Secrétaire de séance*

Xavier LAFON, LittOcean et Conseiller municipal de COLLIOURE

- *Intervenants*

Odette HERVIAUX, sénatrice du MORBIHAN

Mireille PEIRANO, vice-présidente du Conseil régional de PACA

Stéphane RAISON, directeur du Grand port de DUNKERQUE, ancien directeur du PORT, Ile de La Réunion

Alain LEDAGUENEL, Communauté urbaine de DUNKERQUE

Dominique GODEFROY, adjoint au maire de BOULOGNE-SUR-MER, directeur du Centre IFREMER Manche Mer du Nord

Éric BANEL, délégué général d'Armateurs de France

Serge PALLARES, président de la Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP)

Bertrand MOQUAY, directeur du port de plaisance de LA ROCHELLE

Raphaëlle LEGUEN

Nous vous remercions d'avoir choisi cet atelier que nous souhaitons dynamique et constructif, c'est-à-dire ni protocolaire ni dogmatique.

Les intervenants se présentent à tour de rôle.

Raphaëlle LEGUEN

Vous découvrez à l'écran la ville de LA-SEYNE-SUR-MER, dont l'histoire est marquée par les chantiers navals. Ceux-ci ont laissé une plaie ouverte, avec la disparition de l'industrie florissante qui leur était associée. La commune a choisi d'axer son développement sur les activités maritimes. Nous avons ainsi accueilli le plus grand dock mondial de déconstruction de navires militaires. Il reste les vestiges du pont de chemin de fer ainsi que l'accès aux quais. Nous disposons d'un hôtel, d'un parc, d'un port de grande plaisance et d'un IPFM spécialisé dans la formation maritime. Nous avons un projet de cinéma multiplexe, près du port dont la Délégation de Service Public (DSP) a été attribuée trois ans plus tôt. Le port et le cinéma gèreront le parking en commun, le premier constituant une activité d'été et matinale tandis que le second est plus actif le soir et en hiver.

L'impact des outils portuaires sur le développement des communes renvoie à un problème majeur. Nous avons la chance d'avoir des croisières, qui engendrent un développement pour l'ensemble du territoire, autour de la commune. Qui finance les infrastructures pour aller jusqu'aux bateaux ? Comment s'articule la publicité portuaire pour générer une clientèle pour nos commerçants et ceux des villages voisins ? Nous avons instauré un accueil de yachts, en nous appuyant sur les compétences des entreprises locales. Les propriétaires viennent à LA-SEYNE-SUR-MER pour acheter du matériel et réparer.

Pour une commune, le budget du port de plaisance n'est pas fongible. Il sert à financer le port et ne peut abonder un autre besoin, ce qui pose un réel problème notamment pour organiser le tourisme et les diverses infrastructures d'accueil. Nous avons choisi de créer une DSP parce qu'elle nous a exonérés de la gestion de la construction, tout en bénéficiant d'un apport financier assis sur un cahier des charges draconien.

Nous souhaitons que le port soit vivant et apporte une plus-value à la commune. Il ne doit pas être un simple parking. Que pouvons-nous faire, en termes de cahier des charges, pour gérer un port de manière vivante ?

Un intervenant

Je peux témoigner du dynamisme du pôle de plaisance local. De nombreuses entreprises y construisent des navires de grande plaisance, avec une très forte valeur ajoutée. Cette activité constitue une grande opportunité économique.

Raphaëlle LEGUEN

Nous travaillons depuis des années pour drainer ces bateaux, pour nous faire connaître et formuler des propositions attrayantes afin de dynamiser la commune.

Yannick MOREAU

Je salue la capacité de l'ANEL à refléter l'extrême diversité de nos ports nationaux à l'occasion de ces journées. Cette diversité renvoie également aux modalités de gestion. Ces situations très différentes impliquent des acteurs très différents. Nous devrions évoquer la réforme de la décentralisation, dont les contours ne sont pas encore arrêtés, le devenir des ports et la place des élus dans les nouveaux organes de gouvernance.

Odette HERVIAUX

J'ai eu l'honneur, avec Marc SANDRIN, de présenter au Ministre un rapport formulant un bilan des ports décentralisés, assorti de propositions. Notre tour de France des différentes façades nous a montré que le port était la plupart du temps au cœur de la ville. Cependant, ses relations avec les collectivités locales ne sont pas toujours simples. Ce matin, un intervenant disait que le port était un lieu de perdition. N'oublions pas qu'il est avant tout un lieu de vie, de contact et de fête. Je souhaite rappeler un certain nombre de nos propositions relatives à la gouvernance et aux relations avec les collectivités locales. La commune peut être amenée à subir la circulation suscitée par le port ou ses pollutions industrielles. La plupart des collectivités souhaitent reproduire l'exemple de LA-SEYNE-SUR-MER, ce qui exige de réfléchir à un objectif et une stratégie. Lorsque le port est transféré à la région, l'incompréhension est parfois grande. Nous avons incité les autorités portuaires à constituer des instances de concertation, qui garantissent des relations de qualité. J'ajoute qu'un rapport de 2014 des sénateurs GOUROUX et HERVE a précisé le rôle de chef de file de la région, en cas de difficulté.

Un prochain texte de loi confèrera aux régions des compétences en matière économique et de transport. Les ports s'inscrivent naturellement dans ces compétences, même si certaines autorités départementales assument efficacement leurs responsabilités. Nous avons également proposé une disposition législative pour que les orientations régionales de développement des ports soient intégrées aux SCOT.

Yannick MOREAU

Les SCOT doivent déjà inclure un volet maritime et donc portuaire, pour les communes littorales.

Odette HERVIAUX

Si un SCOT ne compte qu'une seule de ces communes, elle peinera à se faire entendre. Enfin, nous avons suggéré une sorte de droit de préemption portuaire, appuyé sur un schéma directeur de développement dûment validé. Le Ministre nous a fait comprendre que ce souhait serait difficile à mettre en œuvre mais je ne désespère pas.

Bertrand MOQUAY

Les ports sont des écosystèmes, semblables à ceux que nous voyons dans la nature. Ils sont à construire à partir de leur biodiversité pionnière et des industries en cours de transformation. Nous militons pour une association très forte avec les collectivités sur les opérations d'aménagements, dont le caractère d'opération d'intérêt national leur octroie une certaine valeur. Si nous sommes capables de valoriser un écosystème industriel, accepté par les populations et les collectivités, nous pouvons reproduire l'exemple de LA-SEYNE-SUR-MER en requalifiant les espaces portuaires et en implantant même de nouvelles activités créatrices de valeur, comme à LA ROCHELLE. Les ports doivent vivre avec leur territoire.

Gérard GACHOT, Institut Français de la Mer

TOULON est un contre-exemple de la décentralisation au profit des régions. Le département s'est interrogé, en 2004, face à une situation délicate. Nous redoutons de devenir l'exutoire de MARSEILLE. Le port est désormais géré par un syndicat mixte, entre le conseil général et la communauté d'agglomérations Provence-Méditerranée.

Yannick MOREAU

Nous supposons que les grands ports départementaux deviendraient une compétence régionale mais le débat reste ouvert.

François AUBER, maire de SAINT-JOUIN-BRUNEVAL

Je suis le maire d'une petite commune abritant Antifer, port qui importe 20 % du pétrole français. Nous sommes dépendants du grand port maritime (GPM) du HAVRE. Il s'avère difficile de négocier les espaces avec les GPM, aujourd'hui. Les collectivités locales cherchent à développer des projets économiques dont les GPM sont rarement à l'écoute. Nous avons le sentiment de faire de la figuration dans les conseils de développement. Nous ne parvenons pas à influencer des décisions manifestement prises dans des cénacles plus fermés. Nous sommes parvenus à négocier un modeste port de service, sans aucun moyen de pression. Le port reste le propriétaire autonome de ces espaces. Sur quels moyens de gestion pouvons-nous nous mettre d'accord ? SAINT-NAZAIRE se pose la même question. Nous avons du mal à nous entendre sur un mode de gestion. Or, une commune n'investira pas dans un port de plaisance si elle n'en retire aucun bénéfice. Aujourd'hui, le but d'un port est d'accueillir des bateaux mais pas nécessairement de soutenir l'économie locale, malgré ses missions.

Michel QUIMBERT

L'objectif d'un port n'est pas d'avoir le plus fort volume mais bien de promouvoir une économie nationale et régionale, en tenant compte de tous les paramètres. Nous tenons compte des risques qu'entraînent nos décisions pour l'économie locale. Les élus ont réclamé et obtenu, à juste titre, une place croissante dans les structures des différents ports. Qu'ils les occupent ! Je connais des élus qui, après s'être fait désigner comme représentant dans telle ou telle structure de gestion portuaire, n'ont jamais siégé. Il ne sert à rien de se faire désigner en sachant qu'on n'aura pas le temps de siéger. Les élus ont tendance à ne pas profiter de la possibilité de déléguer leur présence.

Raphaëlle LEGUEN

Ne généralisons pas. La plupart d'entre nous participent aux conseils portuaires et de façon très active. Or, notre avis n'étant que consultatif, nos *desiderata* ne sont souvent ni écoutés ni même discutés. Il est important de prendre en compte la commune. La place d'élu se gagne. Sa compétence n'est pas innée. Il doit comprendre les enjeux et les marges de manœuvre avant d'émettre des idées. Nous n'avons pas encore cette compétence, dans nos conseils municipaux, même si de plus en plus d'adjoints s'investissent.

Michel QUIMBERT

Je suis entièrement d'accord. Les élus doivent occuper toute leur place pour acquérir cette compétence. Le dialogue doit être permanent entre l'autorité portuaire et les élus locaux. S'il se pose un problème de préemption, le dialogue permet de trouver une solution. Les élus devraient s'impliquer davantage. Je considère, fort de nombreuses années d'expérience, que le salut viendra des élus locaux.

Yannick MOREAU

Plus les ports seront décentralisés et plus les élus seront présents.

Serge PALLARES

Je ne me reconnais pas du tout dans l'expression « lieu de perdition ». Les ports de plaisance sont restés trop longtemps dans leurs limites administratives, associés à une pratique réservée à une certaine élite. Cette image éclate aujourd'hui. Le port est un acteur du territoire que l'élu doit pouvoir valoriser. Nous ne pouvons plus nous contenter de gérer des places de parking pour bateaux. Nous devons aller chercher les jeunes qui ne pratiquent pas, dans le territoire. Ils sont l'avenir de cette activité car la population des ports de plaisance est vieillissante. Le port est une fenêtre sur la mer mais il doit être aussi une porte d'entrée sur le territoire. Les conseils portuaires ont toute leur place et, même avec une voix consultative, l'élu responsable doit jouer son rôle. Nos jeunes ne viennent

pas suffisamment à la voile ou au moteur. Or, nos ports risquent de ne plus être saturés un jour prochain.

Louis GUEDON, député-maire honoraire des SABLES-D'OLONNE

Seulement 20 % du poisson consommé par les Français est pêché en France. Nous savons que la Vendée manque d'anneaux. Le rôle de l'élu est de développer, face aux barrages de toutes natures, ce secteur économique très important pour la France. Les élus doivent se battre pour redonner à la France, grâce à la mer, sa position économique conquérante. Le reste relève de la littérature.

Raphaëlle LEGUEN

Vous avez raison. Nous manquons de places à quai et les propriétaires de bateau sont de plus en plus âgés. Les bateaux sortent moins et n'ont pas de repreneur.

François GROSRIECHARD, ancien journaliste au Monde

Vous n'avez pas mentionné la profession d'architecte, pourtant très importante, à l'image de l'action de Niemeyer à BILBAO ou de cette architecte iranienne ayant construit le siège social de CGM. Je pense aux exemples d'HAMBOURG, GLASGOW ou encore DUBAÏ, où les émirs font venir les architectes les plus réputés. Les architectes sont très ingénieux lorsqu'on leur parle de mer. Ils pourraient vous apporter leur savoir-faire. Une association pilotée par LE HAVRE, Ville-port, tient cette année son congrès en Afrique du sud. Vous pourrez y trouver des idées pour marier au mieux les villes avec leurs ports.

Wulfran DESPICHT, vice-président du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais

Je peux témoigner de l'implication des élus dans les instances portuaires, toutes catégories confondues. Les élus locaux savent défendre ardemment, même avec une voix consultative, leur point de vue dans les conseils portuaires.

Les différents statuts portuaires cohabitent sur une façade courte, dans ma région, y compris le port à sec (Eurotunnel). La réforme territoriale nous promet une simplification dont je suis plutôt partisan. Pour autant, je doute que les questions de compétence et d'autorité soient les plus importantes. La concertation et la coproduction du projet, maritime ou portuaire, me semblent bien plus déterminantes. Le partage le plus large possible, avec l'ensemble des acteurs qui se sentent concernés, est au cœur de l'enjeu. Un projet portuaire n'a de sens que s'il est partagé. Les élus doivent accepter de perdre du temps dans la concertation. Nous voulons souvent aller vite en bâclant ces étapes. Je vous assure que le temps perdu dans la concertation se gagne ensuite dans les étapes de réalisation.

Les décisions communes et collectives ne sont pas aisées mais leur déploiement est plus naturel que pour des entités qui estiment simplement cohabiter sur un espace. Un port et une ville constituent un même territoire, pour le développement économique, dans le respect du cadre de vie des habitants. Leurs projets ne doivent se construire autour d'aucune autre préoccupation.

Odette HERVIAUX

En effet, les bilans des grands ports maritimes sont décevants, contrairement à ceux des ports décentralisés. La desserte de l'hinterland le plus proche favorise des continuités entre arrivages et expéditions. Ainsi, malgré la crise alimentaire et portuaire, l'activité du port de BREST n'a pratiquement pas baissé.

Par ailleurs, je confirme l'importance de l'architecture mais si nous cédonc une partie du terrain portuaire, nous n'avons aucune possibilité d'en récupérer une autre à des fins de développement.

Enfin, nous avons rencontré le souci évoqué pour LE HAVRE. Certaines décisions des autorités portuaires ont parfois mis à mal l'activité d'une filière locale. Ces autorités doivent être incitées à partager leurs expériences entre elles mais surtout à mettre en place des

concertations avec les professionnels et les grandes filières industrielles, des élus et des personnalités qualifiées. Chaque décision peut alors être prise en fonction de son impact sur l'économie locale et nationale.

Eric BANEL

Pour le navire qui fréquente le port de commerce, deux éléments me semblent importants. Premièrement, il n'existe pas de solution unique et systématique de gouvernance. Un port peut réussir en étant communal, à l'exemple des grands ports européens, privé ou d'Etat. Ce constat constitue un point-clé de la nouvelle loi de décentralisation. Un port suppose en effet des solutions locales pragmatiques, associant les élus mais aussi les acteurs professionnels et le tissu industriel au sens le plus large. Ces solutions sont à inventer pour chaque port.

Deuxièmement, la gouvernance n'explique pas le succès d'un port. Nos ports ont besoin de solutions de plus long terme. Les élus ont leur rôle à jouer en la matière. Le port a tout d'abord besoin d'une bonne desserte. Il est une interface avec l'arrière-pays. L'armateur a besoin d'un port commercial avec une desserte fluviale, ferroviaire et routière. Un port doit pouvoir vivre également au travers des industries locales. Des acteurs doivent s'implanter dans le port et le faire vivre. L'armateur ne vient que s'il est appelé par des clients du port. L'ensemble crée un dynamisme portuaire local.

Mireille PEIRANO

En effet, la concertation permet d'aboutir à des projets cohérents. Cependant, dans une région comme la mienne, les compétences sont éclatées, par une simple volonté politique. Il se crée alors une concurrence fort problématique. Chacun essaie d'être plus rapide pour mettre en place un projet de développement.

Yannick MOREAU

Dans une économie ouverte et capitaliste, la concurrence est inévitable.

Mireille PEIRANO

Si la compétence de la région est établie, elle peut jouer un rôle d'arbitre. Elle peut dire que tel port doit accueillir un technopôle de la mer et que tel autre peut gérer une autre activité. Nous pourrions au moins essayer.

Yannick MOREAU

L'objet de la réforme est précisément de donner à la région un rôle de chef de file.

Mireille PEIRANO

C'est exact. Encore faut-il avoir la volonté et ne pas céder aux pressions des élus locaux, pour des raisons ineptes liées à la couleur politique des communes.

Raphaëlle LEGUEN

Cet arbitrage nécessite une connaissance parfaite des territoires et de leurs spécificités. Les ports de MARSEILLE, TOULON ou NICE ont considérablement évolué en recourant davantage aux ferries depuis quelques années. Les conflits sociaux d'un port bénéficient aussi à d'autres ports. Ces données sont globales et ne sont pas gérées par les collectivités.

Mireille PEIRANO

Cette concurrence est proprement surréaliste, dans l'agglomération de TOULON par exemple, où chaque commune tente de tirer à elle les bateaux de croisière au détriment des autres.

Raphaëlle LEGUEN

Il est vrai que la rade de TOULON présente un potentiel considérable. La ville de LA SEYNE-SUR-MER dispose d'un espace, le môle d'armements, capable d'accueillir en toute sécurité des bateaux, quelles que soient les conditions météorologiques. Nous avons un projet de grande ampleur. Un projet global se dessine. Nous préparons un appel à projets pour l'aménagement de la rade. Les ferries sont actuellement répartis à TOULON et posent un problème de circulation routière. Les communes ne sont guère enthousiastes à accueillir ce trafic, qui ne leur apportera rien. J'espère que nous parviendrons à un consensus.

Justin DESSOUT

La conquête de « l'or bleu », l'ouverture de la ville sur la mer reposent sur une véritable politique de rénovation urbaine et de dynamisation du centre-ville, pour offrir de nouvelles perspectives et créer de nouveaux métiers. Les villes de Guadeloupe se sont progressivement fermées à la mer, pour des raisons historiques voire culturelles. Certaines ont toutefois aménagé leur littoral avec des équipements que les populations concernées ont vite occupés. Ces aménagements ont connu une forte croissance, soutenus par le SAR pour lequel la mise en valeur de la mer constitue une piste déterminante du développement territorial.

La ville de BAIE-MAHAULT présente l'originalité d'offrir deux façades maritimes entre deux culs-de-sac marins, une richesse environnementale encore trop méconnue et inexplorée. L'un de nos projets les plus importants a consisté à confier l'aménagement du littoral à un spécialiste local, Jean-Marc FLEUR, par ailleurs fondateur d'une course emblématique, le Tour de la Guadeloupe en canot à rame. Cette politique de reconquête du littoral vise à transformer les lieux en espaces de rencontre et à valoriser le front de mer par des aménagements touristiques respectueux de l'environnement.

Nous voulons également redonner aux pêcheurs et plaisanciers un espace digne de ce nom. La ville s'est trop longtemps contentée d'un simple ponton de pêche. Elle possède aujourd'hui un port de deux cents anneaux, avec un parcours sportif ouvert à tous.

Dominique GODEFROY

Dans le Nord-Pas-de-Calais, les installations sont marquées par leur diversité mais aussi leur complémentarité. BOULOGNE-SUR-MER a été un port multiactivités, mais constitue aujourd'hui essentiellement un port de pêche. Or, un tel port n'est pas nécessairement rentable à moyen ou long terme. Des ajustements sont nécessaires pour qu'il le devienne. BOULOGNE-SUR-MER représente 5 000 emplois, 300 000 tonnes de poisson dont 27 000 seulement débarquées, la différence étant importée. Il est une structure à plusieurs entrées pour laquelle les infrastructures ferroviaire, routière ou autres constituent un enjeu de développement.

Nos élus sont très présents au conseil portuaire, où les échanges sont soutenus. La collectivité locale a l'ambition de créer une « ville-port ». Je ne suis pas certain que le concessionnaire actuel, la Chambre de commerce, partage cette vision. Sa préoccupation était plutôt, jusqu'à présent, de rentabiliser ses infrastructures. Celle-ci peut contredire la volonté des élus d'animer la ville et de revendiquer davantage de droits dans la gestion du port. Il existe pourtant des solutions. Nous sommes prêts à envisager une subdélégation ou des contrats nous engageant sur des domaines comme la plaisance, à être encore plus acteurs sur la problématique de la pêche artisanale. Le poisson débarqué au cœur de ville représente une véritable attractivité économique.

Nous étions sur la touche. Nous souhaitons aller plus loin. Nous revendiquons la gestion portuaire sur un terrain DPM, l'Eperon, pour y développer l'habitat et le commerce. Les élus locaux doivent être des acteurs à part entière. Nous reviendrons peut-être sur les solutions techniques, par exemple la manière d'accueillir des investisseurs privés sur les AOT.

Michel QUIMBERT

Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande a été créé en 1890. Depuis, il a évolué et a récemment fusionné avec le conseil des communautés portuaires, ce qui explique en partie ma présence. Il compte trente-neuf membres, un représentant des sept ministères concernés, des représentants des armateurs et de ports. J'ai obtenu du ministre de tutelle l'entrée de personnalités qualifiées, notamment des femmes (Christine LAIR, déléguée générale de l'ANEL, et Catherine BERSANI, inspecteur honoraire de l'Équipement) mais aussi un représentant les ciments Lafarge, pour s'exprimer sur l'éventuelle concurrence entre les unités de production industrielle et la problématique portuaire. Cette dernière n'est pas nécessairement le tonnage mais véritablement le service de l'économie nationale et régionale. Je souhaite que ce Conseil s'ouvre davantage aux élus, au titre des personnalités qualifiées, pour traiter les questions de domaine public ou de concurrence. Nous avons rendu un avis reconnu pertinent sur la concurrence. Nous travaillons actuellement sur la question de la domanialité.

Le coût d'un portique est extrêmement élevé aujourd'hui. Les bassins de SAINT-NAZAIRE représentent un tonnage de 600 000 tonnes. Nous avons besoin d'y réparer l'écluse de forme Joubert, pour 18 millions d'euros. L'intérêt en termes d'activité portuaire est nul mais nous les avons investis pour pouvoir continuer de construire des navires. Pour cela, nous avons réuni la région, le département et les villes. Nous avons recherché des fonds. J'appréciais le conseil d'administration parce qu'il réunissait davantage d'élus. Néanmoins, comme le disait Eric BANEL, la question des structures est toujours secondaire. La seule question réside dans l'existence d'un marché pertinent et la possibilité d'investir en conséquence.

Je n'ai apporté aucune solution mais je peux poser encore plusieurs questions. Tous les ports développent aujourd'hui des ports à secs. Ainsi, BARCELONE a ouvert une plateforme pour capter les marchandises de TOULOUSE. En France, aucun projet n'aboutit faute d'offre ferroviaire. Si les élus s'associent à un projet de port à sec, par exemple à VIERZON, nous pourrions créer une plateforme. Si trois régions s'unissent pour développer un hinterland intelligent, nous réussirons. Je suis convaincu de la nécessité absolue d'associer les élus, au-delà même du littoral puisque la région Centre peut également avoir un intérêt dans ce projet.

L'évolution des technologies, pour les porte-containers de 13 000 boîtes, de la manutention et des conditions de sûreté revient extrêmement cher. Si nous n'agissons pas, plus de 50 % des marchandises importées ou exportées en France ne transiteront plus par les ports français. Je peux citer de multiples exemples. Nous pouvons avoir des idées mais nous devons aussi investir pour faire face aux enjeux du port du futur. A SHANGHAI, la quasi-totalité des opérations sont automatiques. Si nous ne développons pas ces technologies sophistiquées, nous serons condamnés.

Bertrand MOQUAY

Il existe des projets de complémentarité réussis, par exemple à LA ROCHELLE. Nous créons un port à sec dans le port de pêche. Nous mutualisons les installations entre le port mytilicole ou le port de plaisance.

Effectivement, le port est une porte d'entrée sur le territoire. Le plaisancier doit consommer le territoire et la population et les touristes doivent aussi utiliser la filière nautique. Pour cela, nous avons besoin d'une concertation avec les élus pour créer des produits, soutenir la filière et justifier l'amortissement des biens. Chacun a conscience du risque lié au vieillissement de la population de plaisanciers. Les élus ont leur rôle à jouer pour faire avancer ces réflexions.

Justin DESSOUT

J'attends avec grand plaisir et satisfaction l'ouverture des ports aux élus. A une époque, nous ne savions rien de ce qu'il se passait dans le port. Aujourd'hui, tout est fait pour que nous prenions pleinement nos responsabilités. A BAIE-MAHAULT et dans la plupart des villes de Guadeloupe, les maires ont accompagné le développement du port.

L'ouverture d'une voie sur Panama permettra au port de BAIE-MAHAULT de servir de transbordement vers d'autres ports caribéens.

Raphaëlle LEGUEN

L'agglomération de TOULON a initié un technopôle de la mer (regroupement d'un pôle d'entreprises et de chercheurs), avec une partie terrestre à OLLIOULES et une partie maritime à LA-SEYNE-SUR-MER. Nous comptons un grand nombre d'entreprises demandeuses d'un tel pôle de réflexion. Je ne connaissais que le projet envisagé au départ, sous l'impulsion de l'Etat. Cette structure présente un intérêt majeur. Si nous parvenons à la faire fonctionner, nous serons un véritable élément, au plan régional, de savoir-faire et une référence.

Yannick MOREAU

Les élus sont le lien entre les ports et les communes. Comme dans tous les domaines publics, ils s'impliquent et s'engagent sur des sujets qui concernent leur territoire, même s'ils n'en ont pas la compétence. La gouvernance renvoie d'abord au degré d'engagement des élus.

Un intervenant

Les ports ont besoin de leur hinterland pour se développer. Les élus essaient d'être présents pendant leur mandat tandis que les ports ont des projets de long terme. Le port a besoin d'une vision sur plusieurs régions. Pour faire voyager des marchandises sur de grandes distances, une fonction interrégionale sera indispensable.

Le rôle des élus est important. J'aurais souhaité que nous puissions faire remonter à l'ANEL la nécessité de faire évoluer certains éléments administratifs extrêmement bloquants.

Raphaëlle LEGUEN

L'ANEL dispose d'une commission incluant le portuaire à laquelle ces problématiques doivent remonter. Il nous appartient de poser des questions et d'apporter des réponses.

Yannick MOREAU

Nous appelons tous de nos vœux le choc de simplification, qui repose avant tout sur le courage politique. Nous faisons tous des efforts mais la simplification ne vient jamais. Le rôle de l'ANEL est aussi de faire remonter des propositions de simplification claires.

Serge PALLARES

Nous ouvrons une concertation auprès des élus sur le sujet du dragage et des sédiments, que j'ai évoqué ce matin, pour trouver des solutions. Cette problématique est prioritaire sur l'avenir financier et l'équilibre de nos ports.

Un intervenant

L'interface ville-port constitue un sujet essentiel dont les élus doivent se saisir, tant pour la ville que pour le port et la pérennité des activités portuaires. Les règles de sécurité font que les habitants n'ont plus accès au port. Historiquement, les habitants se rendaient régulièrement dans la zone portuaire. L'interface était naturelle. Le port se reconnaissait dans son territoire et les habitants dans leur port dont ils acceptaient, pour cette raison, certaines nuisances. Nous avons le risque que ces deux espaces se tournent leur dos. Or, ils ne pourront pas se développer sur le long terme. Le travail sur l'interpénétration des zones portuaire et urbaine est essentiel. Il sera trop tard lorsque les habitants n'en percevront plus que les nuisances.

La complémentarité n'est pas un vœu pieux, mais une nécessité. Vous connaissez la rareté de l'argent public. Il est irresponsable d'alimenter, par les fonds publics, la concurrence entre les ports. Nous devons travailler sur la complémentarité et les

coopérations portuaires, quels que soient les statuts. Les ports de CALAIS et DUNKERQUE ont des projets communs. Je défends l'idée d'interdire l'investissement public lorsqu'il nourrit une concurrence entre des ports d'un même territoire. Nous n'avons pas parlé des façades. Or, l'un des espaces essentiels pour faire émerger les complémentarités plutôt que les concurrences est la façade maritime. Nous devons renforcer le poids des façades et le rôle des élus dans la concertation sur les façades.

La concertation est essentielle. En pâtisserie, ce n'est pas le nombre de feuilles mais la crème qui fait la saveur du millefeuille. La concertation est la crème du millefeuille politique. Les élus doivent se battre pour qu'elle soit la plus large possible et non pour obtenir compétence et autorité. Les enjeux portuaires reviendront naturellement au cœur des problématiques économiques locales et nationales grâce à la concertation.

Yannick MOREAU

Vous avez raison de souligner la nécessité d'ouvrir les espaces pour conserver le lien entre la cité et le port. Vous avez également raison en ce qui concerne la condition de la dépense publique. En revanche, je pense que la qualité de la concertation ne se mesure pas à son élargissement. Le temps de concertation est gagné dans la réalisation. Tout est ensuite une question d'équilibre et d'arbitrage.

Raphaëlle LEGUEN

En effet, pendant des années, les ports avaient des grands murs qui sont aujourd'hui démolis. Nous devons réfléchir dès maintenant à une frontière sinon transparente du moins circulante. Dans ma commune, nous sommes partis de l'histoire pour expliquer le choix du développement portuaire et dessiner un projet. C'est ainsi que nous avons obtenu un soutien et une implication majeurs des populations. La concertation est souvent compliquée parce que les objectifs divergent. Il est plus constructif de fédérer les acteurs autour d'un projet pour générer un engouement et éviter les écueils de réalisation.

Nous avons fermé les criées. L'Espagne a porté un projet organisant des criées avec une visibilité sur l'extérieur, avec des structures ou des restaurants. Cet état d'esprit peut être reproduit. Si nous expliquons aux populations ce que nous faisons dans les ports, elles se sentiront concernées et seront moins réfractaires au devenir du portuaire.

Yannick MOREAU

Nous avons vu des ports se fermer. Les ports de plaisance sont de plus en plus repliés sur eux-mêmes, avec des accès codés. Connaissez-vous des systèmes garantissant la sécurité tout en offrant une liberté de circulation ?

Serge PALLARES

En effet, les ports de plaisance étaient auparavant ouverts et offraient un espace de promenade, le dimanche. Aujourd'hui, nous devons répondre à une demande de sûreté qui constitue un axe commercial déterminant. J'entends que les ports ferment certains accès. Nous avons besoin d'assurer à cette clientèle la sécurité des biens et des personnes. Nous devons apporter des idées au port, qui est devenu un lieu de vie et non plus une place de parking. Les clients demandent des prestations et services de qualité, avec du personnel formé. Essayons d'ouvrir au maximum le port sur la ville tout en offrant cette sécurité maximale.

Stéphane RAISON

Quant aux ports marchands, ils ont l'obligation d'être de plus en plus fermés, du fait des conventions et réglementations internationales. Les villes et les Etats cherchent à se protéger, tout comme les bateaux exigent une sécurité pour leurs marchandises. Il existe des alternatives aux murs. Nous proposons des solutions innovantes pour ouvrir le port sur la ville. Les croisiéristes mais aussi les marins ne souhaitent pas arriver au milieu des barbelés. Sur le site de Port-Réunion, la ville empiète dans certaines parties du port tandis

que d'autres sont réservées au trafic marchand. Nous n'inverserons pas la tendance mais nous pouvons l'accompagner intelligemment.

Michel QUIMBERT

Le code international ISPS élaboré sous l'égide de l'ONU fixe des règles draconiennes. Il superpose sept règlements américains et une directive européenne. Cette tendance est irréversible mais je vous renvoie à l'ouvrage publié par l'Organisation européenne des ports, pour réconcilier le public et les ports. Il existe des solutions. Nous pouvons créer des centres d'information et d'observation portuaire ou organiser des visites touristiques du port comme à NANTES. Cet ouvrage est un livre de recettes pour réconcilier la ville et le port, sur l'art de redonner à la ville le sentiment maritime. Je vous communiquerai les références. Il conviendrait de le traduire en langue française.

Bertrand MOQUAY

Les incivilités sont plus fréquentes aujourd'hui, dans les ports de plaisance, parce qu'ils sont situés en milieu urbain. De magnifiques promenades en bord de quai constituent une solution. Les populations doivent aussi acquérir ce sentiment maritime. Les élus ont des responsabilités mais la vôtre est de travailler avec les populations pour qu'elles portent ces valeurs.

Dominique GODEFROY

Je m'adresse aux représentants des armateurs. Les élus prennent leurs responsabilités. Ils ont investi dans le port de BOULOGNE-SUR-MER 45 millions parce qu'un armateur était intéressé mais nous n'avons accueilli son bateau que trois mois. Je pense qu'il disposait d'une étude de marché et savait que sa présence serait limitée mais aussi que les élus investiraient, ce qui pose la question de l'honnêteté et du travail avec les élus. Nous sommes restés cois face à cet investissement encore à perte, et très embarrassés vis-à-vis de la population.

Éric BANEL

Nous allons dans un port parce qu'il existe un besoin et un trafic, ce qui suppose effectivement une étude de marché. Si le marché est présent, l'entrepreneur restera. Soit il n'aurait jamais dû s'engager, soit il s'est trompé après y avoir cru. Assurer une desserte alors qu'il n'existe pas de marché finit souvent mal.

Yannick MOREAU

Les aménagements urbains réalisés à LA ROCHELLE ou SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE autour des ports sont exemplaires.

Pierre-Jean BLANCHET, Adjoint au maire de GRANVILLE

Lors de la première vague de décentralisation, nous avons assisté à la cession de ports d'intérêt national aux collectivités locales. La deuxième vague pourrait faire qu'un port comme celui de Granville revienne à la région et soit alors considéré comme secondaire. Nous sommes tous d'accord sur les enjeux sociétaux. Je m'interroge sur la rareté des financements publics et les possibilités d'autofinancement des ouvrages portuaires. Des ouvrages portuaires mixtes pourraient financer des ouvrages portuaires à proximité. Je demande à l'ANEL d'y travailler. Je regrette l'absence de grands opérateurs de travaux qui pourraient assurer ces financements parce que je ne crois plus du tout aux financements publics.

Raphaëlle LEGUEN

Ce travail sur le portuaire constitue une première pour l'ANEL, dont je pense qu'il deviendra rapidement une habitude. Les élus s'investissent dans ce thème, plus axé sur l'économie et le tourisme. Nous avons la chance d'avoir eu cette première table ronde,

avec des intervenants compétents et capables d'exprimer leurs avis. La chance de l'ANEL est de favoriser les expressions même divergentes. Je vous remercie.

Yannick MOREAU

Tout est encore possible s'agissant de la réforme de la décentralisation. Les partenariats public-privé constituent effectivement une voie d'avenir, l'argent public étant de plus en plus rare. Je vous remercie pour la qualité de nos échanges.