

L'Institut Français de la Mer (IFM) **tient à saluer** le travail réalisé par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer afin d'actualiser la stratégie nationale pour la mer et le littoral, comme le code de l'environnement lui en confie la responsabilité et six ans après le document issu du Grenelle de la mer. Il se félicite de la démarche visant à associer aux réflexions les acteurs de la vie maritime, et plus largement l'ensemble des citoyens français, afin qu'ils contribuent à la préparation de ce document.

Il regrette que ce projet n'ait pas été précédé d'un document d'orientation arrêté par le Comité interministériel de la mer, comme prévu par le Code de l'environnement¹ : ce document d'orientation aurait pu donner la dimension intégrée qui fait malheureusement parfois défaut, alors que le titre de cette stratégie laisse à penser qu'elle traite de l'ensemble des sujets maritimes. La stratégie maritime de la France reste ainsi aujourd'hui disséminée dans des documents divers. Outre l'actuel projet, on peut recenser la Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes, la Stratégie nationale relative à l'exploration et à l'exploitation minières des grands fonds marins, la Feuille de route nationale sur l'Arctique, la Stratégie nationale portuaire en outre-mer, la Stratégie nationale de gestion intégrée du trait de côte ou encore Livre blanc de la Défense et de la Sécurité Nationale ou la Stratégie nationale de recherche. A défaut d'un tel document d'orientation politique intégrée, si la Stratégie nationale pour la mer et le littoral cite bien ici ou là un certain nombre de ces documents, il serait bon qu'un préambule général en rappelle l'existence et précise l'articulation.

Il regrette également que ce document ne réponde que très partiellement aux exigences du code de l'environnement² selon lequel "la stratégie prévoit des objectifs à long terme et à échéance de six ans. Elle identifie un dispositif et des indicateurs de suivi, afin de permettre l'élaboration du rapport que le Gouvernement dépose, tous les trois ans devant le Parlement, conformément à l'article 41 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral."

En effet, bien souvent, le document se limite à donner des orientations, sans objectifs précis à long et moyen termes, sans évaluation des moyens à mettre en œuvre pour les atteindre, sans dispositif ni indicateurs de suivi. Il renvoie à des plans d'actions sectoriels ou thématiques et à des projets de territoires auxquels il ne sert que de référence, sans en organiser la construction cohérente pour répondre aux objectifs globaux. Il semble bien souvent considérer que les sujets maritimes se résument à des questions de façades maritimes ou de bassins ultra-marins et de littoraux, oubliant tout ce qui a trait aux hinterlands, aux bassins versants, à la haute mer, aux approches globales, à l'action de l'État.

Il espère que le document final offrira une meilleure cohérence entre les objectifs précisés en enjeux et les axes stratégiques. A titre d'exemple, la déclinaison dans la stratégie de l'enjeu "une économie circulaire valorisant les atouts du littoral" est difficile à identifier. Cela tient probablement soit au fait que les actions à mettre en œuvre dans le cadre de l'économie circulaire ne sont pas liées à une spécificité littorale, soit même à ce que le caractère essentiel d'espace de transition du littoral est contraire à une logique d'économie circulaire localisée. Au stade actuel, les enjeux "une moindre dépendance énergétique notamment pour les îles" ou "une meilleure connaissance et meilleure compréhension des enjeux écologique et énergétique par le plus grand nombre" nous semblent plus essentiels et plus cohérents avec les axes stratégiques développés par la suite. De même, parmi les objectifs du développement de l'économie bleue, la notion extrêmement floue de progrès humain mériterait d'être explicitée, à défaut de quoi sa mention parmi les enjeux majeurs n'est pas compréhensible.

Il souligne que l'éducation et la sensibilisation du plus grand nombre aux sujets maritimes passe d'abord par l'enseignement scolaire. Il soutient les initiatives qui en ont permis l'introduction et le

¹ Code de l'environnement Article R219-1-2

² Article R219-1-1

développement dans les programmes du secondaire, félicite les Académies qui ont mis en place des dispositifs pour appuyer cette démarche et souhaite leur extension en particulier dans les régions enclavées.

Il estime essentiel que la courte partie concernant la définition d'une stratégie fiscale et de financements harmonieuse, qui pose un certain nombre de principes de bon sens, intègre également

- le besoin majeur pour le développement économique de règles fiscales et de soutien stables,
- le caractère essentiellement international et mobile de nombre d'activités maritimes et marines.
- les dispositifs de soutien à l'innovation et à l'expérimentation

Faute de quoi nos bonnes intentions et notre exemplarité se traduiront par le développement ailleurs des activités, dans des cadres souvent beaucoup moins soucieux de la protection des hommes et de l'environnement.

Une réflexion sur l'identification de modèles de financement innovants pour accompagner la stratégie maritime nationale est utile. Elle ne doit pas attendre que soit achevée la définition d'une stratégie fiscale de l'État, cohérente et équitable par rapport aux secteurs maritime et littoral puis celle de taxes, taxation et redevances diverses, ainsi que leur bonne articulation. L'ensemble de ces réflexions doit être mené de front, en tenant compte de l'environnement concurrentiel international auxquels sont soumis nos opérateurs ainsi que des apports des activités maritimes à l'économie, à l'emploi, à la sécurité, à la sûreté de la France.

Concernant les aspects plus spécifiques à la Bretagne et à l'arc Atlantique l'IFM soutient les positions de son Comité local Bretagne occidentale qui, avec ses partenaires et adhérents :

- 1) **Attire l'attention** sur l'importance de faire référence, comme il est fait pour la méditerranée, à la stratégie maritime de la façade Atlantique, pilotée par la Commission Européenne en partenariat avec les cinq Etats-membres.
- 2) **Met surtout l'accent** sur l'importance des « projets de territoire » qui doivent s'inscrire dans une démarche de complémentarité et de subsidiarité entre les différents échelons, local, régional et national, en mobilisant un maximum de partenaires.
- 3) **Avertit** sur la nécessité de traiter avec anticipation et proactivité les questions de sécurité maritime qui préfigurent comme un enjeu majeur de la pointe bretonne dans les années à venir.
- 4) **Insiste** pour que l'effort humain et financier sur les sciences et techniques marines soit consolidé, tant au niveau régional, national qu'euro péen. A cet égard, le comité soutient le projet de création, sur le site du Technopôle Brest-Iroise, d'un Institut de l'Université des Nations Unies (UNU) spécialisé dans les thématiques « océan et littoral », et d'un « Campus Mondial de la Mer ».
- 5) **Signale** par ailleurs le rôle fondamental de vulgarisation et de transmission des connaissances maritimes, accompli par les Centres de Culture Scientifique, Technique et Industrielle (CCSTI), à l'instar d'Océanopolis, à Brest, qui a accueilli plus de 10 millions de visiteurs depuis son ouverture. A cet effet, ce centre doit être soutenu dans ses démarches de fonctionnement et d'investissement.