
RAPPORT

Décembre 2017

Maritimité : Normandie, cap sur la croissance bleue !

Président de la commission
Jean-Dominique Wagret

Rapporteur
Michel Bienfait

Chargés de mission
Anais Leroux
Pierre Landais

Sommaire

Composition de la 6 ^{ème} commission,	4
Auditions et remerciements	5
Avis	9
Déclarations des groupes.....	29
Rapport : Normandie, cap sur la croissance bleue !.....	37
Préambule.....	39
1) La maritimité : définitions et enjeux	40
Les relations entre les normands et la mer	40
Une notion aux contours flous	44
Des enjeux transversaux	46
2) La mer et le littoral : un territoire partagé	49
Pêche et aquaculture.....	50
Transformation des produits de la mer	51
Construction et réparation de navires ; déconstruction et recyclage.....	53
Tourisme balnéaire	54
Nautisme.....	55
Transport	57
Production et distribution d'énergie.....	60
Activités navales militaires	62
Extraction de matériaux	63
Protection de l'environnement et de la biodiversité.....	65
3) Les activités maritimes et littorales : une structuration complexe	67
Le cadre de gouvernance européen	67
Le cadre de gouvernance national.....	69
Le rôle du Conseil Régional de Normandie en matière d'économie maritime.....	72
Le rôle des autres collectivités	74
Les filières, associations et fédérations impliquées dans l'économie maritime	75
4) Vers la construction d'une maritimité : un atout pour l'avenir de la Normandie	77
Structurer le réseau d'acteurs de la mer	77
Soutenir le tissu économique normand.....	80
Anticiper les risques identifiés.....	84
Explorer d'autres pistes de développement	87
Annexes	91
Annexe 1 : Document stratégique de la façade maritime Manche Est Mer du Nord	93
Annexe 2: Les chiffres clés de la pêche de Normandie	95
Annexe 3: Le réseau d'entreprises de recyclage de BPHU agréées	98
Liste des sigles	99

Composition de la 6^{ème} commission,

Développement économique – énergies

M. Nicolas BENIES

M. Michel BIENFAIT

M. Jean-Pierre BILLON

M. Serge BOUFFARD

M. Mourad BOUKHALFA

M. Jean-Marc BUSNEL

M. Régis CHALUMEAU

M. Bertrand DECLOMESNIL

M. Philippe ENXERIAN

M. Hervé FLEURY

M. Olivier FLEUTRY

Mme Fabienne FOLLIO

M. Daniel GENISSEL

M. Alain GERBEAUD

M. Gérard GILBERT

M. Marc GRANIER

Mme Julie GUILLAS

Mme Anne-Cécile GUITTON

M. Christian HÉRAIL

M. Rodolphe JOIGNE

Mme Valérie LATRON

M. Gérald LEBAUDY

Mme Florence LE LEPVRIER

M. Jean-Claude LECHANOINE

M. Daniel LEFEBRE

Mme Sabine LEFEBVRE

Mme Catherine LILLINI

Mme Laurence MEUNIER

M. Bernard MINERBE

M. Jean-Yves MULLER

M. Patrick PERCEPIED

Mme Emilie PERRIN

Mme Aline PICHEREAU QUENTIN

Mme Florence RACINE

Mme Delphine ROBIN

M. Patrick ROLLET

Mme Arlette SAVARY

Mme Laurence SELLOS

M. Charles VIMBERT

Mme Caroline VOLLE COLOMER

M. Jean-Dominique WAGRET

Auditions et remerciements

La commission *développement économique et énergies* du CESER de Normandie remercie vivement les personnes auditionnées qui ont contribué à l'enrichissement de ce document, notamment :

M. Bertrand ALLANIC,

Directeur de Projet, EDF Energies Nouvelles

M. Pierre BALMER,

Président des Constructions Mécaniques de Normandie (CMN)

M. Brahim BENNACER,

Développeur Territorial, Chambre de Commerce et d'Industrie Seine Estuaire (CCI)

M. Stéphan CONSTANCE,

Président de Grand large yachting

M. Jean-Marie COUPU,

Directeur interrégional de la mer Manche Est - mer du Nord (DIRMer)

5

M. Bernard DE CASTELBAJAC,

Directeur de projets « Ambition maritime régionale », Région Pays de la Loire

M. Philippe DEISS,

Directeur général de PNA (Ports Normands Associés)

M. Christian DROMARD,

Président de l'Association des Amis de l'Île du Large Saint-Marcouf

M. Laurent DUMONT,

Chef de pôle Mer et Littoral, DREAL Normandie (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

M. Manuel EVRARD,

Directeur de l'Organisation des Pêcheurs Normands.

M. Laurent GAUDEZ,

Secrétaire Général de la Filière Nautique Normande (F2N)

M. Richard GREGE,

Administrateur de France Nature Environnement Normandie (FNEN)

M. Yvan GUITON,

Directeur de la Mer, du développement maritime et du littoral, Région Bretagne

Mme Aude JOUAUX,

Chargée de mission aquaculture, Service Pêche et Ressources Marines, Direction de l'Agriculture et des Ressources Marines, Région Normandie

M. Antoine LAFARGE,

Président du CRITT T&L (transport et logistique)

Mme Delphine LEFRANCOIS,

Conseillère en stratégie commerciale, Direction Appui/Etudes/Aménagements, Chambre de Commerce et d'Industrie Seine Estuaire

M. Olivier LEMAIGNEN,

Directeur de la mer, des ports et des transports, Conseil départemental de la Manche

Mme Alexia LEMOINE,

Directrice Générale Adjointe, Agence de Développement pour la Normandie.

M. Arnaud MANNER,

Directeur de Normandie Fraicheur Mer (NFM)

M. Julien MARCHAL,

Secrétaire général de DCNS

Mme Isabelle MEUNIER,

Directrice de l'agriculture et des ressources marines, Région Normandie

M. Bernard MEYZIE,

Directeur adjoint, DREAL Normandie (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

M. Frédéric MONCANY DE SAINT-AIGNAN,

Président du Cluster Maritime Français

M. Nicolas PICARD,

Chef de projet, EDF Energies Nouvelles

Jean-Marie PIRANDA,

Président du conseil de surveillance de l'entreprise FRIAL

M. Camille PUJOL,

Secrétaire Général Adjoint du Syndicat National des Personnels de l'Administration de la Mer (SNPAM-CGT), Direction Départementale des Territoires et de la Mer - DML du Calvados

M. Dimitri ROGOFF,

Président de Normandie Fraicheur Mer et du Comité régional des pêches maritimes (CRPM)

M. Michael SMEWING,

Responsable du Port de Fécamp (membre de l'Union des Ports du Nord-Ouest)

M. Alain TALON,

Directeur du patrimoine et des musées, Conseil départemental de la Manche

Mme Marie TCHAKERIAN,

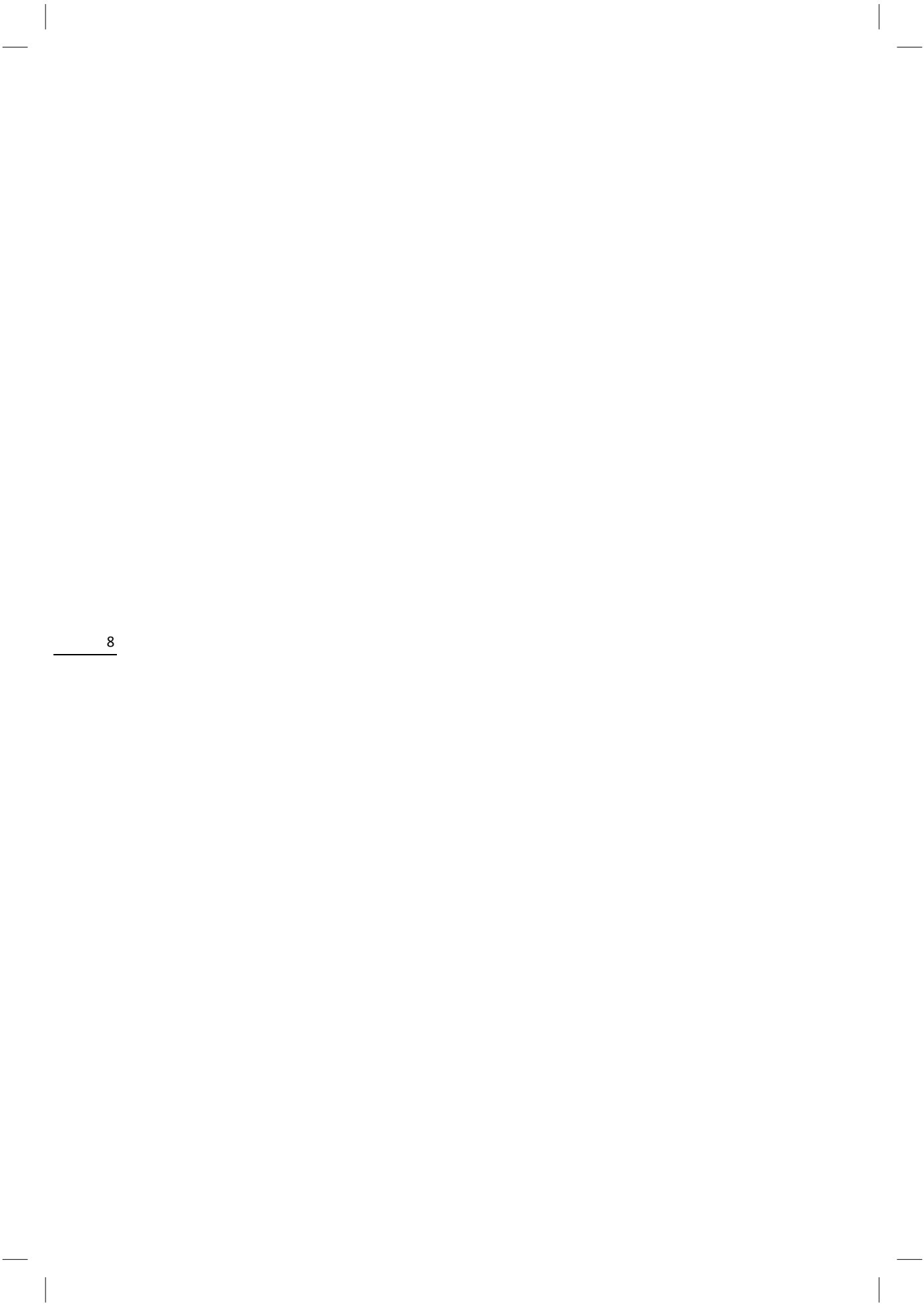
Directrice de la mer, Région Occitanie

M. Arnaud TUAL

Responsable des sites Normandie, groupe Baudalet Environnement.

M. Joël VIGNEAU,

Chef de Station, Responsable du laboratoire Ressources Halieutiques, IFREMER



Avis

Adopté à la séance plénière du
14 décembre 2017 par 127 voix
pour et 5 abstentions.

La France dispose du deuxième domaine maritime mondial et devrait donc suivre la tendance pressentie par l'OCDE: voir les activités maritimes contribuer en de très fortes proportions à la croissance d'ici 2030.

Le littoral de Normandie (étendu sur plus de 640 km de la Seine-Maritime à la Manche) et sa partie maritime (qui comprend la portion de navigation maritime de la Seine située entre le Pont Jeanne d'Arc à Rouen et l'embouchure du fleuve ainsi que le canal de navigation maritime jusqu'au port de Caen) représentent des atouts et un potentiel importants pour la région car ils entraînent le développement de secteurs d'excellence qui utilisent les ressources maritimes tels que les énergies renouvelables, la recherche, l'innovation et le tourisme et favorisent ainsi la croissance de l'emploi.

Devant ce constat, le CESER a souhaité s'autosaisir de la « maritimité » pour formuler un ensemble de propositions que la Collectivité régionale pourrait mettre en place pour renforcer le développement de ce qu'on peut regrouper sous les termes de l'économie bleue, de l'économie maritime et fluviale, des activités maritimes et littorales... par le soutien aux activités et acteurs de la mer et du littoral, ou qui sont en lien étroit avec ce territoire.

La volonté première du CESER au travers de cet avis est d'accompagner la prise de conscience de la Collectivité, mais aussi de tous les acteurs, de l'importance de la mer et du fleuve pour le développement global de la région. Des enjeux très forts gravitent autour de la maritimité et de l'économie maritime et fluviale, c'est pourquoi des moyens conséquents doivent être consacrés au développement, de manière transversale, de tous les secteurs d'activité plus ou moins proches de la mer.

Panorama du tissu économique maritime normand

11

En 2012, l'emploi dans le domaine maritime représentait déjà 3,6% de l'emploi total de la Normandie, soit deux fois plus que la moyenne française¹ des régions littorales, alors que le secteur est en croissance. Ces chiffres permettent de donner un ordre de grandeur mais nécessitent d'être enrichis et complétés car les diverses classifications utilisées pour quantifier les secteurs maritimes sont trop restrictives pour estimer le poids réel de l'emploi maritime. En effet, on trouve non seulement des emplois maritimes comptabilisés parmi d'autres secteurs (métallurgie, menuiserie, mécanique, électronique, etc.), mais aussi une large part d'emplois indirects liés à la mer (commerce, tourisme, grande distribution, etc.), ainsi que les emplois divers créés par le développement de zones industrielles aux abords du littoral et du fleuve qui ne sont pas pris en compte.

La totalité de la chaîne de secteurs économiques maritimes est présente en Normandie, ce qui donne à la Région le potentiel nécessaire pour « **mettre le cap** » sur la croissance bleue.

- La Normandie est la 2^{ème} région Française après la Bretagne pour la pêche de poissons, crustacés et mollusques et la 1^{ère} région conchylicole. Elle dispose également de plusieurs activités de niche: des élevages d'hippocampes, de méduses et de saumons. La transformation d'une partie de ces produits de la mer est assurée par une trentaine d'entreprises installées près du littoral normand.
- Les secteurs de la construction, de la réparation de navires, de la déconstruction et du recyclage sont tous représentés en Normandie, les activités de construction étant plus développées que la réparation. 4 entreprises agréées par l'APER (Association pour la Plaisance Écoresponsable) se

¹ INSEE analyse n°12, juin 2016.

situent en Normandie et prennent en charge une partie des activités de déconstruction et de recyclage.

- Le tourisme balnéaire fait partie des atouts de la région, notamment grâce à l'attractivité des communes situées sur le littoral et les sites « de mémoire », qui entraînent également le développement de la demande de croisières.
- Du fait de la longueur de la côte et du nombre important de ports en Normandie, les activités nautiques sont bien présentes sur la totalité du littoral et les ports attirent, à eux seuls, 10% de la flotte française des navires de plaisance.
- La Normandie est une façade maritime irriguée par la Seine qui a l'avantage de desservir directement la région parisienne et l'activité transmanche du transport de passagers et du fret sont en augmentation.
- La région dispose d'atouts importants en termes de production d'énergie dans les domaines de l'éolien off-shore, de l'hydrolien ainsi que de réseaux de distribution et d'entreprises de fabrication.
- Les activités militaires sont importantes en Normandie notamment grâce à la présence du port militaire de Cherbourg-Octeville, de la préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord, du centre d'essai naval de la défense à Val-de-Reuil et centre de recherche de la Direction Générale de l'Armement (bassin d'essai des carènes).
- L'extraction de matériaux marins est, selon l'INSEE, 2 fois et demi² plus développée que dans les autres régions côtières françaises.
- La protection de l'environnement et de la biodiversité maritime et littorale est nécessaire car l'écosystème est susceptible d'être impacté par toute perturbation de l'équilibre du milieu. Le potentiel de développement de ces ressources (pour les domaines de la médecine et de la pharmacie notamment) est important, c'est pourquoi il est indispensable de les protéger et de les préserver.

La Région pourra agir en faisant appel à ses compétences pour favoriser une gestion globale des différents projets et schémas (prenant en compte la totalité des activités liées à la mer) en permettant un développement plus cohérent des secteurs de cette économie et des emplois qu'ils génèrent.

Suite à l'étude qu'il a réalisé, le CESER souhaite mettre en exergue plusieurs éléments qui permettraient de favoriser le développement de la maritimité en Normandie. Il a élaboré vingt propositions ordonnées autour de 4 axes :

- les trois premiers axes ont trait à la structuration du réseau d'acteurs, au soutien du tissu économique et à l'anticipation des risques,
- le quatrième axe concerne les autres pistes à forts enjeux qui n'ont pas pu faire l'objet d'analyses poussées à ce stade, mais qui ne devraient pas être négligées.

² INSEE analyse n°12, juin 2016.

Axe 1 - Structurer le réseau d'acteurs de la mer

Les activités économiques liées à la mer sont multiples : on y trouve les secteurs de la pêche et de l'aquaculture, la transformation des produits de la mer, la construction-réparation-déconstruction-recyclage de navires, le tourisme, le nautisme, le transport de voyageurs ou de marchandises, la production et distribution d'énergie, les activités navales et militaires, l'extraction de matériaux et la protection de l'environnement et de la biodiversité.

Ces activités font intervenir une large palette d'acteurs (professionnels, touristes, plaisanciers, habitants...) et d'organisations (entreprises, associations, collectivités locales...) et disposent de nombreux niveaux de gouvernance, allant de l'Union Européenne aux filières, qui permettent l'organisation de ce réseau.

La spécificité de ce domaine tient au fait qu'en règle générale ses acteurs évoluent sur le même territoire et exploitent la même ressource. Leur cohabitation dans de bonnes conditions est donc indispensable pour le maintien des activités des uns et des autres.

Le CESER a constaté le manque prégnant de prise en compte transversale des activités maritimes à tous les niveaux (État, Région, Filières, etc.) et, par conséquent, a noté avec satisfaction la mise en place en cours d'une filière « Normandie Maritime ». Tout au long de cet avis, il propose à la Région de mettre à profit ses compétences économiques renforcées suite à la loi NOTRe pour soutenir la structuration et le développement de l'économie maritime globale.

Proposition 1. Définir un mode de gouvernance et construire la stratégie maritime normande

13

Pour le CESER, Il est primordial de construire une politique régionale pour soutenir la croissance bleue et protéger les ressources maritimes.

Le CESER a constaté que les ambitions régionales tendaient vers une plus grande prise en compte des problématiques et des enjeux maritimes notamment par la mise en place en 2017 de la nouvelle politique de la pêche et de l'aquaculture qui propose des outils pour redynamiser le secteur, répondre à ses besoins et pallier ses manques ainsi que de la filière Normandie Maritime . Cependant le CESER considère qu'il est indispensable d'aller plus loin dans la prise en compte globale de la maritimité au sein des politiques régionales.

Pour cela, la Région devrait s'employer tout d'abord à définir son mode de gouvernance de la maritimité en particulier sous ses aspects économiques avant de construire la stratégie régionale correspondante pour l'économie bleue pour confier aux acteurs représentant les activités maritimes une mission de préfiguration.

Le CESER souhaite que la Collectivité puisse établir une stratégie régionale ambitieuse pour le développement de la maritimité en Normandie par la construction d'un schéma transversal avec pour but le développement conjoint de toutes les composantes de la sphère maritime. Il salue la constitution de la filière Normandie Maritime et propose d'aller plus loin en y incluant la totalité des secteurs maritimes.

En outre, une fois les grandes lignes de sa stratégie et de sa structure de gouvernance définies, la Collectivité pourrait confier une mission de préfiguration à un ensemble

d'acteurs représentatifs de la diversité maritime, chargés d'étudier les possibilités et de préparer la mise en œuvre opérationnelle des différents volets de cette politique.

Proposition 2. Créer une direction ou une sous-direction régionale spécifique "mer et littoral"

Le CESER a pu observer que certaines Régions disposent d'un système qui permet la gestion intégrée des problématiques maritimes grâce à une direction maritime transversale ayant des liens forts avec les autres services et qui garantit la cohérence entre les diverses politiques publiques régionales et les politiques maritimes.

Le CESER suggère la création d'une direction ou sous-direction « mer et littoral » au sein de la Collectivité régionale dont le but serait de mettre en cohérence tous les secteurs relevant entièrement ou partiellement de l'économie bleue. Un de ses représentants, présent lors des prises de décisions dans les diverses Directions, permettrait aux informations de circuler plus facilement et garantirait la cohérence de toutes les politiques liées à la maritimité.

Proposition 3. Proposer un volet spécifique « mer » au sein du SRADDET

Le développement durable et cohérent du territoire maritime dans toute sa diversité doit être une priorité au regard de l'essor que vont connaître les secteurs de l'économie bleue dans les prochaines années, afin de préserver les ressources que peut nous apporter la mer.

C'est pourquoi le CESER considère que le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), sur lequel il a émis un avis intitulé « Pour un aménagement du territoire plus équilibré et équitable en Normandie » en octobre 2017, gagnerait à être enrichi d'un volet « mer » mis en cohérence avec les outils proposés précédemment.

14

Proposition 4. Faire de la filière « Normandie Maritime » l'entité fédératrice de la maritimité

Le CESER approuve la démarche, déjà entamée, de création d'une filière maritime normande en étroite partenariat avec l'ADN, notamment pour sa volonté de mise en réseau des acteurs qui répond clairement à la demande de nombre d'entre eux.

Il lui semble important que toutes les composantes du maritime soient associées à cette filière, y compris celles qui disposent de leur propre structuration (pêche, conchyliculture, énergie, etc.), pour mettre en lien la totalité de la chaîne d'acteurs présents en région, tel que cela est organisé au sein du cluster maritime national. En effet, le développement des aspects culturels et environnementaux notamment, va de pair avec un développement cohérent de l'économie maritime. C'est pourquoi le CESER estime que cette filière maritime normande gagnerait à être ouverte au-delà des limites prévues actuellement de manière à devenir l'entité fédératrice de la maritimité dans son ensemble.

Les différents acteurs du maritime semblent manquer d'une coordination, de communication et de connaissance les uns des autres, ce qui freine le bon développement du secteur notamment lors du lancement de projets maritimes nécessitant des évolutions des pratiques de plusieurs corps de métiers.

Aussi, en fluidifiant les relations des différentes parties prenantes, cette filière pourra permettre de mieux faire cohabiter les activités, faciliter l'émergence de compromis, accélérer la mise en œuvre des projets, conforter la compétitivité des entreprises, conserver l'excellence de la Normandie dans les secteurs des EMR, de la logistique, de la construction navale et du nautisme, éviter les contradictions entre les différents territoires de projets (Natura 2000, patrimoine, tourisme...), etc.

La filière « Normandie Maritime » pourrait mettre en place une structure informelle qui fonctionne en groupe projet et permet la concertation et le travail en transversalité, en parallèle des assises de l'économie de la mer (qui sont, elles, positionnées au niveau national), dans une forme qui restera à définir mais incontestablement modulable.

A cet effet, le CESER suggère à la filière de concevoir une plateforme collaborative et son animation, dont la fonction première serait d'impulser une dynamique de réseau, de développer la stratégie régionale et d'institutionnaliser l'échange entre les parties prenantes.

Cet outil pourrait être accompagné d'un volet sensibilisation du grand public pour soutenir le développement de la culture maritime normande par la promotion des écoles de mer, des loisirs et des sports nautiques notamment de haut niveau et, plus généralement, par le renforcement des liens des normands avec le maritime.

Des projets nouveaux pourront y être pensés (événements d'envergure, lieu d'échange pour la filière maritimité, salon de la mer...) et être portés par la Région en tant que cheffe d'orchestre capable de fédérer les différents acteurs du territoire qu'ils soient publics ou privés.

Par ailleurs, la création d'une dynamique de réseau est déterminante pour le bon fonctionnement de l'écosystème économique. Comme il en a déjà fait part au sein de son rapport sur l'automobile³, le CESER est convaincu qu'« *Une logique renforcée de travail en réseau permettrait [...] une plus grande cohérence du territoire en créant des « ponts » entre les différents secteurs économiques porteurs.* ».

Dans l'optique de mutualisations de savoir-faire communs le CESER souhaiterait que la Région, puisse créer des liens parmi les secteurs maritimes demandeurs, par exemple :

- **entre les différentes formations sous forme d'options ou d'adaptation au monde maritime des modules de formation,**
- **entre les formations et les entreprises, avec une finalité proche de celle du Pôle normand des métiers de la mer (campus de métiers et des qualifications).**

Cette dynamique de rapprochement permettra le renforcement de liens fondamentaux entre le maritime et le terrestre, sans lesquels le maritime ne peut se développer car il doit être relié au reste du territoire.

Proposition 5. Soutenir la création d'un observatoire régional de l'économie maritime

Les données permettant d'appréhender le poids de l'économie maritime de la Normandie sont peu accessibles ou partielles. Ce constat reflète le manque de prise en compte de la maritimité dans sa globalité et a pour conséquence la difficulté de mise en cohérence de tout cet écosystème économique.

³ Rapport sur *L'avenir du secteur automobile en Normandie*, septembre 2016, p35.

Le CESER suggère la création d'un observatoire régional de l'économie maritime, à l'initiative de la Région et en collaboration avec divers partenaires. Sous une forme approchant celle de l'observatoire de la biodiversité et en lien étroit avec lui, ses travaux permettraient de mettre en place des outils d'aide à la décision, d'animation du territoire maritime et littoral et, pour finir, de diffusion de la connaissance et de la culture maritime.

Plusieurs entrées pertinentes pour la récolte de données utiles à cet observatoire pourraient être mises à profit : le réseau de ports présents sur toute la côte normande, à l'image de ce qui a été fait en région Provence-Alpes-Côte d'Azur⁴ ainsi que les divers organismes proches de la Collectivité tels que la CCI, les secteurs professionnels, etc.

Proposition 6. Favoriser le renforcement des liens entre les services de l'Etat et ceux de la Région

Le CESER a constaté un manque de communication transversale entre des domaines pourtant reliés par leur appartenance à la maritimité, notamment au sein des administrations mais aussi entre les filières, susceptible de nuire au développement de l'économie maritime.

Afin de garantir la bonne circulation des informations et leur structuration, les liens entre les services de l'État en Région et entre ceux de la Région elle-même doivent être, renforcés, optimisés.

Ainsi, grâce à une meilleure communication, les domaines d'excellence normands qui sont impliqués dans le réseau maritime (EMR, logistique, construction navale, nautisme, etc.) pourront, premièrement, se connaître et échanger pour développer des complémentarités entre eux et avec les autres territoires et, deuxièmement, bénéficier du renforcement des liens entre ces filières maritimes et les filières connexes (agroalimentaire, santé, etc.).

16

Cette dynamique globale de réseau pourra également être complétée en associant le CESER de Normandie là où il peut contribuer aux réflexions transversales sur la maritimité. Il pourrait, dans un premier temps, être associé aux réflexions pour le développement de la maritimité à une échelle allant au-delà des frontières régionales, notamment aux travaux du Conseil maritime de façade.

Axe 2 - Soutenir le tissu économique normand

L'économie est une des premières compétences de la Région et de l'ADN, elle-même ayant le rôle de guichet unique des entreprises. Le CESER considère qu'elles ont donc, toutes deux, un rôle prédominant dans le soutien du tissu économique normand pour que les entreprises maritimes, traditionnelles ou novatrices, puissent faire face aux évolutions pressenties et soient soutenues dans leur développement.

Proposition 7. Encourager la maritimisation et la diversification des entreprises traditionnelles

Il est impératif que les entreprises normandes prennent pleinement conscience du potentiel du maritime qui se retrouve dans une multitude de secteurs d'activité et du fait qu'il leur est possible de s'y investir. En effet, pour fonctionner, les secteurs spécifiques au maritime (construction,

⁴ <https://actumaritime.wordpress.com/2017/04/30/lobservatoire-portuaire-loutil-de-mesure-indispensable-du-poids-de-leconomie-maritime/>

maintenance, déconstruction et recyclage de navires, équipements portuaires, etc.) ont besoin d'éléments connexes tels que ferronnerie, métallerie, mécanique, numérique, services, etc.

Un certain nombre de ces entreprises ne s'imaginent pas pouvoir élargir leur activité au maritime alors que la demande existe. Le CESER encourage la Région à mettre à profit tous les moyens dont elle dispose pour faire connaître aux entreprises les possibilités maritimes qui s'offrent à elles.

La diversification des entreprises vers les activités maritimes devrait être perçue comme un atout pour réduire la dépendance à une seule activité et, par conséquent, pour sécuriser l'activité face aux fluctuations des marchés.

Proposition 8. Soutenir le développement du numérique appliqué au maritime

Le développement du numérique concerne tous les secteurs y compris les secteurs maritimes. Les technologies et les pratiques numériques se développent très rapidement et nécessitent, pour en suivre l'évolution et rester compétitives, que les entreprises y accordent du temps et des moyens dont elles ne disposent pas toujours.

Au regard du très fort développement des activités maritimes attendu dans les prochaines années, le CESER considère que la Région devrait renforcer son accompagnement des entreprises maritimes vers le développement du numérique, au moyen du plan « Normandie Compétitivité Numérique », et en association avec les acteurs du numérique tels que la CCI, le pôle de compétitivité nov@log, l'association @marrer ou le GICAN.

Proposition 9. Valoriser les produits de la pêche normands notamment par la marque Normandie

Les productions agroalimentaires normandes sont d'ores et déjà réputées de qualité mais les produits de la mer n'ont pas encore la même notoriété. Il existe donc une marge de progression importante pour la reconnaissance de la valeur des produits de la mer normands.

Le CESER, accordant une importance particulière à la valorisation de la pêche et de ses produits, encourage la Collectivité à profiter du développement de la marque Normandie pour faire connaître davantage les produits de la mer par le biais de l'agence Normandie Attractivité, NFM, IRQUA Normandie, etc.

Il propose la mise en place de plusieurs types d'initiatives, dont la liste n'est pas exhaustive, qui ont pour but de valoriser la qualité des produits de la mer normands :

- rechercher des marchés hauts de gamme à l'étranger,
- mettre en valeur des poissons peu connus,
- accentuer les actions de communication sur le sujet « poisson bon plan »,
- favoriser la montée en gamme sur les produits régionaux de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture.

Proposition 10. Investir pour la flotte hauturière⁵

La nouvelle politique pour la pêche et l'aquaculture normandes a été un premier pas important de la Collectivité vers le soutien des activités du secteur de la pêche, qui font part de fortes attentes. Le CESER a donné son avis⁶ à ce sujet et a souhaité en particulier alerter sur la problématique du « *patrimoine, constitué non seulement des bateaux mais également des droits de pêche et quotas dans les eaux territoriales françaises, [qui] s'amenuise petit à petit faute d'aides qui donneraient les moyens aux acteurs de la mer de garder et de transmettre celui-ci.* ».

Le CESER propose que cette démarche soit renforcée pour permettre à la flotte hauturière de renouveler ses outils de pêche et de sécuriser les quotas, mais aussi de renouveler les infrastructures portuaires ou d'investir dans de nouveaux équipements.

Parmi les activités de pêche, la pêche hauturière prend une place importante dans l'économie de la Normandie car elle soutient significativement le réseau de la filière aval (agroalimentaire, criées, etc...) et mérite, par conséquent, des investissements significatifs.

Proposition 11. Étudier l'opportunité et le potentiel d'une filière construction, maintenance, déconstruction

Les activités de construction, de réparation, de déconstruction et de recyclage ne sont actuellement pas organisées au sein d'une filière en tant que telle. Un certain nombre d'axes de développement pourraient être évoqués dans le cadre de la construction d'une organisation économique globale :

- Compiler ces activités au sein d'une même entreprise peut être le moyen de lisser l'activité lors de périodes creuses,
- Favoriser la construction de nouvelles unités dans le cadre du renouvellement de la flotte.
- Faciliter la mise en réseau des opérateurs de maintenance pour disposer d'une offre complète et homogène sur le territoire,
- Positionner la Normandie sur la déconstruction de petites et moyennes unités pour développer l'activité de manière complémentaire aux régions voisines comme l'Aquitaine, qui est positionnée sur la déconstruction de grosses unités en majorité,
- Préparer un accompagnement ou la mise en place de mesures incitatives à destination des entreprises susceptibles d'œuvrer pour la déconstruction et le recyclage des navires.

Afin d'anticiper la mise en place de solutions aux problématiques de ces secteurs et de les accompagner dans les prochaines années, le CESER suggère à la Collectivité régionale la réalisation d'une étude visant à déterminer l'opportunité et le potentiel de la création d'une filière construction, maintenance, déconstruction.

Proposition 12. Soutenir le développement du tourisme, du nautisme et de la plaisance

Les ports de plaisance, nombreux en Normandie, sont indispensables pour le développement de l'attractivité touristique du littoral. La Région doit prendre appui sur ces ports pour développer les activités qu'ils accueillent (tourisme, nautisme et plaisance notamment).

⁵ Hauturier : « Se dit de la zone maritime éloignée des côtes, hors des eaux territoriales, de la navigation et de la pêche qui s'y pratiquent. » (http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/hauturier_hauturi%C3%A8re/39239)

⁶ Avis sur la Nouvelle politique régionale de la pêche et de l'aquaculture, mars 2017.

Pour faire des ports de plaisance les portes d'entrées touristiques de la région, la Collectivité pourrait favoriser la mise en place du programme ODYSSEA⁷ en Normandie, label européen qui, par un accompagnement technique, « vise à développer des destinations d'excellence en connectant le port et la cité portuaire à l'arrière-pays, en créant un itinéraire Mer & Terre basé sur des thématiques d'escales et les nouvelles technologies ».

Proposition 13. Poursuivre le soutien au développement de la filière EMR et du réseau de sous-traitants

La filière EMR normande est bien positionnée en termes de compétitivité et de potentiel de développement. Elle fait partie des filières accompagnées et soutenues en priorité qui s'inscrivent dans un marché mondial en croissance (projets de parcs éoliens, de ferme pilote d'hydroliennes, de construction des usines de fabrication d'éoliennes, etc.).

Dans le prolongement de ces choix pour la croissance de la maritimité en Normandie, le CESER propose notamment de poursuivre et de renforcer le soutien au développement de la filière EMR et du réseau de sous-traitants. A cet effet, la Région pourrait investir davantage dans les infrastructures, accompagner la sous-traitance, renforcer les aides financières, en étroite collaboration avec l'ADN et la CCI notamment, tout en faisant preuve de vigilance sur l'évolution de la situation de cette filière et sur son impact économique et social en Normandie.

Proposition 14. Soutenir les activités de niches (saumons, hippocampes, méduses, algues, etc.)

Au sein du tissu économique global, la région dispose d'un certain nombre de secteurs émergents qui constituent des activités remarquables par leur rareté et leur spécificité. Ainsi, l'élevage de saumons, de méduses, d'hippocampes, ou encore la culture d'algues, font la singularité de la Normandie.

Certaines activités maritimes de niche sont appelées à se développer de manière considérable dans les années à venir et constituent des activités à fort potentiel pour la recherche (alimentation, nutrition, santé, cosmétique, etc.). Le CESER invite donc la Région à soutenir ces activités afin de garantir leur développement dans les meilleures conditions possible.

Proposition 15. Encourager une coordination des ports de taille intermédiaire

Les ports de taille intermédiaire font face à des problématiques spécifiques qui sont liées à leur dimension : ils ne disposent pas toujours des moyens d'investir dans des équipements coûteux qui conditionnent pourtant leur capacité à accueillir certaines activités et à se développer.

Le CESER encourage la Région à inciter les ports de taille intermédiaire à se coordonner et créer des synergies pour soutenir leur développement, régler des problèmes communs et favoriser les complémentarités qui existent entre eux.

⁷ <http://www.ffports-plaisance.com/tourisme/label-europeen-odyssea/>

Proposition 16. Préserver ou développer les capacités d'adaptation des ports aux activités émergentes

Les mutations en cours dans le domaine de l'économie bleue font évoluer les besoins en termes d'infrastructures portuaires notamment et donnent aux espaces en friche et infrastructures non utilisées une grande valeur qu'il est nécessaire de préserver. Ces espaces rares représentent en effet un potentiel d'adaptation aux nouvelles activités maritimes.

Les ports gagneraient à conserver les espaces utilisables dans leurs limites géographiques pour anticiper l'aménagement qui pourra être nécessaire aux activités émergentes (maintien des espaces en friches lorsque cela est possible pour conserver une flexibilité des espaces portuaires, remise en état d'infrastructures non utilisées, équipement des ports en technologie numérique...), de manière à ce que ces entités soient en mesure de suivre les mutations qui s'opèreront avec le développement de l'économie bleue.

Proposition 17. Faciliter l'accompagnement financier et l'instruction des dossiers

L'accompagnement financier est un point primordial et souvent critique pour les entreprises relevant de l'économie maritime. Leurs attentes sont variées et concernent toutes les structures: recherche de conseils et d'expertise, accès aux cautions bancaires, aides au financement des investissements, réduction des délais d'instruction des dossiers et de déblocage des fonds, etc.

La Région qui dispose de nombreux outils en ce domaine doit bien prendre en compte les spécificités de l'économie maritime pour faciliter le fonctionnement des entreprises et éviter des blocages souvent contre-productifs.

La Région a mis en place l'ADN, « guichet unique » destiné à simplifier l'accompagnement des entreprises et à répondre à leurs fortes attentes. Le CESER souhaite que la Région soit particulièrement attentive à la cohérence de l'accompagnement global et financier attendu avec les besoins exprimés.

Axe 3 - Anticiper les risques identifiés

L'étude de la maritimité a permis au CESER de mettre en lumière deux principales thématiques à forts enjeux pour la Normandie qui méritent réflexion et anticipation afin d'éviter les risques qui y sont liés : le BREXIT et la protection de l'environnement. Il considère que les phénomènes pressentis peuvent considérablement impacter le développement global ou l'économie de la région et, à ce titre, qu'ils méritent d'être étudiés pour y trouver des solutions en amont et ainsi faire preuve de réactivité.

3.1- Les possibles conséquences du BREXIT

La Normandie, au regard de sa situation géographique, pourrait être fortement impactée par les conséquences à venir suite au Brexit.

Le CESER a déjà alerté la Collectivité à ce sujet en insistant sur la vigilance nécessaire face aux risques du BREXIT et ses conséquences sur la pêche, le commerce et le transport. Il pressent désormais que la Normandie, avec les règles de l'Union-européenne, risque de se trouver pénalisée face à l'Angleterre qui disposera d'une plus grande marge de manœuvre. Ces deux territoires voisins par la

Manche auront cependant besoin de trouver des terrains d'entente et d'interagir et devraient s'attacher à conserver de bonnes relations malgré les bouleversements à venir.

Proposition 18. Mettre en place un dispositif d'alerte, de suivi et d'évaluation des conséquences du BREXIT

Le CESER a identifié plusieurs risques sous-jacents qui tiennent à :

- La déstabilisation des marchés pour partie suite à l'évolution de la parité monétaire,
- La déstabilisation des projets inscrits aux programmes Interreg et des autres politiques communes qui permettaient de percevoir des financements européens,
- La réduction de la zone de pêche,
- L'amplification ou l'exacerbation des conflits d'usage ou de gestion des projets communs (EMR, accords bilatéraux...),
- La création de conflits au niveau du transport transmanche liés à l'évolution des règles de circulation des biens et des personnes,
- La modification des flux touristiques et de résidents anglais en Normandie.

Face à ces nombreuses incertitudes liées au BREXIT, le CESER suggère la mise en place d'un dispositif d'alerte, de suivi et d'évaluation de ses conséquences – positives et négatives – pour la Normandie, qui pourrait permettre d'appréhender de manière plus précise les changements en cours et de mettre en œuvre les ajustements nécessaires des politiques de la Région.

Il est également important de rappeler que la Région Normandie dispose d'une antenne régionale auprès de l'Union Européenne⁸, qui joue notamment un rôle de veille et permet la circulation d'informations entre les acteurs locaux, régionaux et les institutions européennes.

21

Mettant à profit cet outil, le CESER considère qu'il sera opportun de renforcer la vigilance de la permanence de l'antenne normande à Bruxelles et de favoriser l'échange d'informations avec la Région et l'État, pour alimenter le dispositif de suivi et d'évaluation précité.

Le BREXIT entraîne une multitude d'incertitudes pour les acteurs normands de la mer. Dans la mesure où rien n'est figé à ce jour, le CESER ne peut que souhaiter que les différents représentants de la Collectivité régionale puissent être le relais des alertes soulevées précédemment lors de leurs représentations dans les structures concernées par les enjeux maritimes (CRPN, etc.).

3.2- Les enjeux environnementaux

La croissance des activités maritimes et de l'intérêt qu'on leur porte doit se faire de manière à préserver la ressource et le potentiel grandissant du milieu maritime. En effet, le littoral et la mer (faune, flore, écosystèmes fragiles, architecture remarquable et zones protégées), sont potentiellement menacés par les évolutions climatiques, la pollution des eaux de rivières et de mer, l'érosion, l'expansion urbaine, l'élévation du niveau de la mer, le recul du trait de côte, etc., et doivent en conséquence être préservés pour garantir le bon développement des activités maritimes.

⁸ <https://ue.delegfrance.org/les-antennes-des-autorites-locales>

L'appropriation collective de ces enjeux et problématiques est essentielle pour que chacun puisse prendre conscience de l'importance des ressources maritimes, qu'elles soient alimentaires, matérielles ou énergétiques.

Proposition 19. Relancer les plans de réduction des intrants et favoriser les pratiques alternatives pour préserver le bon état écologique de l'eau

Les risques et enjeux environnementaux, qu'ils soient liés à des phénomènes naturels ou à l'activité humaine, constituent une menace pour le bon fonctionnement des activités maritimes. La Collectivité régionale dispose de plusieurs moyens d'action permettant de prévenir ou de réduire cette menace, notamment dans le cadre de sa compétence en aménagement du territoire et environnement.

Pour le CESER, le bon état écologique des eaux est un préalable indispensable à la qualité des produits de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture et au maintien de l'image de la marque Normandie dans son volet agroalimentaire. C'est pourquoi la Région devrait concentrer son action sur le contrôle des rejets des activités économiques et humaines (agriculture et élevage intensif, extraction de granulats, dépôt de sédiments de clapage, collectivités, tourisme, etc...), sur la relance significative des plans de réduction d'intrants et un positionnement en support des pratiques alternatives moins polluantes.

La Région pourra, en outre, renforcer ses relations avec l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), le Réseau d'Observation du Littoral Normand et Picard (ROLNP), le Conservatoire du littoral, les Agences de l'eau et les Associations pour la protection de la nature et de l'environnement (APNE), l'Agence Régionale pour la Biodiversité (ARB), afin de s'appuyer sur la pertinence de leurs observations et leur rôle de lanceur d'alerte sur l'environnement maritime et fluvial. Elle aura également la possibilité de renforcer le financement des dispositifs de suivi des impacts environnementaux s'ils touchent aux domaines maritime et fluvial.

22

Proposition 20. S'ouvrir aux expérimentations dans le champ des nouvelles pratiques destinées à faire face aux évolutions climatiques

La volonté de protection de l'environnement et des populations rendra nécessaire l'anticipation des évolutions dues au réchauffement climatique, notamment par la prise en compte de l'élévation du niveau de la mer dans les documents d'urbanisme, par une bonne gestion des risques de submersion, de retrait du trait de côte et des conséquences de la disparition ou de l'apparition de certaines espèces en Manche.

Le CESER souhaite que la Collectivité puisse faire de la contrainte des évolutions climatiques qui oblige à mettre en œuvre des pratiques nouvelles, une opportunité. A ce titre, il propose que l'adaptation au changement soit facilitée, par exemple, par l'ouverture aux expérimentations dans ce champ.

La totalité des secteurs maritimes est concernée par les enjeux de l'adaptation au changement climatique, chacun d'une manière différente. Il est indispensable de leur faire prendre conscience que les évolutions futures rendront inévitable l'adaptation de tout ou partie de leur activité mais aussi qu'il sera nécessaire de s'y préparer.

Axe 4 - Explorer d'autres pistes de développement

Le CESER, tout au long de son étude sur le vaste champ de la maritimité, a identifié des pistes de réflexion à forts enjeux, sans être en mesure de les approfondir faute de temps. Il souhaite néanmoins en faire part ici de manière à alerter sur leur importance pour que de prochaines études puissent traiter ces différents thèmes.

4.1- La mer dans la formation

Le secteur maritime est en pleine évolution avec l'apparition de nouvelles technologies (éolien, hydrolien...) et des apports du numérique de manière générale. Les secteurs, les métiers et les postes évoluent vers le numérique de manière globale mais aussi vers des pratiques plus numériques dans des secteurs maritimes qui sont voués à une mutation aussi rapide que celle qui est pressentie pour l'économie bleue. Les professionnels actuels et ceux de demain devront se former à ces nouvelles technologies du maritime en particulier au numérique et à la marétique⁹. C'est cette formation et la capacité de la Région à adapter les compétences aux métiers de demain qui pourront permettre à la Normandie de se développer et de recruter au sein même du territoire des équipes déjà opérationnelles lorsque les entreprises de l'économie bleue seront en mesure d'embaucher.

4.2 - Le tourisme maritime

Les opportunités dans les domaines du tourisme sont vastes au regard du potentiel de la Normandie, qui dispose de nombreux atouts en mer, sur le littoral ou la côte, et par sa situation géographique au sein de l'Europe. Parmi ses atouts touristiques, on retrouve le Mont-Saint-Michel, les falaises d'Étretat, les Plages du Débarquement et plus généralement l'existence de stations balnéaires historiques et la proximité des Iles anglo-normandes.

Parmi les potentiels de développement à soutenir, le CESER souhaiterait que l'accent soit mis sur le nautisme, les croisières maritimes mais aussi fluviales et sur la qualité des infrastructures et des services d'accueil dans les villes « escale » et/ou « têtes de ligne »¹⁰ de ces croisières. En effet, ces secteurs soutiennent le développement économique grâce aux dépenses des excursionnistes et des usagers des loisirs nautiques notamment, à condition que des aménagements et des services de qualité soient disponibles à proximité, formant un hinterland touristique dynamique. La Région ne dispose pas directement de cette compétence, mais elle a les capacités d'inciter ses partenaires à investir dans l'accueil des croisiéristes, à la fois au sein des compagnies de transport mais également pour les commerces et services des villes d'escales et tête de ligne.

Le CESER a, de surcroît, identifié le patrimoine comme un important facteur d'attractivité normand et en particulier la qualité du patrimoine maritime et littoral. Les sites rares touristiques ou relevant

⁹ <https://www.ccirezo-normandie.fr/reseau/57176-maretique>

« La Marétique est à l'intersection des économies : maritime, numérique et de la connaissance »

¹⁰ Institut Français de la mer (http://www.ifmer.org/assets/documents/files/documents_ifm/fiche_croisiere_6_08.pdf)

« Les retombées sont considérables pour l'économie locale et elles diffèrent selon que le port est « tête de ligne » ou « escale de transit ». On comprend que dans le premier cas les taxes portuaires et les opérations techniques sur le navire sont plus importantes et les passagers séjournent plus volontiers en ville avant et après la croisière. En escale de transit par contre les organisateurs de loisirs (agences d'excursions, autocaristes, musées, guides, animations,...) et les commerces proches du port sont plus concernés. On retiendra que l'environnement (desserte aéroportuaire, routière ou ferrée, infrastructures hôtelières,...), les possibilités offertes par l'arrière-pays ou encore la proximité de sites à forte attraction touristique sont des éléments primordiaux. »

de la préservation du patrimoine (phares, forts, vestiges de guerre, zones naturelles, etc...) sont susceptibles de se dégrader ou de disparaître avec le temps, les marées, l'action de l'Homme, le développement de l'immobilier, etc., s'ils ne sont pas protégés. C'est pourquoi l'investissement dans sa préservation doit rester une des priorités de la Région.

Le CESER propose d'explorer l'opportunité de la mise en place d'un fonds régional de préservation du patrimoine dont les ressources financières seraient affectées à la conservation de certains sites ou monuments remarquables du littoral. Ce fonds pourrait permettre, en complément des soutiens d'ores et déjà en place, de renforcer l'attractivité par l'intensification des projets et des financements à destination du tourisme de mémoire (plages du débarquement), du patrimoine architectural (fort des Iles Saint Marcouf) et du patrimoine naturel rare (côte d'albâtre) qui font la spécificité de la Normandie.

4.3 - Les transports maritimes

Il est admis que l'accessibilité des ports est la base du bon fonctionnement des flux et des transports maritimes et fluviaux. Or, le maillage du territoire qui permet d'échanger avec l'arrière-pays est perfectible sur un certain nombre de points, qui concernent le rail, les routes, le fleuve. L'amélioration du réseau routier et des dessertes portuaires (grands ports, ports intermédiaires) doit rester un point prioritaire dans les projets de la Région, car elle permet la fluidification des échanges et, par conséquent, le développement de l'économie maritime et régionale.

De manière générale, il faudra porter une attention particulière sur le réseau de transport à l'échelle de la Normandie, mais aussi à l'échelle de la Seine qui porte les échanges avec la région parisienne. Dans l'approche « Seine Gateway »¹¹, il s'agit de la construction, à l'échelle de la façade Manche et de la Vallée de la Seine, d'un territoire à haut niveau de services, d'un système logistique performant au service de tous les ports et des plateformes quelle que soit leur taille (ils sont complémentaires), au service de l'industrie et plus largement de l'économie d'un grand bassin de consommation.

Pour finir, un certain nombre de questions restent en suspens à ce jour dans le secteur des transports car des évolutions sont à venir suite au BREXIT. En lien avec la proposition 18 du présent avis¹², les réflexions devront être portées sur le transport transmanche de manière à anticiper au maximum les changements et préparer les négociations possibles car le territoire devra s'adapter rapidement.

Des questions se posent également pour les entreprises à propos de l'évolution des systèmes de douanes, de la parité monétaire qui régira les échanges, etc. Anticiper les différents cas de figure et les solutions appropriées pourra permettre d'être plus réactif dans l'adaptation aux évolutions des relations dans les transports de passager et le fret entre la France et le Royaume-Uni.

4.4 - La R&D en mer

¹¹ Marque déposée par l'AURH (Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'estuaire de la Seine), le Seine Gateway correspond au projet économique stratégique de la vallée de Seine.

¹² Pour rappel : « **Mettre en place un dispositif d'alerte, de suivi et d'évaluation des conséquences du BREXIT** »

En parallèle de la prise de conscience du potentiel de la mer dans de multiples champs, la R&D attache un intérêt croissant aux découvertes que renferme la partie des grandes profondeurs des mers qui reste jusqu'ici inexplorée.

Parmi les potentiels de la biodiversité marine encore inconnue, on compte de possibles avancées dans les secteurs de la santé, de l'alimentaire, de l'éolien offshore et de l'hydrolien, dans l'exploitation de granulats en mer, etc. Ces avancées pourront être obtenues plus rapidement et seront mieux exploitées si la Région soutient le renforcement des coopérations qui peuvent être mises en place entre les unités de recherche régionales, l'IFREMER, le SMEL, les universités, etc. L'université de Caen, par exemple, contribue déjà à la recherche relative aux potentiels maritimes de la Normandie et ses spécificités : Il faut multiplier ce type de démarches.

Par ailleurs, les opportunités qu'offre le pôle de compétitivité mer déployé en Bretagne méritent d'être de nouveau analysées afin que la Normandie puisse bénéficier notamment de son soutien aux capacités d'innovation. La collaboration avec ce pôle, sous une forme à définir (association, partenariat...), serait bénéfique au développement de l'économie maritime dans son ensemble.

La mise en place de plus de coopération pour la recherche pourra être complétée par un soutien financier accru tout au long de la durée des recherches sur les fonds marins notamment, pour contribuer à l'élargissement des connaissances permis par les laboratoires de recherche et les universités normandes. Par ailleurs, les réflexions sur les potentialités à la fois dans les domaines de la biodiversité marine pour les secteurs de la santé et de l'agroalimentaire et dans la production et l'acheminement des EMR existantes et à venir devraient être poursuivies.

Le CESER accorde une grande importance au développement du Cluster marétique et croit qu'il doit jouer un rôle prédominant pour le développement de l'économie maritime et de la maritimité dans son ensemble. C'est pourquoi l'aspect R&D doit être un volet développé en parallèle des éléments détaillés plus tôt à propos de la filière maritime (proposition 4). Ce cluster marétique, entité regroupant les intérêts d'une multitude de secteurs de l'économie bleue, doit être accompagné dans sa montée en puissance pour lui permettre d'intensifier son investissement dans la R&D « bleue » et dans le développement de projets numériques maritimes.

Il s'intéresse en effet à tous les domaines qui vont être impactés par le « boom » de l'économie maritime en leur permettant un développement par les nouvelles technologies numériques, indispensable à leur compétitivité.

Conclusion

Avec ses 640 Km de côtes et de littoraux sur la façade de la Manche dit « Channel », la Normandie possède un potentiel de développement économique maritime indéniable et historique.

Le maritime a souvent été perçu de manière fragmentée alors que sa caractéristique principale est d'être transversal. Le CESER a insisté sur un point primordial qui tient au fait que l'économie maritime doit faire l'objet d'une réflexion globale au travers notamment de la création d'une filière maritime normande qui serait une organisation force de propositions, fédératrice de tous les acteurs et des usagers du milieu maritime. Cette réflexion doit faire intervenir tous les secteurs de l'économie bleue et en particulier la pêche et l'aquaculture, la transformation des produits de la mer, la construction, réparation, déconstruction et recyclage de navires, le tourisme, le nautisme, les transports, l'énergie, le naval militaire, l'extraction de matériaux et toujours garder à l'esprit la préservation de l'environnement qui les abrite et leur permet de se développer.

La structuration complexe de ces multiples activités rend l'exercice difficile, mais la Collectivité dispose des moyens de mettre ses compétences au service du soutien, de l'accompagnement et de l'anticipation des risques afférents à l'écosystème économique maritime. En d'autres termes, le CESER encourage la Région à prendre et tenir la « barre » pour mettre le cap sur la croissance bleue en Normandie. De nombreuses pistes restent encore à explorer pour que l'économie bleue soit enfin ancrée dans l'identité consciente des normands et dans les priorités des responsables politiques.

*« Si nous passons à coté de ce que nous appelons la révolution maritime, la révolution bleue, nous manquerons l'un des grands rendez-vous de ce millénaire. Nous devons être aux avant-postes de cette reconquête maritime. »*¹³ Olivier Frébourg¹⁴

¹³ <https://www.franceinter.fr/emissions/chroniques-littorales/chroniques-littorales-01-septembre-2017>

¹⁴ Olivier Frébourg est écrivain et journaliste. Il fait partie de l'association française spécialisée dans le maritime *les écrivains de marine*.

Maritimité: Normandie, cap sur la croissance bleue!																
N°	Difficulté de mise en œuvre	Importance	Intitulé de l'action	Région Normandie	ADN	Filières, pôles, clusters	État	Territoire (Département, Commune, etc.)	Ports	CEER	Associations	ClusQ	Laboratoire de recherche	CCU / chambre des Métiers	Établissements d'enseignement supérieur	Communaires
Axe 1 - Structurer le réseau d'acteurs de la mer																
1		+++	Définir un mode de gouvernance et construire la stratégie maritime normande	P												
2		++	Créer une direction ou un sous-direction régionale spécifique "mer et littoral"	P												
3		+++	Proposer un volet spécifique « mer » au sein du SRADDET	P												
4		+++	Faire de la filière "Normandie Maritime" l'entité fédératrice de la maritimité	P	P	A	A	A	A	A						
5		++	Soutenir la création d'un observatoire régional de l'économie maritime	P		A*							A			* IFREMER
6		++	Favoriser le renforcement des liens entre les services de l'Etat et ceux de la Région	P		A	A	A	A		A					
Axe 2 - Soutenir le tissu économique normand																
7		++	Encourager la maritimisation et la diversifications des entreprises traditionnelles		P	A					A	A	A			
8		++	Soutenir le développement du numérique appliqué au maritime	P	A	A***	A*	A	A	coP**		A				*Sécurité maritime **@marrer ***pôle TES, incubateurs, etc.
9		++	Valoriser les produits de la pêche normands notamment par la marque Normandie	P	A	A		A								
10		+++	Investir pour la flotte hauturière	P	coP	A		A	A							
11		++	Étudier l'opportunité et le potentiel d'une filière "construction, maintenance, déconstruction"	P	coP	A			A							
12		+	Soutenir le développement du tourisme, du nautisme et de la plaisance	P	A			A	A							
13		+++	Poursuivre le soutien au développement de la filière EMR et du réseau de sous-traitants	P	coP	A*	A	A	A				A			* Normandie énergies
14		+	Soutenir les activités de niche (saumons, hippocampes, méduses, algues, etc.)	coP	P											
15		++	Encourager une coordination de ports de taille intermédiaire	P	coP	A		A	A				A			
16		+	Préserver ou développer les capacités d'adaptation des ports aux activités émergentes	P		A		A	A							
17		+++	Faciliter l'accompagnement financier et l'instruction des dossiers	P	P											
Axe 3 - Anticiper les risques identifiés																
Les possibles conséquences du BREXIT																
18		+++	Mettre en place un dispositif d'alerte, de suivi et d'évaluation des conséquences du BREXIT	P	A	A	A	A	A	A	A		A	A		
Les enjeux environnementaux																
19		+++	Relancer les plans de réduction des intrants et favoriser les pratiques alternatives pour préserver le bon état écologique de l'eau	P		A	A	A		A		A*	A			* IFREMER
20		+++	S'ouvrir aux expérimentations dans le champ des nouvelles pratiques destinées à faire face aux évolutions climatiques	P		A				A		A		A		
Axe 4 - Explorer d'autre pistes de développement																
La mer dans la formation																
Le tourisme maritime																
Les transports maritimes																
La R&D en mer																
Légende				Acteurs				Difficulté de mise en œuvre				Importance				
				P	Pilote de l'action					Faible				+++	Incontournable	
				coP	Co-pilote de l'action					Modérée				++	Très important	
				A	Partenaire associé impérativement					Forte				+	Important	

Maritimité : Normandie, cap sur la croissance bleue !

Déclarations des groupes

Déclaration de M. Daniel GENISSEL

Au titre de la Chambre régionale d'agriculture de Normandie

Mme la Vice-Présidente,
M. le Président,
Chers Collègues,

Cette proposition sur la maritimité est quelque chose de très important au niveau de notre région. On l'a vu, les 20 propositions qui sont faites, ajoutées de quatre dispositifs sur le dernier axe démontrent de la variété des sujets et de la diversité des dispositifs quand on parle de maritimité et de l'importance que cela représente pour notre Région.

Sur la proposition 19, il est préconisé que dans le domaine de l'environnement, on demande à la Région de concentrer son action sur le contrôle des rejets des activités économiques, qu'elles soient de tout ordre, agricole, industriel et des collectivités. Il me semble qu'en ce faisant, nous outrepassons en quelque sorte les règles générales. L'aspect du contrôle est quelque chose, me semble-t-il, de régalien, qui n'est pas probablement du domaine en tant que tel du Conseil régional et par définition de la Région et qu'il aurait été plus opportun peut-être d'indiquer qu'on devait concentrer notre action sur l'attention apportée aux rejets de diverses parts plus qu'au contrôle en tant que tel.

Déclaration de M. Patrick ROLLET

Au titre de l'union régionale Force Ouvrière de Normandie

Dans le cadre de l'avis sur « Maritimité, cap sur la croissance bleue ! », nous prenons acte et saluons la création d'une filière économie maritime normande ayant, entre autres rôles, celui de la représentation de la filière au sein des instances régionales.

En termes de gouvernance, nous sommes conscients qu'aujourd'hui les ports sont contraints de justifier leur développement et leur activité auprès de la population et des collectivités locales. En outre, une attention particulière doit être portée aux enjeux environnementaux, avec une incidence qui n'est plus circonscrite uniquement aux territoires urbano-portuaires mais à l'ensemble des régions concernées.

C'est à partir de cette analyse et pour en tirer les conséquences qu'une reterritorialisation sur le modèle des ports hanséatiques semble s'imposer pour les ports normands, sans tenir compte ni des périmètres concernés, ni de l'évolution des politiques d'aménagement de l'espace au fil des années, totalement dissemblables d'un territoire à l'autre, d'un pays à l'autre.

Selon une étude ESPO¹⁵ de 2011 portant sur la gouvernance portuaire de 116 ports, en dehors du Royaume-Uni, la propriété foncière reste du ressort des pouvoirs publics, communaux dans les ports hanséatiques, centraux dans les ports latins. Seuls trois pour cent des ports sont gérés directement par les Régions, les ports hanséatiques étant non pas gérés par les Régions mais par les municipalités.

31

Comment peut-on imaginer que la représentativité des ports serait mieux portée à l'échelle d'une région, fusse-t-elle dynamique et mondialement connue, qu'à l'échelle d'un pays ? Une vision uniquement régionale d'une entité à vocation internationale est pour nous étriquée, tant en termes d'image que de développement. Ceci ne veut pas dire que la Région ne peut, comme elle l'a fait avec plus ou moins de succès ces dernières décennies, avoir une vision planificatrice du développement, mais les ports se doivent de rester dans le giron de l'État.

Le groupe Force Ouvrière votera pour l'avis « Maritimité, Cap sur la Croissance bleue ».

¹⁵ The European Sea Ports Organisation

Déclaration de Mme Valérie LATRON

Au titre de l'union régionale CFDT de Normandie

La croissance bleue est une composante essentielle de la Normandie ouverte sur la façade de la Manche avec 640 kms de côtes et un littoral diversifié abritant toutes les activités liées à la mer. Nous souhaitons insister sur le prolongement de la dimension maritime à l'intérieur des terres par la présence du fleuve navigable par les navires de Haute mer jusqu'à Rouen. Cette situation exceptionnelle a favorisé l'installation d'activités économiques de premier plan le long de la Seine, c'est pourquoi les Grands Ports Maritimes du Havre et de Rouen représentent en 2012 (dernier chiffre connu) plus de 17 %¹⁶ de la richesse produite en Haute-Normandie.

Afin de profiter pleinement des apports de ces activités multiples allant de la pêche au tourisme en passant par la construction-réparation navale et la préservation des milieux naturels et de la biodiversité et des énergies marines renouvelables, la Normandie doit se rendre plus visible et plus active à valoriser ces richesses.

Pour mener à bien cette mission, les composantes de la Région doivent être en mesure de compter sur les services de l'Etat et les diverses associations clusters de dimension nationale pour assurer une structuration efficace. Après la dissolution de l'association Ouest Normandie Energies Marines, la filière énergies marines renouvelables n'avait plus de structure de pilotage en Normandie. On peut supposer que "Normandie Maritime" a aujourd'hui en partie cette vocation, couplée à la volonté d'intégrer la question des usages maritimes et de la planification de l'espace maritime.

La CFDT souhaite que l'Etat avec la Région structure un comité stratégique de filière, qui intègre par nature les partenaires sociaux.

Pour la CFDT, il est nécessaire de créer des lieux de dialogue territoriaux qui intègrent les acteurs économiques et sociaux que sont les organisations syndicales, qui soient en lien avec les espaces paritaires existants.

La Conférence Régionale Mer Littoral en Bretagne, ou le Parlement de la Mer en Occitanie sont la déclinaison de ce type de démarche ; ces lieux de dialogue permettent de débattre en amont de l'acceptabilité des projets en mer." Les relations avec l'Europe sont à renforcer fortement pour bénéficier notamment des programmes d'innovation type « H2020 » ou « RTE T » destinés à consolider les complémentarités à construire entre les divers secteurs de la maritimité. Ces projets d'innovation doivent dépasser le seul domaine essentiel de la marétique (numérique maritime) et être complétés par la biodiversité marine (santé et agroalimentaire) et la transition énergétique avec les énergies marines et fluviales. En matière d'innovation, il est primordial de mobiliser toutes nos forces vives de recherche : universités, écoles, laboratoires et de les associer dans le développement de ce secteur. En parallèle, leur rôle en matière de formation initiale est fondamental.

En plus du volet innovation, il est primordial d'assurer la formation continue des hommes et des femmes de ces secteurs, tout en garantissant et favorisant les passerelles d'une activité à une autre,

¹⁶ Source : INSEE Flash n° 30 novembre 2015.

en se souciant du portage des droits des salariés pour qu'ils demeurent attachés à la personne directement et non pas à un statut sous la forme de l'élargissement du Compte Personnel d'Activité.

Un des enjeux à ne pas perdre de vue est la capacité de la Normandie à rebondir face aux difficultés du BREXIT engendrées en Grande Bretagne. Les ports normands de toutes tailles et quelles que soient leurs activités doivent se mettre en ordre de marche pour approfondir la réflexion sur des domaines tels que le transmanche (ferry), le « short sea » (« feedering » - liaison maritime de courte distance), la plaisance, construction-réparation tout en préservant les capacités de pêche. Il y a lieu en effet de mettre en place un dispositif d'alerte mais aussi un dispositif d'incitation à la proposition de nouveaux services pour pallier les difficultés à venir pour les échanges avec l'Irlande ou l'Ecosse.

De ce fait, la Région Normandie pourrait se mobiliser pour que se développe une filière maritime sous pavillon français pour les navires de pose et de maintenance des éoliennes en mer.

La CFDT, par sa présence active dans les différents secteurs de la maritimité souhaite participer à la transition vers l'économie bleue qui prend en compte les capacités du milieu naturel, en privilégiant l'économie circulaire pour réduire l'empreinte carbone et proposer bien-être et travail décent.

Déclaration de M. Dominique BAUDUIN

Au titre de GRAPE + FNE Normandie + CARDERE + GRAINE + Association fédérations départementales de la pêche, Parc naturel régional des boucles de la Seine normande + Confédération paysanne

Comme son nom l'indique, c'est un rapport qui réclame la « croissance », et fort logiquement l'essentiel du rapport porte sur le développement des activités économiques.

Tout le monde sait maintenant qu'une activité économique développée « en soi » entraîne plus d'effets négatifs, dans le domaine environnemental ou dans le domaine social, que d'effets positifs.

Les critères transversaux du concept de développement durable auraient pu être posés d'emblée et irriguer les propositions du Ceser. Or dans l'avis, l'exposé des propositions à caractère économique prend 7 pages et demie, l'environnement, placé dans un titre significatif, « Anticiper les risques identifiés », occupe une page ; et en plus, il ne s'agit même pas des risques d'un développement des activités maritimes, mais un rappel des pollutions apportées par le milieu terrestre. Il aurait été plus pertinent d'évoquer - deux exemples parmi d'autres : l'impact destructif de la création des ports de plaisance quand l'avis demande le développement de la plaisance, ou la pollution (par le soufre entre autres) des navires de croisières.

Déclaration de M. Alain GERBEAUD

Au titre du Comité régional CGT de Normandie

Madame la Vice-Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Le littoral de Normandie, étendu sur plus de 640 km de la Seine-Maritime à la Manche, représente un atout et un potentiel important pour la région car il entraîne le développement des secteurs qui utilisent les ressources maritimes telles que les activités portuaires, les Énergies Marines Renouvelables (EMR), la recherche et l'innovation, la pêche et le tourisme.

Si nous partageons les analyses et les quatre axes de propositions de l'avis, il nous apparaîtrait utile (dans une forme qui restera à déterminer par la prochaine mandature) d'en approfondir certains et de l'étendre à d'autres ce qui n'a pas pu être réalisé faute de temps.

La question de l'activité industrielle autour des ports qu'ils soient nationaux ou intermédiaires a mérité une attention particulière en matière d'emploi. Dans le passé les zones industrielles et portuaires ont joué un rôle déterminant dans l'industrialisation de la région et dans le dynamisme des bassins d'emplois.

Nous avons également noté le besoin de disposer d'une administration maritime de l'Etat de qualité en région (affaires maritimes, douane, gendarmerie maritime et secours en mer) pour répondre à une demande des professionnels et des usagers.

35

Sur les EMR, il nous faudra être vigilants, même très vigilants. Les premiers cahiers d'acteurs des CESER sont anciens, il y a eu beaucoup de déclarations, d'engagements et peu de concrétisation à ce jour. C'est une activité importante pour notre région et qui s'inscrit dans une politique nationale de mix énergétique.

Notre littoral et nos eaux étant fortement sollicités, la recherche et l'innovation sont au cœur d'un ensemble qui permettra de pérenniser et de développer de nouvelles activités et de protéger ce bien commun qui est la mer.

La CGT attache de l'importance à une filière de déconstruction des navires en région. Si sur le militaire les choses semblent avoir avancé à Cherbourg, pour le civil il nous faut constater une activité marginale dans l'attente de réglementation et d'accompagnement financier. La proposition d'aborder ensemble « construction, réparation et déconstruction » mérite un approfondissement.

Cet avis rapporte objectivement les travaux qui découlent du GT et de la 6^{ème} commission.

Le groupe CGT votera favorablement cet avis.

Déclaration de M. Serge BOUFFARD

Au titre du pôle Nucléopolis

Le Conseil régional a souhaité mettre en place la filière « Normandie Maritime » dont le champ d'action est particulièrement large. Aussi, rencontre-t-elle dans son périmètre des points d'intersection avec d'autres filières d'excellence, les filières logistique, nautique, énergies...

Il est important que dans chaque cas les limites de compétences soient clairement définies. Par exemple, en ce qui concerne la filière Normandie Énergies, les points de conflit potentiel portent sur les éoliennes off-shore et les hydroliennes. Pour Normandie Énergies, il serait logique que, par similitude aux autres sources d'énergies, la construction à terre, la production d'énergie et le maintien en condition opérationnelle soient de son domaine. Pour cela, il faut édicter des règles simples : tout ce qui a trait aux nacelles des éoliennes et aux hydroliennes lorsqu'elles ne sont pas en mer est du domaine de Normandie Énergies.

Nucléopolis souhaite bon vent et bonne marée à la filière Normandie Maritime.

Rapport : Normandie, cap sur la croissance bleue !

Préambule

Quelques repères

Le littoral de Normandie s'étend sur plus de 640 km de la Seine-Maritime à la Manche, ce département étant le plus « maritime » des 5, puisqu'il dispose à lui seul de 3 façades d'une longueur totale de 300 km. La partie maritime de la Normandie ne se limite cependant pas à la côte, mais doit inclure la portion de navigation maritime de la Seine située entre le Pont Jeanne d'Arc à Rouen et l'embouchure du fleuve ainsi que le canal de navigation maritime jusqu'au port de Caen.

La maritimité de la Normandie concerne donc l'ensemble des activités (en mer, aux abords du littoral, ou encore celles qui sont en lien étroit avec ce territoire) et ses acteurs, situés sur une étendue géographique aux contours imprécis. Elle englobe plusieurs secteurs distincts (pêche, industrie, énergies, tourisme, etc.), c'est pourquoi il n'est pas aisé de développer une approche transversale permettant d'appréhender avec précision son poids dans l'économie de la Normandie ni son potentiel de développement futur.

L'Europe et l'État français ont néanmoins mis en exergue l'importance de ce potentiel, au regard des secteurs d'excellence en développement qui utilisent les ressources maritimes comme les énergies renouvelables, la recherche et l'innovation, le tourisme, La France dispose du deuxième domaine maritime mondial et devrait donc suivre la tendance pressentie par l'OCDE¹⁷ : voir les activités maritimes contribuer en de très fortes proportions à la croissance d'ici 2030.

La Normandie dispose également d'un bon potentiel global, lié à son caractère maritime, qu'elle doit développer de manière transversale. La Région peut saisir l'opportunité, en faisant appel à ses compétences économiques, de favoriser une gestion intégrée des différents projets et schémas (prenant en compte la totalité des activités liées à la mer) en permettant un développement plus cohérent des secteurs de l'économie de la mer et des emplois qu'ils génèrent.

39

Des thématiques à approfondir ultérieurement

Au regard de l'étendue du secteur, il a été nécessaire dans les délais impartis de limiter le sujet sans pour autant oublier de soulever les principales interrogations à creuser.

La maritimité soulève en effet des questionnements divers qui sont autant d'axes d'études comme par exemple la formation, le tourisme, les transports, la recherche et l'innovation, etc. Le choix a été fait de prendre en compte la majorité des thèmes ayant un impact sur le développement économique sans pouvoir les approfondir à un degré important. Les questionnements ou les propositions qui concernent des champs plus spécifiques tels que la R&D, la formation et les transports seront néanmoins évoqués, de manière à ce qu'ils puissent inspirer des recherches plus poussées par la suite.

Il existe dans le champ de la maritimité de grandes incertitudes propres au BREXIT. Ce rapport consacré à la maritimité ne pouvait en aucun cas faire abstraction des enjeux qui y sont liés, mais n'a pas vocation à y répondre.

¹⁷ The ocean economy in 2030, OCDE, 2016.

1) La maritimité : définitions et enjeux

Plusieurs définitions sont nécessaires pour cerner toute la complexité mais aussi la richesse du terme « maritimité ». Pour comprendre la signification du mot et les représentations de la mer pour les normands dans leur ensemble il est intéressant de se rappeler leur histoire avec la mer tantôt source de peurs et synonyme de risques, tantôt atout naturel pour l'économie et le développement du territoire.

Les relations entre les normands et la mer¹⁸

Des relations anciennes et complexes

La Manche, qui borde la Normandie, est une mer qui connaît régulièrement des tempêtes et des marées d'une forte amplitude créant ainsi des courants dangereux pour les bateaux. Dès l'empire Romain, les côtes sont assaillies par des peuples « barbares » divers suivis des Vikings au 9^{ème} siècle et des anglais pendant la guerre de cent ans. Ces débarquements sont suivis de percées dans l'intérieur des terres. On comprend donc qu'à cette époque les normands peuvent craindre la mer et organiser une défense littorale: le roi oblige les habitants des côtes à effectuer un tour de garde et certaines villes se voient fortifiées.

Au nord de l'estuaire de la Seine la « male marée », une haute mer conjuguée à une tempête, fait des dégâts :

- en 1374, elle engloutit le village entier de Chef-de-Caux (Sainte Adresse),
- en 1525, elle manque de faire disparaître Le Havre,
- entre 1819 et 1864, plus d'un tiers des 97 baleiniers partis du Havre finit perdu en mer.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'activité économique liée aux ports se développe mais les Normands peinent face à la concurrence des Bretons, des Rochelais, des Bordelais, des Basques, ainsi que des Anglais et Hollandais.

Pendant la guerre de 39-45 les côtes normandes ont fait face à des bombardements, à la bataille de Normandie, etc. durant lesquels une partie du patrimoine bâti et naturel a été détruite. La Normandie est donc une région qui a subi les conséquences de la guerre mais dont l'histoire est également synonyme d'espoir et de paix avec le débarquement allié. Ces divers événements ont contribué à rendre célèbre la région et à donner naissance à un tourisme « de mémoire ».

Un atout et une ressource pour le territoire

Si la Manche a pu permettre l'arrivée des ennemis dans le passé, elle représente aussi une voie d'accès rapide à l'Angleterre et une porte facilitant les échanges **transmanche** (120 km séparent Dieppe et Newhaven). Les rapports entre les normands et la mer comptent également des volets positifs car l'arrière-pays, riche et peuplé (la Normandie mais aussi le bassin parisien), permet de soutenir le développement du commerce et des échanges maritimes.

¹⁸ Ce bref historique est inspiré notamment des articles de Laurent RIDEL <http://www.histoire-normandie.fr/>

En bord de mer beaucoup de côtes sont sableuses ou rocheuses, il y a peu de marais littoraux, secteurs longtemps insalubres, qui auraient pu empêcher l'installation des hommes. A l'inverse, les falaises compliquent les relations maritimes de certains villages littoraux.

Pendant la guerre de Cent Ans et au XVI^e siècle, la Normandie est certainement la première région maritime de France. Contre les Anglais, les Normands fournissent l'essentiel des bateaux de la flotte royale et composent la majorité des équipages de guerre. Preuve de l'excellence du secteur en Normandie, se trouve à Dieppe l'une des écoles d'hydrographie et cartographie les plus réputées d'Occident, qui forme les capitaines, les explorateurs et les pilotes de navires.

Un rôle important dans l'économie de la région

La mer est donc un atout pour la Normandie, notamment en termes d'économie, qui dispose de plusieurs secteurs moteurs.

Avec la découverte de l'Amérique, les européens trouvent de nouvelles zones de **pêche**, comme l'île de Terre-Neuve au large de laquelle ils remarquent un grand nombre de bancs de morues. Ainsi, dès le XVI^e siècle, les terre-neuvas partis en grand nombre pêcher la morue enrichissent les ports de Dieppe, du Havre, d'Honfleur, de Granville et de Fécamp.

La richesse des pêcheurs normands provient des pêches dérivantes : la Manche est un couloir migratoire pour les harengs, maquereaux, morues... Ils produisent aussi du sel, des huîtres (qui sont très fragiles et cette production donne donc lieu à la naissance de nurseries à huîtres modernes dès 1880, à Saint-Vaast-la-Hougue, à Courseulles-sur-Mer ou à Pourville) et, plus récemment, des moules. Plusieurs activités ont disparu comme le commerce de la tangue (sédiment gris qui servait d'engrais), des galets (maintenant interdit par la loi) et la pêche à la morue qui a disparu des ports normands. A partir des années 1960, la conchyliculture (culture des coquillages) se développe.

41

Aujourd'hui la pêche fait vivre une grande partie des ports normands : Granville, Cherbourg, Grandcamp-Maisy, Port-en-Bessin, Dieppe ou Fécamp. Sans pouvoir rivaliser en termes de densité et d'importance avec la Bretagne, la Normandie reste la seconde région en France en termes de pêche.

Durant le XX^e siècle, **le transport transatlantique** se développe considérablement. C'est ainsi qu'en un siècle (1869-1969), ce sont plus de 3,9 millions de personnes qui transitent par Cherbourg, essentiellement des émigrants. Ils embarquent sur les paquebots en direction du « nouveau monde » et cela jusqu'à l'essor du transport aérien. Le trafic existe également de l'Amérique vers l'Europe, le transport maritime étant, pendant longtemps, le seul et unique moyen de transport entre l'ancien et le nouveau continent. Aujourd'hui encore, Le Havre et Cherbourg accueillent les paquebots les plus grands du monde tandis que Rouen et Honfleur voient passer d'importants bateaux de croisières fluviales et maritimes.

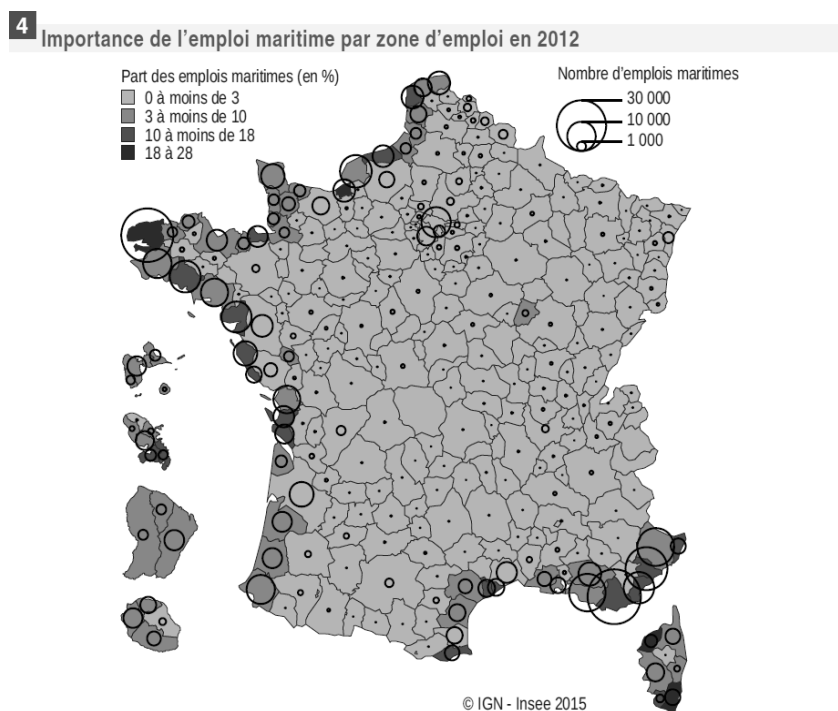
La construction navale fait également partie de l'histoire de la Normandie et a contribué à son développement économique notamment par les « *Chantiers de Normandie* » de 1894 à 1986 au Grand Quevilly, ainsi que Naval Group (précédemment DCNS) et CMN à Cherbourg.

Dans les années 80, les **énergies** nucléaires se développent et les centrales commencent à s'implanter sur les côtes de Normandie (Flamanville 1, 2, 3, Penly, Paluel) car les réacteurs sont refroidis grâce à l'eau de mer. Plus récemment, c'est au tour des énergies marines renouvelables

dont les infrastructures (pour l'éolien en mer à Courseulles, Dieppe et Le Tréport et les hydroliennes au raz Blanchard) devraient être opérationnelles d'ici 2020.

Ces activités de production sont des moteurs pour le développement de l'emploi et de l'économie régionale qui contribuent à rendre attractive la Normandie. D'autres secteurs économiques se développent avec la présence de la mer comme le **tourisme** : les côtes normandes en sont une destination de premier plan.

Tous ces secteurs économiques, en se développant, créent de **l'emploi maritime** dont on peut apprécier l'importance sur la carte suivante.



Lecture : la part des emplois maritimes dans l'emploi local est la plus élevée dans les zones d'emploi littorales. Elle peut également être importante dans quelques territoires non littoraux, à l'image de la zone d'emploi de Montbard en Côte d'Or où le groupe Vallourec (domaine des services parapétroliers) est implanté.

Source : Insee, Clap 2012, RP 2012, DADS 2011, zones d'emploi 2010.

Source : INSEE première n°1573, l'économie maritime, des activités diverses et localisées, novembre 2015.

Cette carte est réalisée en prenant en compte les secteurs maritimes comme l'entend l'Ifremer : « tourisme littoral, transport maritime et fluvial, production d'énergie, intervention publique, travaux publics maritimes et fluviaux, services parapétroliers et paragaziers offshore, fabrication, pose et maintenance de câbles sous-marins, extraction de matériaux marins, assurances et banques maritimes, produits de la mer, construction et réparation navales. »¹⁹

¹⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/undefined/fr/statistiques/1560263#documentation>

On observe sur cette carte l'importance de la maritimité en termes d'emploi (part des emplois maritimes dans l'emploi total ou nombre d'emplois) pour les zones d'emploi littorales ainsi que pour d'autres plus éloignées comme celle de Rouen, bénéficiant en partie au moins de la présence de la Seine. Les zones d'emploi littorales normandes concentrent majoritairement de 3% à 10% d'emplois maritimes allant même jusqu'à la fourchette de 10% à 18% pour la zone d'emploi de Dieppe et de 18% à 28% pour celle de Deauville-Trouville.

Au niveau national, l'économie maritime représente environ 500 000 emplois dont plus de 50% dans les activités liées au tourisme. Les différents secteurs qui composent l'économie maritime n'ont pas le même dynamisme en fonction de leurs caractéristiques économiques et de la conjoncture.

Ces emplois, exercés en rapport plus ou moins proche avec la mer, ont des spécificités liées à l'environnement où ils sont exercés. L'importance du nombre de ces acteurs du maritime en Normandie implique qu'on accorde à la dimension sociale de l'emploi maritime une attention adaptée. En effet, les métiers exercés en mer ou aux abords comportent des risques accrus liés à l'instabilité potentielle du milieu, qui appelle, en conséquence, à une protection des hommes et des femmes par un effort d'innovation pour la sécurité et pour le maintien en état ou l'amélioration des équipements professionnels et des navires notamment.

Les principaux ports, qui constituent des complexes industrialo-portuaires, sont particulièrement créateurs d'emploi. Le port du Havre « mobilise en 2010 près de 32 000 emplois »²⁰, celui de Rouen 18 000²¹, celui de Caen-Ouistreham 3 400²² et le port civil de Cherbourg 1 600²³ (chiffres de 2010 ou 2013).

Aujourd'hui l'attrait des Hommes pour la mer grandit. Le potentiel qu'elle représente n'est que peu exploité par rapport aux zones terrestres : des efforts en termes de recherche permettent de plus en plus de découvrir et de mettre en valeur les ressources que contiennent la mer et le littoral ainsi que de nouvelles opportunités pour faire face aux défis futurs (alimentation, santé, énergies marines renouvelables, etc.). C'est le début du « *Temps de l'océanotemporain*²⁴ » où « nous avons et aurons de plus en plus recours à la mer dans sa tridimensionnalité (surface, tranche d'eau, sol et sous-sols marins) pour satisfaire nos besoins ».

Des ports d'envergure

Parmi tous les atouts que représente la maritimité pour la Normandie, les nombreux ports et notamment ceux du Havre, de Caen, de Rouen et de Cherbourg sont les structures indispensables au développement des échanges et des activités maritimes. Ces ports ont des profils divers qui participent de la richesse de la maritimité normande.

Port de plaisance creusé en 1782, le **port de Caen**²⁵ s'étendra au fil des années vers la mer et Ouistreham pour devenir, en 1986, le 4^{ème} port français en termes de passagers grâce à la mise en place des équipements nécessaires à l'accès de Ferries et au développement du transport

²⁰ http://www.aurh.fr/media/inseegpmhaurhaval132fevrier2013__001306500_1649_22112013.pdf

²¹ http://www.aurh.fr/media/inseegpmrharopaaurbseaurhaval135sept2013__013470100_1649_22112013.pdf

²² <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2664562?sommaire=2664570>

²³ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2664562?sommaire=2664570>

²⁴ Études marines, *La mer dans l'histoire, Une vision d'avenir ?*, Christian Buchet, directeur scientifique d'Océanides, Hors-Séries – Mars 2017

²⁵ http://www.aucame.fr/web/publications/quen_savons_nous/fichiers/QSN008-Port.pdf

transmanche. Spécialisé dans le commerce de céréales, d'engrais ou de bois, il dispose d'un réseau de villes étapes de la mer jusqu'à Caen qui ont développé des activités portuaires complémentaires. Le port de Caen-Ouistreham dispose aujourd'hui de deux bassins de plaisance et est le 10^{ème} port français avec un trafic annuel proche de 4 millions de tonnes et un million de passagers.

Construit en 1517, **le port du Havre**²⁶ a permis à l'époque de renforcer la défense de l'estuaire de la Seine et développer le commerce transatlantique. Au 18^{ème} siècle l'activité du port augmente notamment grâce à la traite négrière et au commerce triangulaire mais reste dominée par les préoccupations militaires. A la suite de la révolution, le port s'oriente davantage vers le commerce par des aménagements successifs (bassins, écluse, digue...), se spécialise dans le transport (voitures, charbon, pétrole) et le transmanche (fret et voyageurs) dans les années 1960, puis dans le transport de conteneurs (Port 2000). Il est aujourd'hui le 1^{er} port à conteneurs du commerce extérieur français (en volumes), 1^{er} port mondial pour le transport des vins et spiritueux et 1^{ère} plateforme française pour l'import-export de véhicules neufs.

Premier port céréalier de France, **le port de Rouen**²⁷ est un port néolithique (entre 6000 et 3000 av JC). Également étendu sur tout l'estuaire à partir d'Honfleur, il entreprend dès 1846 les premiers travaux au niveau du chenal afin de permettre aux grands navires maritimes d'accéder au port. Rouen devient le 1^{er} port français à partir de la 1^{ère} guerre mondiale jusqu'aux années 1930. Des aménagements successifs du chenal permettent l'augmentation des flux de marchandises (céréales, farines, sucres, produits pétroliers) qui sont exportées majoritairement à partir des années 1970. Un Groupement d'intérêt économique HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris) est créé en 2012 afin de mettre en valeur l'ensemble de l'offre portuaire sur l'Axe Seine.

44

La ville de Cherbourg²⁸ fait partie du Duché de Normandie depuis 933. Perturbée par plusieurs assauts anglais débarquant par la mer, la ville subit des transformations régulières (destructions, fortifications, évolution du port, aménagement de digues). Le port militaire est construit à la demande de Louis XVI et fabrique des navires militaires dès 1797. La ville se dote d'équipements facilitant les échanges avec les territoires voisins, comme la ligne de chemin de fer Cherbourg-Paris (1858) et la gare transatlantique (1933). Le **port de Cherbourg**, seul port en eaux profondes de la région, devient le 1^{er} port du monde durant les derniers mois de la deuxième guerre mondiale, tout l'effort de guerre passant par ses quais. Aujourd'hui, la ville dispose toujours de plusieurs ports : plaisance, commerce, pêche et militaire qui sont des atouts pour son développement, en particulier les croisières, le secteur des EMR, et la construction ou déconstruction de navires.

Une notion aux contours flous

Le CESER, conscient des nombreuses études qui ont déjà été réalisées sur le sujet, ne prétend pas construire sa propre définition de ce que sont la maritimité, l'économie maritime ou l'économie bleue. Il en retiendra cependant certaines qui lui paraissent représentatives de l'importance et de la multiplicité des facettes qui composent ce champ.

La maritimité et ses caractéristiques sont construites dans le temps en fonction des événements passés et du vécu des individus sur un territoire. Maud Lucas, auteur de plusieurs articles de l'Atlas

²⁶ <http://www.haropaports.com/fr/le-havre/nous-connaître/le-port-aujourd'hui/1517-1815>

²⁷ <http://www.haropaports.com/fr/rouen/nous-connaître/histoire>

²⁸ <http://www.ville-cherbourg.fr/themes/ma-ville/un-peu-d-histoire/>

transmanche²⁹, propose une définition qui est révélatrice de cette dynamique : « *Le concept de maritimité est une formulation simple pour désigner des relations complexes entre l'homme et la mer. Il évoque la représentation, la sensibilité, la perception que l'homme a de son milieu. Cette perception du monde maritime est évolutive selon les époques, les idéologies, l'évolution des technologies, les mentalités... Tous ces facteurs déterminent les actions, les activités maritimes des différents groupes sociaux.* »³⁰.

L'économie maritime constitue une partie de la maritimité à laquelle on peut relier plusieurs termes. On parle d'économie maritime, d'activités économiques littorales et maritimes, d'économie bleue... pour désigner des secteurs d'activité qui sont en relation plus ou moins proche avec la mer et le littoral. Ces différentes appellations permettent de cerner le sujet et d'en apprécier la complexité. L'organisation de ces secteurs découle en partie des représentations : de la perception de la mer qu'ont les individus et les décideurs politiques et de la place qu'elle occupe au sein de leur identité ou de leur culture. La mer joue un rôle bien déterminant dans l'économie de la Normandie mais les activités maritimes sont peu ancrées parmi les représentations de l'identité normande. On identifie davantage l'économie de la région à son agriculture ou son industrie.

Pourtant, en Normandie, les **activités maritimes et littorales** « *sont nombreuses et diversifiées en bord de mer. Dans les communes littorales, près d'un emploi salarié sur deux est lié à l'économie résidentielle et à la présence de personnes (touristes et résidents permanents). Ces emplois cohabitent avec des emplois productifs liés à la mer. Cela concerne des secteurs-clés comme le transport maritime, la conchyliculture ou la pêche et ses filières de commercialisation.* »³¹.

La notion **d'économie bleue** est utilisée par l'Union-européenne dans une communication de la Commission européenne, où elle précise l'importance de l'interdépendance des secteurs car ils sont « *tributaires de l'utilisation durable de la mer par les autres acteurs* »³². En effet, les secteurs d'activités maritimes ont la particularité d'être plusieurs entités agissant simultanément sur le même milieu, ce qui multiplie le risque potentiel d'engendrer des conflits d'usage.

45

De plus, le contexte mondial actuel notamment les évolutions climatiques font que « *Nous devons nous préparer au progrès technologique, aux changements démographiques, à la raréfaction des ressources naturelles et à la croissance des économies jusqu'à présent sous-développées, y compris dans les pays qui nous entourent. Un certain nombre d'activités traditionnelles resteront des employeurs importants, tandis que les secteurs émergents offriront de nouveaux emplois* »³³.

Pour présenter ces activités et secteurs traditionnels ou émergents appartenant à **l'économie maritime**, l'association des CESER de l'Atlantique propose un classement précis :

« - les **activités qui exploitent directement la mer et les ressources marines** (pêche, aquaculture, [saliculture], récolte des algues, biotechnologies marines, matériaux marins, extraction minière,

²⁹ L'Atlas Transmanche - Espace Manche (<https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/>) est le fruit d'une collaboration scientifique franco-britannique engageant des équipes universitaires et CNRS pluridisciplinaires et franco-britanniques.

³⁰ <https://atlas-transmanche.certic.unicaen.fr/fr/page-220.html>

³¹ Observatoire national de la mer et du littoral : <http://www.onml.fr/themes-detudes/activites-economiques-littorales-et-maritimes/economie-maritime-et-des-territoires-littoraux/>

³² Commission Européenne, « La Croissance bleue : des possibilités de croissance durable dans les secteurs marins et maritime », Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des régions, 13 septembre 2012. https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_fr

³³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52012DC0494&from=EN>

gazière et pétrolière, énergies marines, transport maritime, [logistique], nautisme, sport, tourisme, thalassothérapie, etc.) ;

- les **activités qui permettent l'accès aux ressources et leur exploitation durable, en toute sécurité** (construction/réparation navale, infrastructures et équipements, notamment portuaires, instrumentation, télécommunications, administration, politiques publiques, Défense, action de l'État en mer, banques, assurances, etc.) ;

- les **activités qui permettent la transformation des ressources** (mareyage, halioalimentaire, distribution, raffineries, stations de raccordement, etc.) ;

- les **activités de protection et de valorisation des paysages et du patrimoine naturel marin** (connaissance, protection et gestion), du **patrimoine culturel** (édition, photo, musées, fêtes maritimes, gastronomie), et les **activités de recherche, de formation et d'éducation à la mer**.

L'économie maritime ne se résume donc pas aux activités littorales, et encore moins marines ; elle englobe un certain nombre d'activités à terre, qui s'inscrivent dans un continuum subtil d'interactions entre le milieu marin et le domaine terrestre.

Toutes ces **activités directement maritimes** génèrent d'autres activités connexes (sous-traitance, lien client-fournisseur). Liées par la chaîne de valeur aux activités maritimes, ces **activités indirectes** ne sont parfois pas qualifiées de maritimes, mais il est néanmoins essentiel de les prendre en compte. »
« Les deux notions d'innovation et d'économie maritime ont en commun de mobiliser une **approche transversale et transfilière**. »³⁴.

Les activités en lien avec le maritime peuvent donc être vues de différentes manières selon les références prises et l'objet de la réflexion. Dans tous les cas, la mer regroupe un grand nombre de secteurs interconnectés qui semblent participer, au moins, au dynamisme économique global du territoire.

Des enjeux transversaux

La réflexion s'oriente donc à partir de deux constats principaux qui sont le manque de prise en compte de la maritimité et l'absence d'une vision globale permettant de l'appréhender de manière optimale.

En premier lieu, les normands sont réputés « tourner le dos à la mer » sans doute car, historiquement, ils peuvent disposer de terres fertiles plus facilement maîtrisables que la Manche, permettant de développer l'agriculture et l'élevage ainsi qu'un commerce facile vers l'intérieur du continent. C'est une vision du normand assez répandue qui cache une certaine complexité. En effet, la mer, source de crainte en tant qu'élément incontrôlable et potentiellement dangereux pour les habitants du littoral ou les marins, est aussi un milieu rempli de richesses et de ressources de toutes sortes.

Dans le cas de la Normandie actuelle, le fait que la maritimité soit absente du document SRDEII voté par la Région en décembre 2016 est révélateur de la prise en compte insuffisante de ce secteur. Le CESER l'a remarqué, même si certains éléments liés à la mer se fondent dans d'autres secteurs

³⁴ Extrait du Rapport du CESER de l'Atlantique sur *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française*, juin 2017.

comme le tourisme, la culture...etc. Il s'est ensuite penché avec attention sur la nouvelle politique de la pêche et de l'aquaculture, qui propose des éléments susceptibles de redynamiser le secteur. Malgré cela, la prise en compte globale des secteurs liés à la mer était absente, jusqu'à 2017, tout comme une entité fédératrice des différents pans de l'économie maritime.

En second lieu, les diverses activités économiques maritimes ne sont pas assez prises en compte dans la construction des politiques publiques et lorsqu'elles le sont, elles restent cloisonnées alors que la mer est le dénominateur commun : la maritimité est segmentée, puisque la perception qu'on en a est fragmentée.

Elle n'est pas non plus quantifiable globalement en l'état actuel des choses, car les activités qui font la maritimité sont disséminées au sein d'une multitude d'autres secteurs. La vision actuelle est parcellaire et ne permet pas, par exemple, d'apprécier précisément l'importance en termes d'emplois de la maritimité en Normandie ni de chiffrer le poids de chaque secteur qui la compose.

Plusieurs **enjeux** forts ayant trait à la maritimité existent, il est important de les développer pour appréhender l'ampleur du sujet et la manière de remédier aux constats précédents.

- L'**attractivité** de la mer et de ses diverses ressources,

On peut constater que la mer est une source de richesse et de développement du territoire incontestable historiquement tout d'abord par la pêche, ensuite par le commerce avec l'Angleterre qui est facilité par la proximité des côtes de part et d'autre de la Manche et enfin par les échanges avec l'intérieur des terres via les différents ports et avec Paris via la Seine.

Les ports normands, et notamment celui du Havre, représentent les portes d'entrée et de sortie entre Paris et le reste du monde. Cet atout n'est pas négligeable en termes de potentiel de dynamisme et de développement économique : le port du Havre a un rôle très important car l'efficacité de son fonctionnement conditionne les flux et les échanges de tout l'Axe-Seine. Sa vocation doit rester celle d'un point d'accès vers la France voire l'Europe ou éventuellement un point d'étape privilégié notamment pour les ports nord-européens.

Pour ces raisons, bien qu'il en existe d'autres, il est indispensable de maintenir et de développer l'attractivité normande qui est liée à sa proximité avec la mer.

- Le **partage du territoire** pour le bon développement des activités maritimes,

Les acteurs des différents secteurs eux-mêmes se côtoient ou échangent peu alors qu'ils travaillent sur le même milieu et auraient donc des intérêts communs à faire valoir. Le partage du territoire maritime devrait commencer par une connaissance et une reconnaissance des acteurs entre eux et des activités pratiquées.

De plus, les politiques offrent un soutien parcellaire aux domaines maritimes, qui peut contribuer à accentuer des conflits d'usage entre acteurs travaillant sur le même milieu, ou conduire à des actions moins efficaces. La maritimité doit donc être traitée comme un « tout » et pour cela être perçue et gérée comme telle au sein des instances de gouvernance.

- Le développement de la **culture maritime** normande.

La culture maritime normande est peu développée au sein de son territoire, à l'exception du département de la Manche qui s'y intéresse davantage. Que ce soit dans les domaines des loisirs, de l'éducation ou des événements organisés en Normandie, une petite proportion seulement concerne la mer.

Si la Région souhaite impulser une prise de conscience globale du potentiel que représente la mer en Normandie et soutenir le bon développement des activités liées, il est nécessaire de développer une meilleure connaissance de la ressource.

- **Le développement durable,**

On constate néanmoins un intérêt croissant des normands vers la mer. Ils l'investissent pour une multitude d'activités de tourisme, de production d'énergie, de transport de marchandises et de passagers, etc. Ce développement doit se faire de manière à préserver la ressource et le potentiel grandissant du milieu maritime.

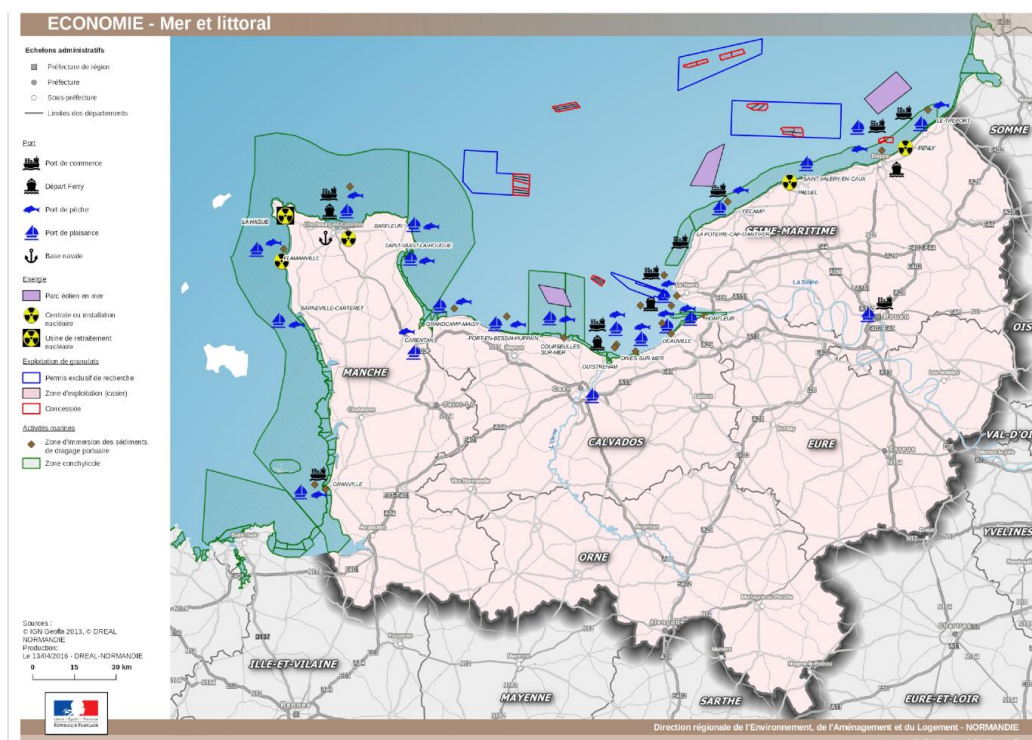
L'attention doit également se porter sur la préservation des différentes composantes du littoral et de la mer (faune, flore, écosystèmes fragiles, architecture remarquable et zones protégées) qui sont menacées par les évolutions climatiques, la pollution des eaux de rivières et de mer, l'érosion, l'expansion urbaine, l'élévation du niveau de la mer, le recul du trait de côte, etc., pour un développement durable des activités maritimes.

Ces enjeux sont imbriqués tout comme la mer abrite une multitude d'usages, de ressources et d'activités.

48

Le potentiel de la mer et l'atout qu'il représente pour un territoire n'est pas à prouver, la Normandie doit donc miser sur l'économie maritime qui est promise à un fort développement dans les prochaines années. Comment la Normandie peut-elle valoriser et soutenir le développement de la maritimité sur son territoire ? Tel est l'objet de ce rapport.

2) La mer et le littoral : un territoire partagé



Source : L'atlas DREAL Normandie 2016.

La maritimité a de multiples facettes car les activités liées à la mer se retrouvent disséminées au sein d'une diversité de secteurs en présence sur un même territoire.

La Normandie compte parmi ses principales structures maritimes :

Plusieurs entreprises de construction navale civile et militaire,

Une base navale,

17 ports de pêche, 9 ports de commerce, 21 ports de plaisance,

9 concessions d'exploitation de granulats,

4 points de départ de ferries,

Plusieurs sites industriels d'importance (centrale nucléaires et services notamment) se sont implantés sur le territoire, attirés par la présence de la mer et d'un tissu logistique diversifié le long de la Seine qui permet les échanges avec la région parisienne.

Une zone conchylicole qui s'étend sur la quasi-totalité du littoral,

20 zones d'immersion des sédiments de dragage portuaire,

De nombreux sites touristiques liés à la mer,

A terme, 3 parcs éoliens en mer et une ferme pilote d'hydroliennes au large du raz Blanchard.

La carte ci-dessus permet de repérer la multitude d'activités présentes et de voir à quel point elles se partagent le même territoire situé de part et d'autre des 640 km de côtes normandes.

Toutes ces activités côtoient également un grand nombre d'autres activités qui dépendent en tout ou partie de la présence de la mer comme les entreprises de construction (éolien, bateaux de pêche, construction navale - Naval Group (ex. DCNS) et CMN, Constructions Mécaniques de Normandie - ou nautique, etc.), de commerce, de tourisme, leurs entreprises sous-traitantes, etc.

En 2012, 46 000 personnes travaillent dans le domaine maritime, ce qui représente 3,6% de l'emploi total de la Normandie, deux fois plus que la moyenne française³⁵. Ces chiffres doivent être enrichis et complétés car ils ne prennent pas en compte la totalité des activités liées au maritime et sont bien plus importants en réalité.

Quels que soient les chiffres pris pour référence, il n'est pas contestable que ces activités économiques participent du développement du territoire, de son dynamisme et forment les diverses représentations de la maritimité sur le territoire.

Les fiches synthétiques suivantes présentent les caractéristiques des principales activités sur le territoire normand. Elles permettent de rendre compte de l'importance de chacune d'entre-elles mais ne visent pas l'exhaustivité.

Pêche et aquaculture

On entend par pêche et aquaculture un secteur qui regroupe l'exploitation des ressources halieutiques qu'elles soient en mer ou à terre en bassins d'eau de mer.

La Normandie est la 2^{ème} Région Française après la Bretagne pour la pêche de poissons, crustacés et mollusques (grâce à ses nombreux ports de pêche) mais la transformation y est moins présente³⁶.

La région a quelques particularités dans ce domaine : le seul élevage d'hippocampes Français déclaré auprès des services vétérinaires se trouve en Normandie, au Fresne-Camilly près de Caen ; la première ferme d'élevage de méduses d'Europe a été créée à Cherbourg en 2012 ; la région abrite également deux élevages de saumons (« Saumon de France » à Cherbourg et Saumon d'Isigny).

La Région Normandie présente sur son site internet quelques chiffres représentatifs de l'importance de ce secteur pour la région :

³⁵ INSEE analyse n°12, juin 2016.

³⁶ INSEE analyse n°12, juin 2016.

Infos clés³⁷

PÊCHE ET AQUACULTURE

En Normandie quelques chiffres :

- **1ère région conchylicole** : 1ère région productrice d'huîtres, 2e région productrice de moules, productions de palourdes et de coques [en 2016 : 42.100 tonnes d'huîtres, moules, palourdes ont été produites, représentant une valeur de 130.000 M€, 3 500 emplois, répartis sur 385 concessions et 330 entreprises.³⁸].
- **2e région de pêche maritime** : 628 bateaux et 2 208 marins, 6 à 7 000 emplois induits, 1/5e des captures de pêche française, 61 000 tonnes de produits débarqués représentant une valeur de 140 à 150 millions d'€.
- **1ère région pour les coquillages** : 15 000 tonnes de coquilles Saint-Jacques, 8 000 tonnes de bulots, 4 100 tonnes de moules de pêche...
- Importante région de pêche à pied professionnelle (plus de 400 pêcheurs).
- **1ère région de production de saumons d'élevage, de méduses, d'hippocampes.**
- Région française la plus diversifiée en aquaculture.
- Au total, la pêche et l'aquaculture représentent plus de **24 000 emplois directs et indirects**

Normandie Fraicheur Mer propose également une présentation des chiffres clés de la pêche en Normandie qui permet d'apprécier son importance pour le territoire (plus en détails en annexe 2).

Les activités conchylicoles sont touchées, depuis quelques années, par des taux de mortalités des naissains d'huîtres qui menacent la stabilité et parfois la survie des exploitations. Pour les soutenir, des recherches à l'initiative du SMEL, de l'Université de Caen, du Comité Régional de la Conchyliculture (CRC) et de professionnels sont en cours pour déterminer la possibilité de diversifier leur activité vers la production d'algues en éclosier³⁹.

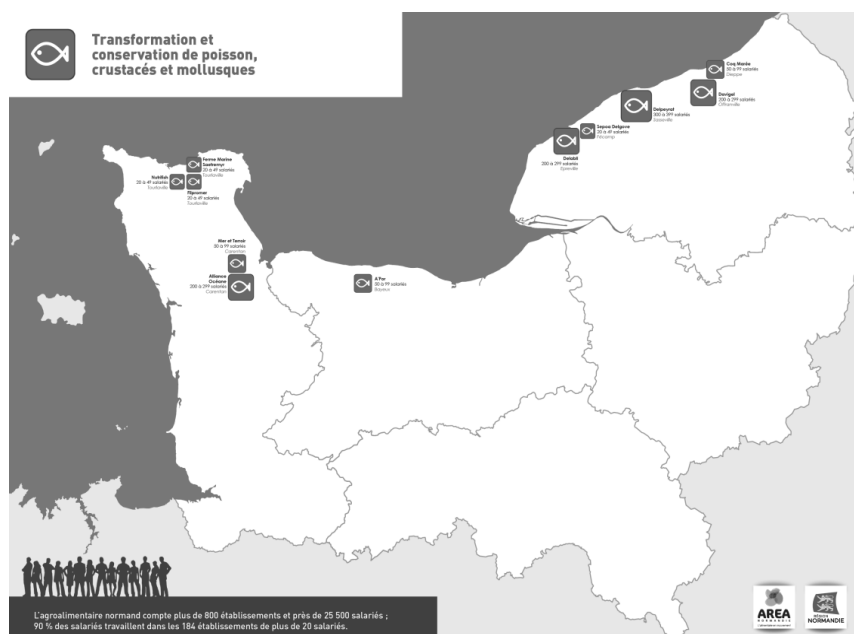
Transformation des produits de la mer

On s'intéresse ici aux entreprises agroalimentaires qui sont présentes sur le territoire et transforment les produits de la mer (poissons, mollusques et crustacés).

³⁷ <https://www.normandie.fr/peche-et-aquaculture>

³⁸ Comité Régional de la Conchyliculture Manche mer du Nord, 2016.

³⁹ <http://www.smel.fr/2015/12/03/culture-dalgues-et-conchyliculture-en-normandie/>



Un grand nombre d'entreprises agroalimentaires qui travaillent les produits de la mer s'est installé en Normandie, près du littoral. En effet, dans la région, « *La quasi-totalité des établissements travaillant des poissons, des crustacés ou des mollusques se trouvent à moins de 20 kilomètres des côtes* ». ⁴⁰

Une trentaine d'entreprises « *emploient 1 300 salariés et se situent majoritairement sur les zones d'emplois de Dieppe, du Havre et de Cherbourg-Octeville* ». ⁴¹ Au total, la Normandie emploie 11% des salariés ⁴² français du secteur de la transformation et de la conservation de produits de la mer, ce qui témoigne de l'importance de ce secteur maritime.

Cependant, il semble qu'elles importent en majorité les matières premières pour plusieurs raisons qui peuvent être le prix, la disponibilité des produits en quantité suffisantes et stable dans le temps, etc... et n'utilisent pas systématiquement celles disponibles dans la région, qui, elle, en exporte beaucoup.

La Normandie offre néanmoins des produits frais et de qualité au niveau de la pêche et les entreprises peuvent être disponibles en cas de surplus pour assurer sa transformation, ou pour la vente en cas de crise.

La région est mondialement connue pour ses monuments et lieux touristiques tels que le Mont-Saint-Michel, Étretat et aussi pour sa gastronomie, mais bien moins pour ses produits de la mer, comparé à son grand potentiel : le marché existe et pourrait être davantage exploité. Par exemple la « petite pétoncle de Granville » qui ne peut pas être commercialisée en tant que produit frais mais

⁴⁰ Agreste Données Normandie n° 4 - Novembre 2016

⁴¹ Agreste Données Normandie n° 4 - Novembre 2016

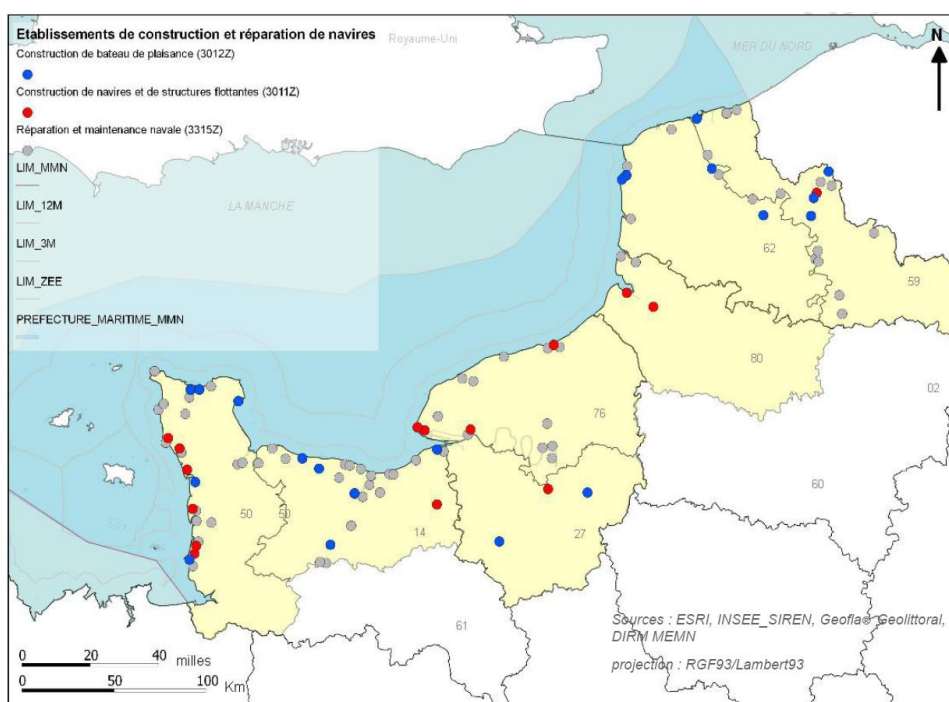
⁴² Agreste Données Normandie n° 4 - Novembre 2016

peut l'être en surgelé, est une occasion pour les industriels de travailler en partenariat avec les associations de pêcheurs.

Construction et réparation de navires ; déconstruction et recyclage

On prend en compte pour cette activité : les entreprises de construction, de réparation, de déconstruction et de recyclage de navires qu'ils soient des navires de pêche, de plaisance, militaires ou de services.

La diversité des types de chantiers fait de ce secteur un ensemble complexe à appréhender. Ces activités sont complémentaires, nécessitent une proximité géographique et créent de l'emploi non délocalisable.



53

Source : http://www.dirm-memn.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fiche8_AML-2.pdf
(données au 26/03/2013)

Il existe 3 types de chantiers spécialisés :

- Les chantiers de navires militaires tels que Naval Group (ex. DCNS) et CMN à Cherbourg,
- Les chantiers navals de bâtiments professionnels qui construisent les navires de pêche et destinés au transport qui se trouvent à Cherbourg, Saint Vaast la Hougue, Dieppe, Port en Bessin...,
- Les chantiers de bateaux destinés au nautisme et à la plaisance comme par exemple Allure Yachting.

Depuis la fermeture des Ateliers et Chantiers du Havre en 1987, on ne construit plus et ne répare plus de gros navires civils en Normandie. Une grande partie de l'activité de réparation qui perdure en Seine-Maritime se fait aux ports de Rouen et du Havre dans le cadre d' HAROPA.

Cette carte montre très nettement la présence plus importante des entreprises de construction et de réparation de navire, toutes spécialités confondues, dans les départements du Calvados et de la Manche. Globalement, la Normandie est davantage présente dans le secteur de la construction navale que dans la réparation de navires.

Le secteur n'est pas l'un des plus dynamiques de l'économie maritime normande, cependant l'activité reste présente. Parmi les projets, l'entreprise Naval Group (ex. DCNS) prévoit pour 2018 le démarrage de la déconstruction de sous-marins nucléaires par ses sous-traitants Véolia et Vinci et une nouvelle entreprise de réparation et de maintenance de bateaux de grande plaisance devrait s'implanter au Havre, « LH Shipyard ».

La déconstruction gagnerait à être davantage mise en pratique car elle bénéficie d'un grand potentiel de développement, notamment en ce qui concerne les BPHU (Bateaux de Plaisance Hors d'Usage). En effet, les bateaux abandonnés constituent une problématique déjà soulevée par le CESER⁴³ (pour le fonctionnement des ports mais aussi pour les risques environnementaux qu'ils peuvent représenter) pour laquelle la législation a été adaptée en 2015. « *L'entrée en vigueur du décret du 23 avril 2015 relatif aux mesures nécessaires pour mettre fin au danger ou à l'entrave prolongée que présente un navire abandonné vient faciliter l'exercice de la mission de service public des ports de plaisance, avec un outil plus efficace pour les gestionnaires, permettant l'enlèvement des navires abandonnés, venant entraver le fonctionnement de ce service, voire accentuer la dangerosité pour le port et ses usagers* »⁴⁴. Il subsiste néanmoins une problématique relative au coût de l'enlèvement ou de la déconstruction de ces navires par rapport au bénéfice tiré.

Pour ces activités de déconstruction et de recyclage, 4 entreprises agréées par l'APER (Association pour la Plaisance ÉcoResponsable) se situent en Normandie (Voir carte en annexe n°3) : à Dieppe, au Havre et à Giberville.

La structuration de ces entreprises sur le territoire n'est pas homogène et la communication pourrait être améliorée : certaines entreprises et la nature de leurs activités ne sont pas visibles des clients potentiels dans la région.

Tourisme balnéaire

Le tourisme dit balnéaire ou littoral fait référence à des activités situées à une certaine proximité de la mer : il regroupe les activités diverses dans le champ du tourisme qui accueillent des voyageurs et qui se situent proche de la côte ou en mer.

Le tourisme est un secteur historiquement remarquable en Normandie, puisqu'il fut à l'origine du développement de communes littorales entières (Deauville, Houlgate, Varengeville sur mer, etc.) et

⁴³ Les filières de la déconstruction et du démantèlement : état des lieux et perspectives, CESER de Basse-Normandie, juin 2014.

⁴⁴ <http://www.actunautique.com/2015/06/juridique-une-nouvelle-reglementation-pour-les-epaves-et-navires-abandonnes.html>, article du 13 Juin 2015, Rédigé par Jérôme Heilikman

des premières constructions balnéaires. La proximité des Iles Anglo-Normandes a également contribué et contribue toujours, à développer les villes et le tourisme littoral.

Les communes situées sur le littoral sont très attractives que ce soit pour les touristes français ou pour les étrangers : « c'est la première des destinations touristiques en terme de nuitées »⁴⁵. Le tourisme dit « de mémoire » dans la région est également d'une grande importance, car il attire les visiteurs sur les plages de Normandie notamment (plages du débarquement), ainsi que vers des édifices et sites classés au niveau mondial tels que le Mont-Saint-Michel, les falaises d'Étretat... Les sites de mémoire sont les premiers fréquentés avec 33% du total des visites en 2016⁴⁶.

La demande de croisières se développe au niveau mondial mais aussi européen et la Normandie n'y échappe pas : le nombre de croisiéristes est en augmentation globale depuis 2010. Le nombre de passagers entre 2015 et 2016 est en hausse de 3,4 %⁴⁷ pour l'Europe et de plus de 42% pour la Normandie, qui bénéficie d'une forte augmentation impactée par le recul du nombre de passagers entre 2014 et 2015. Lissée sur les 2 années (2014- 2016) cette augmentation reste très forte puisqu'elle représente près de 22%.

Evolution 2010-2016 de l'activité croisières

	2010		2011*		2012		2013		2014		2015		2016	
Le Havre	70	128 239	95	185 194	108	212 825	121	246 231	119	256 904	82	224 367	118	332 515
Cherbourg**	21	31 853	32	48 061	29	32 806	21	25 746	32	40 412	28	36 554	26	51 963
Honfleur	37	39 330	28	13 804	24	12 068	32	13 246	30	19 029	42	23 217	47	24 410
Rouen			17	8 401	15	9 565	5	2 290	10	7 474	16	8 839	9	6 724
Caen**	nd	nd	8	1 960	3	992	3	636	6	1 363	5	801	7	1 089
Total	128	199 422	182	257 615	180	268 462	182	288 149	197	325 182	187	292 873	207	416 701

* Avant 2011, les chiffres Rouen sont ceux du Grand Port Maritime de Rouen (terminaux de Rouen et Honfleur). En 2011, rupture de série pour Rouen et Honfleur (source et mode de comptage différents)
 ** Caen : nombre de passagers estimé
 ***Cherbourg : rupture de série en 2015 (source différente).

Source : CRT ⁴⁸

Les principales destinations d'excursions lors des croisières sont Paris, les plages du débarquement, Giverny, Rouen et le Mont-Saint-Michel.

Nautisme

On entend par activités de nautisme les activités d'eau et de voile qui s'exercent en mer. On peut diviser ces activités en deux groupes : d'un côté les activités qui nécessitent des infrastructures (anneaux de ports, bateaux de plaisance...) et celles qui n'en nécessitent pas et dont l'organisation

⁴⁵ <http://www.entreprises.gouv.fr/tourisme/tourisme-littoral>

⁴⁶ <http://ctn.pro-normandie-tourisme.com/docs/5587-1-chiffrescles2016-web-pdf.pdf>

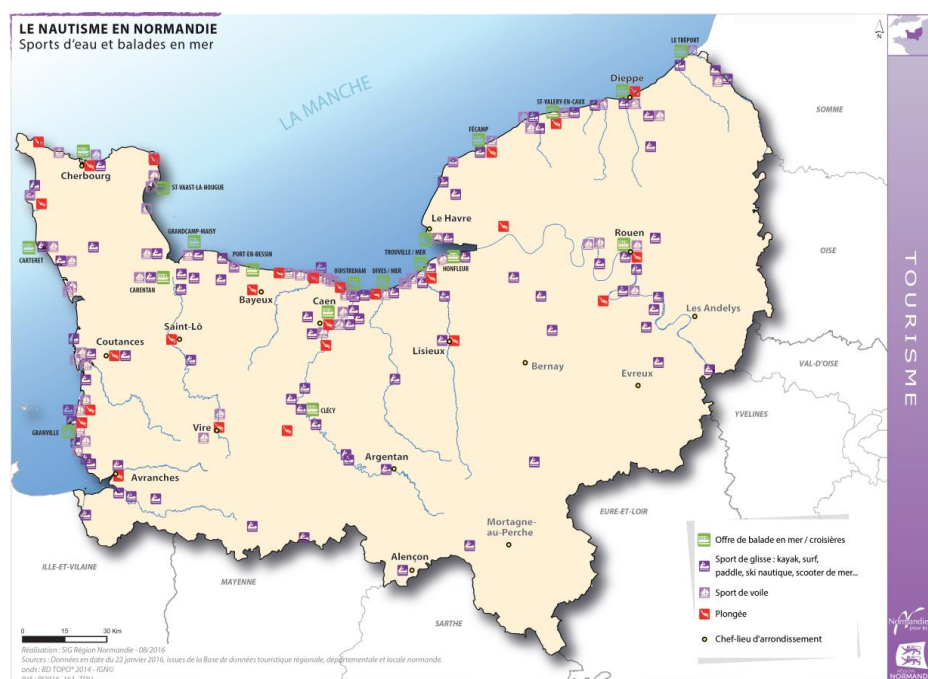
⁴⁷ Selon CLIA Europe (Cruise Lines International Association), <http://www.morbihan.cci.fr/actualites/croisieres-selon-clia-europe-en-2016-le-nombre-de-passagers-europeens-augmente-de-34>

⁴⁸ Chiffres clés 2016 du tourisme normand, édition 2017, CRT Normandie, <http://ctn.pro-normandie-tourisme.com/docs/5587-1-chiffrescles2016-web-pdf.pdf>

est prise en charge par les communes ou les associations présentes sur le littoral (activités de loisir comme le char à voile, planche à voile, surf...).

La construction de bateaux de plaisance est un secteur en développement au niveau national, avec une hausse du nombre de bateaux produits de 20,6% entre 2015 et 2016⁴⁹. La Normandie est la 5^{ème} région de France en termes d'effectif dans l'industrie nautique de plaisance avec 101 personnes employées fin 2014, derrière les Pays de la Loire (3 785), la Nouvelle-Aquitaine (1 948), la Bretagne (570) et l'Occitanie (288)⁵⁰.

Du fait de la longueur de la côte et du nombre important de ports en Normandie, les activités nautiques sont bien présentes sur la totalité du littoral et constituent un grand potentiel pour le développement de l'économie maritime.



Source : Atlas cartographique de la Région, tome 2, janvier 2017.

Un grand nombre de ports de plaisance est réparti sur le territoire et permettent de proposer la pratique des sports et loisirs d'eau aux habitants du littoral ou aux touristes. Il accueille 10% de la flotte française des navires de plaisance, soit près de 100 000 bateaux.

⁴⁹ <http://www.lereportersablais.com/nautisme-tous-les-chiffres-du-nautisme-edition-2017/>

⁵⁰ L'industrie nautique de plaisance en France : une spécialisation dans les voiliers, David Cayla, Service de statistiques nationales d'entreprises, Insee, paru le : 29/03/2017.

Champ : effectifs salariés au 31/12/2014 des établissements employeurs actifs en 2015, dont l'activité principale est la fabrication de bateaux de plaisance (code NAF 3012Z).Source : Insee, Sirus.

Le Havre est la 1^{ère} ville française en nombre de licenciés à la Fédération Française de Voile et est co-organisateur et ville-départ de la Transat Jacques Vabre, course qui a lieu tous les 2 ans.⁵¹

Les lieux de pratique de sport d'eau et de voile en Normandie sont omniprésents le long du littoral, sans doute car un certain nombre d'activités ne nécessitent pas de structure particulière. La mer en tant que telle est donc déjà un atout en termes d'attractivité pour ces activités.

Transport

Les activités de transport concernent ici les voyageurs et les marchandises, qui transitent par bateau, qui arrivent ou partent de la côte normande, ou qui empruntent l'estuaire de la Seine.

Une façade portuaire dynamique

Depuis le XIX^e siècle, Le Havre demeure le deuxième port de commerce de France, une place renforcée par l'aménagement récent de Port 2000 pour accueillir les porte-conteneurs.⁵²

L'activité du port du Havre, conjuguée à celle du port de Rouen permet de qualifier cette zone de "principale façade portuaire française" (avec 40 000 emplois⁵³ en 2016), complétée par celle de Caen-Ouistreham, de Cherbourg-Octeville et de Dieppe. Ces ports ont un avantage géographique mais doivent néanmoins faire face à la concurrence au niveau européen et international.

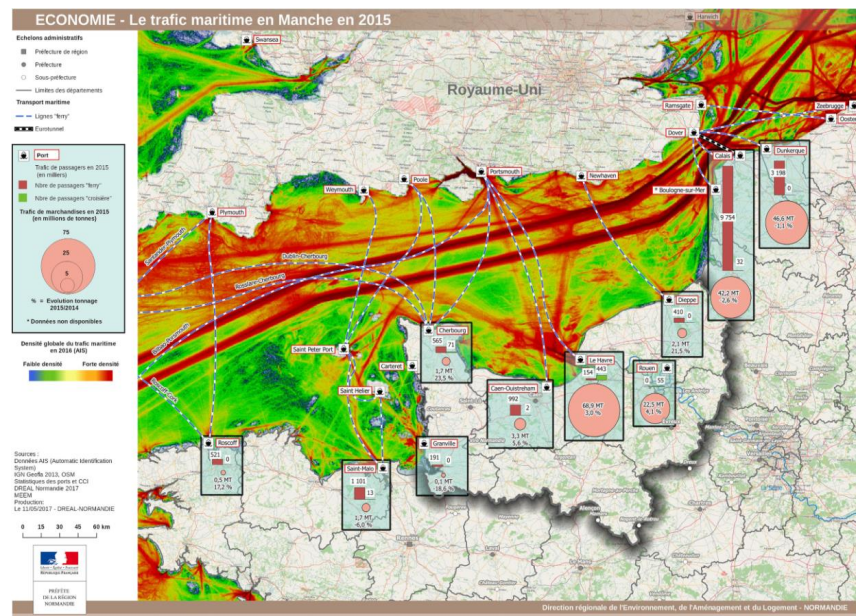
La situation des ports et de l'estuaire de la Seine est commune en Europe, mais la Normandie à ceci de particulier que ses ports (port estuarien et port de mer) ont conservé, jusqu'à présent, leur autonomie.

⁵¹ <https://www.havre-developpement.com/fr/filieres-marches/nautisme>

⁵² Les normands et la mer : une relation forte ? Laurent RIDEL <http://www.histoire-normandie.fr/les-normands-et-la-mer-23-une-relation-forte>

⁵³ Décryptage d'une dynamique portuaire, ISEMAR, note de synthèse n°185 – décembre 2016.

Globalement, la société précitée constate une augmentation de 3,9% du nombre de passagers transportés entre 2014 et 2015 pour les ports transmanche dont près de la moitié comptabilisés à Caen-Ouistreham⁵⁵.



Source : L'atlas DREAL Normandie 2017.

Le trafic maritime de marchandises en Normandie est en augmentation en 2015 par rapport à 2014, en particulier pour les ports de Cherbourg (+23,5%) et Dieppe (+21,5%). Le port du Havre ne bénéficie pas d'une hausse très forte, mais reste le premier port de la Région pour le trafic de marchandises en volume avec 68,9 millions de tonnes en 2015.

Caen et Cherbourg sont les ports les plus fréquentés en nombre de passagers empruntant les ferries (avec respectivement 992 et 565 milliers de passagers transportés en 2015) tandis que Le Havre à une fréquentation plus importante pour les croisières avec 443 milliers de passagers.

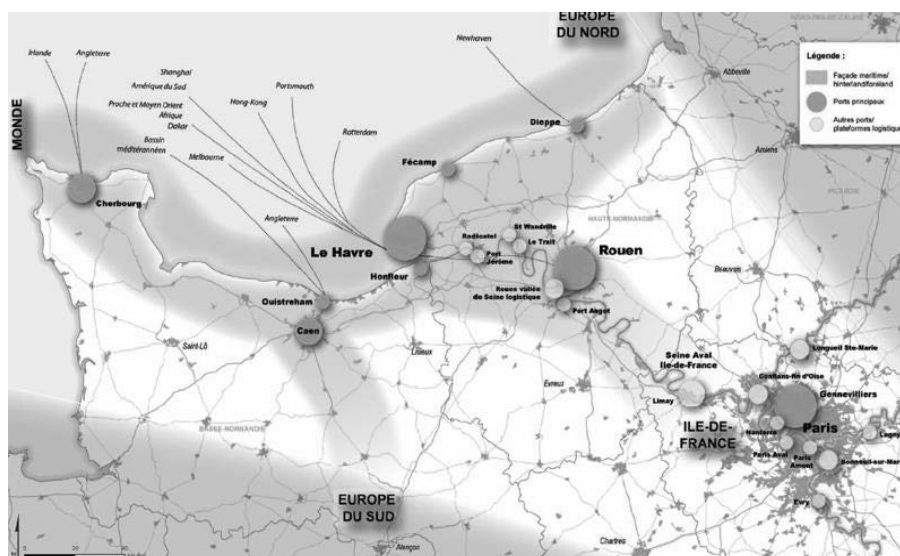
Vers une Normandie « gateway » ?

La Normandie présente la caractéristique d'une large interface maritime « Manche » irriguée par la Seine qui dessert la région de la capitale « Paris », ville monde, au sein de l'Ile-de-France. Si nous comparons cette situation à celles des ports du nord de l'Europe, la façade littorale et l'axe Seine n'offre pas encore toutes les caractéristiques d'un « Gateway » de dimension mondiale.

La notion de « Gateway » recouvre l'idée de « porte » en termes d'infrastructures de transport et de réseau entre les ports et l'arrière-pays. Cette notion évolue pour s'appliquer au territoire avec toutes les fonctions susceptibles de développer les échanges, on parle alors d'intelligence des territoires. Le

⁵⁵ Le trafic aérien et maritime en Normandie, édition 2016, traitement et réalisation CRT Normandie. <http://ctn.normandie-tourisme.com/docs/5312-1-obs-la-traffic-aerien-et-maritime-2015.pdf>

projet de « Seine Gateway » s'intéresse bien sûr au développement portuaire et à la création de valeur ajoutée sur le territoire grâce aux flux mais aussi à l'intelligence collective du territoire permettant de fédérer, d'animer, de stimuler une dynamique économique, sociétale, culturelle et environnementale autour des portes de la ville monde.



60

Source : coopération des agences d'urbanisme Apur (Paris), Aucame (Caen), Audas (Seine aval), Aurbse (Rouen), Aurh (Le Havre) et l'IAU îdF (région Île-de-France).⁵⁶

Production et distribution d'énergie

On prend ici en compte :

- les infrastructures en mer (offshore) ou qui utilisent la mer dans le processus de production d'énergie et en particulier d'électricité (éolien offshore, hydrolien, centrales nucléaires)
- les installations en mer qui visent à transporter cette énergie vers leur lieu de stockage ou de consommation.

La région dispose d'atouts importants en termes de production d'énergie :

- les ports normands qui permettent le fonctionnement d'un écosystème: approvisionnement des deux plus grosses raffineries de France (à Gonfreville et à Notre Dame de Gravenchon), trafic en produits des sites pétrochimiques, mouvements en pétroliers, des stockistes, des fabricants de diester et de bioéthanol et en aval, approvisionnement de la région parisienne (dont les grands aéroports de Roissy et d'Orly) via les oléoducs Trapil,
- Un fort potentiel pour les champs éoliens off-shore,
- Un site unique pour l'implantation d'hydroliennes,

⁵⁶ https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_832/AUR345.pdf

- La disponibilité permanente d'eau comme source de refroidissement pour les centrales nucléaires.



Source : <http://www.ouest-normandie-energies-marines.fr/>

Sur les 6 parcs éoliens en mer prévus en France métropolitaine, 3 sont situés en Normandie : Le Tréport, Fécamp, Courseulles-sur-Mer. Ces 3 parcs représentent une puissance installée totale de 1,5 GW.

Le développement de ces parcs est assuré par :

- Le consortium EMF (EDF EN – ENBRIDGE – WPD), en partenariat avec General Electric pour les parcs de **Courseulles-sur-Mer** (75 éoliennes) et de **Fécamp** (83 éoliennes),
- Le consortium Engie-EDP-Neoen-Adwen pour le parc de **Dieppe-Le Tréport** (62 éoliennes).

Au Havre, le renforcement d'un quai et l'aménagement de terrains portuaires ont été prévus pour l'implantation de plusieurs usines d'éoliennes, dont la construction a pris du retard.

L'hydrolien en Normandie constitue le 1^{er} potentiel mondial exploitable dont la ressource est évaluée à 5 GW. Pour l'heure, un parc pilote d'**hydroliennes** *Normandy Hydro* est prévu en Normandie au large du Cotentin pour 2018- 2020, porté par EDF-Energie Nouvelle (EDF EN) - DNCS-OpenHydro avec 7 turbines (14 MW), suite au retrait du projet de General Electric et ENGIE. La première pierre de l'usine de fabrication a été posée durant l'été 2017.

L'adaptation des infrastructures est nécessaire à la mise en place des nouveaux parcs de production des EMR, comme le port de Cherbourg qui a un rôle prédominant dans ce développement avec notamment :

- l'adaptation du port à l'accueil d'activités liées aux EMR (PNA et Région),
- la construction d'une usine de pales d'éoliennes (LM Wind), dont les premières pierres ont été posées en mars 2017,
- les projets d'usines de fabrication d'hydroliennes (DCNS Energies)⁵⁷.

Pour que la Normandie saisisse l'opportunité d'être leader en terme de production d'énergie à partir des nouvelles technologies qui fonctionnent en mer (éoliennes offshore, hydroliennes, mais aussi houlomoteur et énergie thermique des mers...) il est nécessaire d'encourager le développement des EMR et d'autres expérimentations de technologies marines en continuant à y attirer les investissements.

Activités navales militaires

Font partie des activités navales celles des bases militaires navales qui sont situées sur la côte ou en mer ainsi que les activités induites spécifiquement (productions de bateaux militaires par les entreprises).

Les activités militaires sont importantes en Normandie comparées à la majorité des régions françaises (avec notamment le port militaire de Cherbourg-Octeville) et soutiennent les activités de construction et de réparation de navires.

62

L'entreprise CMN, qui construit pour partie des bateaux de 15 à 100 m dont ceux qui permettent la lutte contre les menaces « basse intensité » (terrorisme, pêche illégale, immigration illégale...) et les bâtiments nécessaires aux combats hauturiers, fait partie des 5 premières entreprises en termes d'emplois générés dans le Cotentin.

L'établissement de Naval Group (ex DCNS) à Cherbourg est spécialisé dans la conception et la production de sous-marins militaires. Son plan de charge est essentiellement assuré par les commandes nationales (Sous-Marins Nucléaires d'Attaque de type Barracuda dont le premier de série doit être livré en 2019 et Sous-Marins Nucléaires Lanceurs d'Engins dont l'étude de la 3^{ème} génération est en cours, le démarrage de la fabrication étant prévu au début des années 2020). Le plan de charge est complété par des commandes « export » (dont le "contrat du siècle" en Australie), mais ce complément reste limité (environ 30% du Plan de Charge), les contrats « export » étant conclus quasi exclusivement en "transfert de technologie" (peu de fabrications en France). L'établissement de Cherbourg emploie 2400 personnes (dont 1/3 d'ingénieurs et de cadres et 100 alternants), environ 1000 sous-traitants internes et autant de sous-traitants externes.

De plus, la préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord se situe à Cherbourg.

Le préfet maritime disposant de missions civiles et militaires relatives à la protection des biens et des personnes en mer, sa présence constitue également un atout pour la Normandie en termes d'attractivité et de développement économique, ainsi que celle de l'école militaire « Ecole des Fourriers de Querqueville » qui forme, parmi d'autres spécialités, les militaires de la marine.

⁵⁷ <https://www.normandie.fr/les-energies-marines-renouvelables>

Ce secteur est voué au développement, dans la mesure où « *la maritimisation implique mécaniquement que les océans concentrent chaque jour de plus en plus d'intérêts stratégiques : une réalité qui se traduit, pour la marine, par un accroissement continu de ses missions et de ses zones d'action.* »⁵⁸

Extraction de matériaux

Ce secteur est relatif à l'extraction de granulats ou autres matériaux marins qui pourront servir de matière première dans les activités de construction par exemple.

La façade maritime Manche Est Mer du Nord représente 20% de la production nationale de granulats marins⁵⁹. Concernant la Normandie, l'extraction de matériaux marins est, selon l'INSEE, 2 fois et demi⁶⁰ plus développée que dans les autres régions côtières françaises. Elle dispose de 9 concessions d'exploitation de granulats marin, en particulier des sables et graviers siliceux, ainsi que plusieurs sites d'extraction de granulats alluvionnaires produits le long de la Seine et qui alimentent les chantiers du Grand Paris.

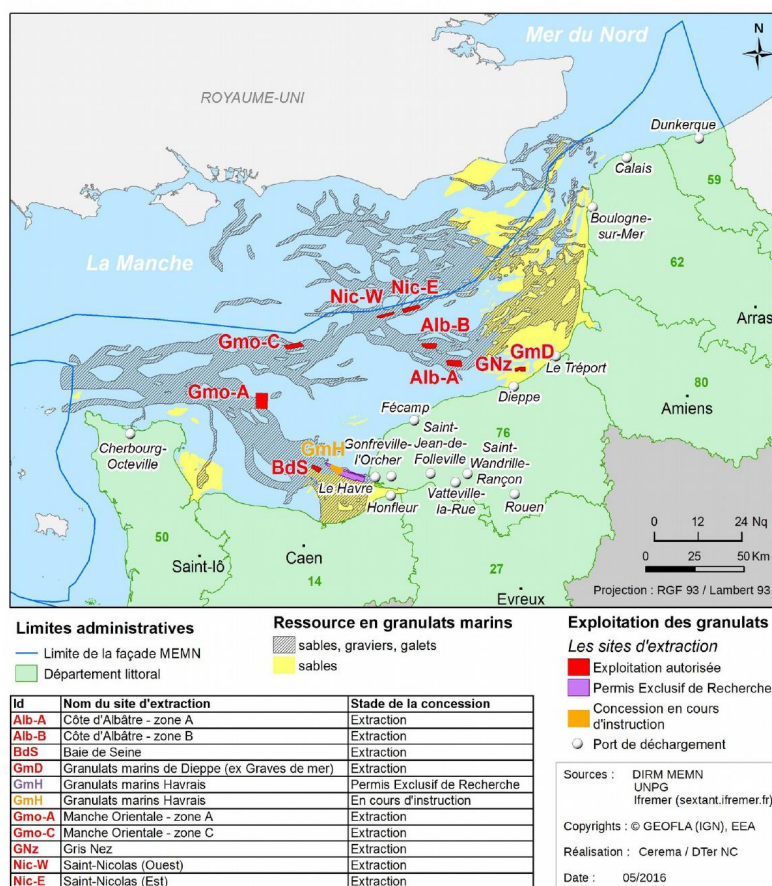
⁵⁸ <http://www.ttu.fr/les-enjeux-strategiques-de-la-maritimite/>

⁵⁹ http://www.dirm-memn.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fiche2.8_20170411_dsf_fiche_granulats_marins_v.2.3.pdf

⁶⁰ INSEE analyse n°12, juin 2016.

Les granulats marins sur la façade maritime Manche Est-mer du Nord

Ressources en granulats marins, sites d'extraction et ports de déchargement



Source : http://www.dirm-memn.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fiche2.8_20170411_dsf_fiche_granulats_marins_v.2.3.pdf

Ce secteur est d'importance pour le développement de l'économie maritime normande. En effet, la difficulté croissante liée à la ressource de granulats terrestres donne de plus en plus de valeur au potentiel de cette ressource maritime en la rendant plus attractive. Le potentiel normand est d'autant plus grand que ces matières premières peuvent être facilement acheminées par la Seine vers des importants clients potentiels comme les entreprises de la région Ile-de-France.

Cependant, son exploitation doit être raisonnée, au regard des impacts et risques relatifs aux autres activités en mer (perturbation potentielle de la pêche, de la pose de câbles sous-marins, des activités de conchyliculture et de la plaisance).⁶¹

⁶¹ Analyse économique et sociale de l'utilisation de nos eaux marines et du coût de la dégradation du milieu marin Manche-Mer du Nord, Régis Kalaydjian (IFREMER, Issy-les-Moulineaux), juin 2012

Protection de l'environnement et de la biodiversité

Comme cela a déjà été abordé, le secteur de la protection de l'environnement et de la biodiversité maritime et littorale est transversal, dans la mesure où l'écosystème peut être impacté par toute perturbation (naturelle ou non) des caractéristiques ou de l'équilibre du milieu tels que :

- Les évolutions climatiques et écologiques (par exemple, le réchauffement de la planète, l'élévation du niveau des mers, le retrait du trait de côte et l'érosion du littoral risquent de bouleverser les activités de conchyliculture et bien d'autres activités littorales),
- La mise en place de l'éolien offshore et de l'hydrolien : les fermes pilotes au large du Raz Blanchard prévues pour 2020, posent question par rapport aux autres activités qui voient réduite leur zone de travail (pêche) ou qui défendent la préservation du patrimoine paysager des côtes,
- La gestion des Iles de Saint Marcouf (il existe un questionnaire sur le destin des deux îles : l'une protégée pour les espèces d'oiseaux qui y nichent et l'autre en passe d'être rendue accessible au public),
- L'immersion des boues de dragage du port de Rouen dans la baie de Seine et l'impact éventuel sur la teneur en polluants des eaux de la baie de Seine,
- Les pollutions diverses (d'origines agricoles, industrielles, du gigantisme touristique, etc.),
- La pêche à pied est réglementée pour permettre le renouvellement de la ressource et parfois est interdite en raison des fortes pluies qui causent des problèmes de pollutions liés à certaines activités économiques et humaines. Ces pollutions impactent également les activités conchyliques,
- Les pratiques de la pêche professionnelle, de la plaisance, des loisirs nautiques, et des transports de passagers peuvent poser des problèmes entre les secteurs et d'autant plus lorsqu'elles interviennent dans les périmètres d'exploitation des champs éoliens.

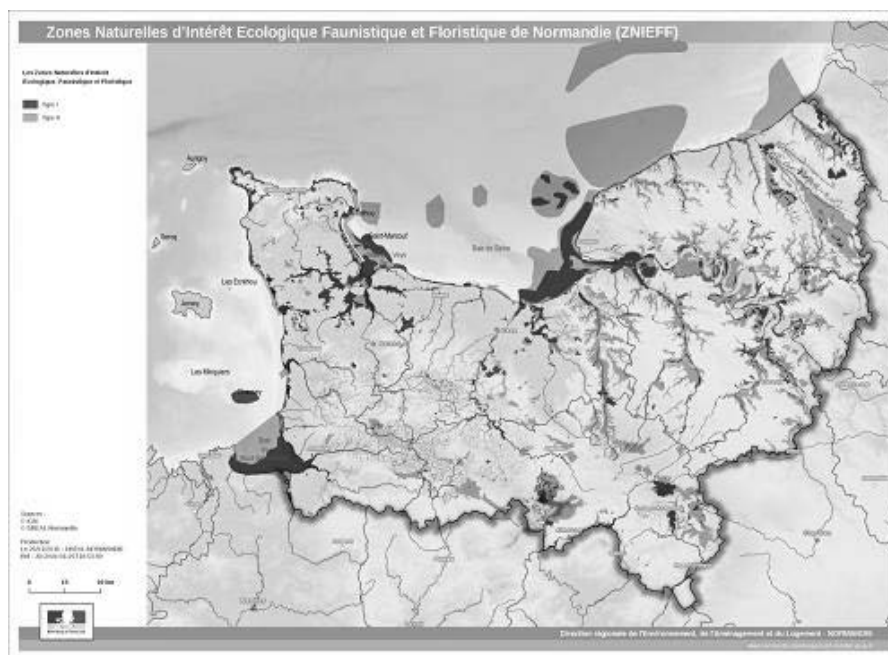
65

L'appropriation collective de ces enjeux et problématiques est indispensable, de manière à ce que chacun puisse prendre conscience de l'importance des ressources maritimes pour l'avenir. Qu'elles soient de natures alimentaires, matérielles, énergétiques, etc., elles nécessitent une attention particulière afin de les préserver. Certaines démarches qui œuvrent pour une gestion durable du littoral sont enclenchées pour tenter de faire face aux problématiques liées à l'érosion du trait de côte, par exemple.

Le potentiel de développement de ces ressources (pour les domaines de la médecine et de la pharmacie notamment) est grand, car c'est un milieu peu exploité renfermant sans nul doute des opportunités inexplorées. Ainsi, sont étudiées les possibilités de l'utilisation des algues et microalgues, de certaines méduses qui produisent une protéine fluorescente, etc.

Afin de protéger et de préserver ce potentiel en Normandie, plusieurs « espaces à fort enjeux écosystémiques et des zones comportant des espèces animales et végétales à forte valeur patrimoniale »⁶² ont été classés en ZNIEFF (Zones Naturelles d'intérêt Ecologique et Floristique de Normandie) tels que la baie du Mont-Saint-Michel, les îles Chausey et Saint Marcouf, la baie de Seine.

⁶² <http://www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/znief-mer-r444.html>



Cette démarche est notamment soutenue par le Parlement Européen au travers de sa définition de l'économie bleue : « *L'économie bleue se doit d'être durable et de tenir compte des éventuelles préoccupations environnementales, étant donné la fragilité du milieu marin. Des efforts doivent être consentis pour que soient réduits les effets des activités maritimes sur l'environnement tels que les émissions de polluants et les rejets de substances dangereuses.* »⁶³. Il est important de souligner qu'au-delà des effets des activités maritimes, les effets des activités terrestres sur le milieu maritime doivent également être réduits (eutrophisation, algues vertes...).

Outre la loi littoral, établissant une bande littorale de 100 m inconstructible en dehors des espaces déjà urbanisés et une inconstructibilité des espaces, sites et paysages remarquables (incluant les sites protégés du réseau Natura 2000), différentes autres protections du littoral peuvent s'appliquer : sites Natura 2000 (au titre des deux directives du réseau européen, « Oiseaux » et « Habitat, Faune et Flore »), Convention de RAMSAR (traité international sur les zones humides), terrains acquis par le Conservatoire du littoral.

La mer et le littoral sont également protégés de manière plus large par différents documents stratégiques de développement global comme le SRCAE (schéma régional climat air énergie) qui assure, par ses objectifs, la cohérence des actions déclinées en PCET (plan Climat énergie territoire), SCOT (schéma de cohérence territoriale), PPRI (plan de prévention du risque inondation), etc.

⁶³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52012DC0494&from=EN>

3) Les activités maritimes et littorales : une structuration complexe

Une multitude de domaines sont concernés par la mer et sont à la fois cloisonnés et connectés à plusieurs filières ou pôles. Dans le même temps ces différents secteurs se partagent parfois un même lieu et vivent du travail de la même ressource donc sont étroitement liés. Les actions des uns peuvent rapidement avoir une influence autant positive que négative sur la ressource (installation des parcs éoliens offshore, cultures ou élevages intensifs aux abords de la mer, etc.).

Afin d'organiser et de structurer ces activités qui revêtent une importance de plus en plus grande, les différentes administrations publiques construisent et viennent renforcer le cadre de gouvernance maritime c'est-à-dire les différentes lois, instances décisionnelles, plans d'action ou schémas qui régissent les activités maritimes dans leur ensemble.

Ce chapitre a pour objectif de fournir un certain nombre de points de repère – sans prétendre à l'exhaustivité – sur la gouvernance des secteurs de la mer et de l'économie maritime, et de souligner la diversité des acteurs, structures et organisations qui y interviennent.

Des directives européennes jusqu'aux politiques régionales, la mer apparaît tout à la fois comme une **source de croissance (bleue) et de développement économique**, un espace où se mêle une **diversité d'usages** qu'il s'agit de concilier, et comme **une ressource qu'il convient de protéger et sauvegarder**.

Depuis une dizaine d'années, les politiques publiques – impulsées par l'action de l'Europe – cherchent à développer une vision et une gestion davantage intégrées de la mer et du littoral, par rapport aux approches sectorielles ayant historiquement prévalu. Les enjeux majeurs de ces politiques portent sur la conciliation des différents usages de la mer, du développement économique, jusqu'à la préservation environnementale.

67

Le cadre de gouvernance européen

En matière de pêche, l'U.E. exerce une compétence exclusive. La PCP (Politique commune de la pêche) vise à préserver les ressources halieutiques. Reposant sur un principe de mise en commun des eaux, cette politique répartit les droits de pêche et fixe des totaux admissibles de capture (TAC). Chaque Etat membre peut ainsi pêcher dans la ZEE (Zone économique exclusive) d'un autre Etat membre, le Royaume-Uni ayant annoncé vouloir « reprendre le contrôle » de son espace maritime, à la suite du Brexit⁶⁴. La PCP repose sur un instrument financier : le FEAMP (Fonds européen des affaires maritimes et de la pêche), dans le cadre de la programmation européenne 2014-2020. Ce fonds « *promeut une économie de la pêche et de l'aquaculture plus compétitive, fondée sur la connaissance et l'innovation, et créatrice d'emploi, et soutient le développement économique durable de la pêche et de l'aquaculture* »⁶⁵. Il est géré par la DPMA (Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture) et en partie par les Régions.

⁶⁴ « Brexit : Londres déclare la guerre de la pêche », *Le Monde*, 4 juillet 2017.

⁶⁵ <http://www.europe-en-france.gouv.fr/L-Europe-s-engage/Fonds-europeens-2014-2020/Politique-de-la-peche-et-des-affaires-maritimes/FEAMP>

Au-delà de la pêche, l'U.E. soutient le développement d'une **politique maritime intégrée** (PMI), présentée en 2007⁶⁶, à travers « *deux instruments de gouvernance complémentaires* » que sont la GIZC⁶⁷ (Gestion intégrée des zones côtières) et la PEM (Planification de l'espace maritime). Schématiquement, cette politique intégrée vise à analyser, planifier et organiser la cohabitation entre les différents usages de la mer, la PEM étant conçue comme une extension de la GIZC, pour prendre en compte l'espace maritime au-delà du seul littoral.

La PMI couvre plusieurs politiques transversales : croissance bleue ; connaissance du milieu marin ; planification de l'espace maritime ; surveillance maritime intégrée ; stratégies par bassins maritimes⁶⁸. Elle vise à coordonner, sans les remplacer, « *les différentes politiques maritimes sectorielles (pêche, transport maritime, plaisance et loisirs nautiques, exploitation des fonds marins, préservation du milieu marin, sécurité de la navigation, énergies marines renouvelables...)* »⁶⁹.

Deux directives européennes portent sur cette gestion intégrée de l'espace maritime :

- la Directive cadre sur la stratégie pour le milieu marin (DCSMM), adoptée en 2008⁷⁰, visant à parvenir au bon état écologique du milieu marin à l'horizon 2020, en constitue le volet environnemental.
- la Directive cadre pour la planification de l'espace maritime (DCPEM), établie en 2014⁷¹, vise à mettre en œuvre « *une gestion et une planification cohérente des différents usages de l'espace maritime et côtier* »⁷².

En 2012, une Communication de la Commission européenne présente une **stratégie pour la « Croissance Bleue »** :

« *La stratégie "Croissance bleue" est une stratégie à long terme visant à soutenir la croissance durable dans les secteurs marin et maritime dans leur ensemble. Elle reconnaît que les mers et les océans sont des moteurs de l'économie européenne qui offrent un potentiel considérable en matière d'innovation et de croissance. Il s'agit de la contribution de la politique maritime intégrée à la réalisation des objectifs de la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive.*

⁶⁶ Commission européenne, *Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*, communication de la Commission au Parlement européen, 2007 (COM/2007/0575 Final).

⁶⁷ La GIZC est un principe introduit initialement par le traité international issu de la convention de Rio de 1992.

⁶⁸ https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_fr

⁶⁹ Conseil départemental du Finistère, *Stratégie départementale mer et littoral 2017-2021*, janvier 2017, p. 9.

⁷⁰ Directive n°2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre stratégie pour le milieu marin). « *Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive, chaque État doit élaborer une stratégie marine, déclinée en plans d'action pour le milieu marin (article L 219-9 du code de l'environnement)* » (PAMM). <http://www.dirm-memn.developpement-durable.gouv.fr/presentation-r57.html>, les PAMM sont entrés en vigueur depuis 2016.

⁷¹ Directive n°2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime

⁷² http://www.dirm-memn.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20150609_note_synthese_gestion_integree_mer_littoral.pdf

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 »⁷³.

De manière générale, l'UE intervient sur la politique maritime de trois manières : à travers des **orientations stratégiques** (sur la PMI et la croissance bleue notamment) ; des **dispositions réglementaires** (PCP, directives qui fixent des objectifs à atteindre par les Etats, auxquels l'UE laisse le choix des moyens) et des **financements** mobilisables (le FEAMP en particulier)⁷⁴.

En matière de pêche et d'économie maritime, l'Etat transpose les directives européennes évoquées précédemment. Différents ministères et services déconcentrés œuvrent dans le vaste champ de la mer, du littoral et de l'économie maritime.

Le cadre de gouvernance national

La définition d'une politique maritime intégrée, suite à la loi dite « Grenelle 2 » de 2010

A la suite du « Grenelle de la Mer », tenu en 2009, la loi du 12 juillet 2010, dite « Grenelle 2 », définit une **politique maritime intégrée** nationale :

*« La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a introduit dans le code de l'environnement le concept de **gestion intégrée de la mer et du littoral** (GIML) qui repose à la fois sur une **stratégie nationale pour la mer et le littoral** (SNML) et des documents stratégiques de façade maritime (DSF) en métropole et des documents stratégiques de bassin (DSB) outre-mer »⁷⁵.*

69

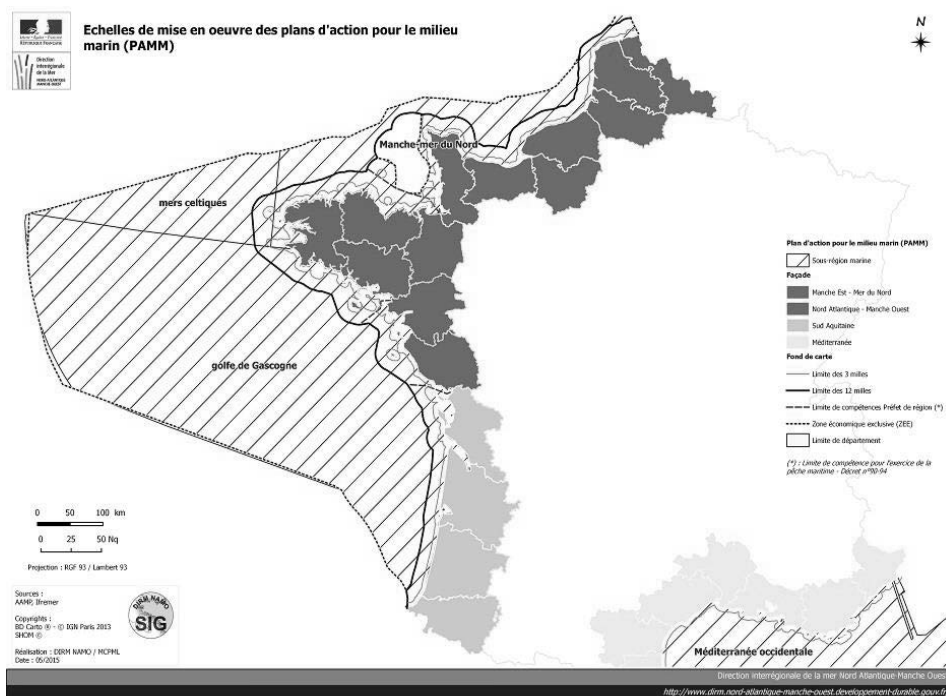
Les DIRM (Directions régionales de la mer), services déconcentrés de l'Etat relevant du ministère chargé de la mer, sont créées en 2010, à travers quatre directions interrégionales : « Méditerranée », « Sud-Atlantique », « Nord Atlantique-Manche-Ouest » et « Manche Est-Mer du Nord ». Placées sous l'autorité des préfets maritimes et de région, les DIRM sont chargées de la sécurité maritime et de la réglementation, de l'accompagnement économique des activités maritimes, de la prévention et de la lutte contre les pollutions marines. Elles mettent en œuvre et coordonnent les politiques publiques maritimes⁷⁶.

⁷³ Commission Européenne, « La Croissance bleue : des possibilités de croissance durable dans les secteurs marins et maritime », Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des régions, 13 septembre 2012. https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_fr

⁷⁴ CESER de l'Atlantique, *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française*, 2017, p. 47-49.

⁷⁵ http://www.dirm-memn.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20150609_note_synthese_gestion_integree_mer_littoral.pdf

⁷⁶ http://www.dirm-memn.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/presentation_des_services_de_la_dirm_memnord.pdf



Source : <http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/carte-des-echelles-de-mise-en-oeuvre-des-plans-d-a490.html>

Le CNML (Conseil national de la mer et du littoral), installé le 18 janvier 2013, est un organe consultatif (composé d'élus, établissements publics, organismes professionnels, entreprises, syndicats, associations...) créé afin de contribuer à l'élaboration et au suivi de la SNML. Après la réalisation d'un état des lieux sur la mer et le littoral en 2014, la SNML a été adoptée fin 2016. La **SNML** constitue un « *document stratégique de référence pour la protection du milieu, la valorisation des ressources marines et la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral* »⁷⁷. Cette stratégie a « *vocation à coordonner toutes les politiques sectorielles s'exerçant en mer ou sur le littoral* ». Elle constitue « *le cadre de mise en œuvre* » de la directive cadre stratégie pour le milieu marin (DCSMM, 2008)⁷⁸, et fixe quatre objectifs :

- La transition écologique pour la mer et le littoral
- Le développement de l'économie bleue
- Le bon état écologique du milieu marin et la préservation d'un littoral attractif
- Le rayonnement de la France

A l'échelle de chacune de quatre façades maritimes de France métropolitaine, un document stratégique de façade (DSF) doit être établi et adopté au plus tard le 31 mars 2021. Ce document « *décline à la fois la stratégie nationale pour la mer et le littoral et les outils de mise en œuvre de la*

⁷⁷ CESER de l'Atlantique, *opus cité*, p.56.

⁷⁸ Rapport SNML 2017, p. 7. VOIR SNML (Rapport) + Date / Décret n° 2017-222 du 23 février 2017.

*directive cadre sur la planification de l'espace maritime (...). [Il] est élaboré et mis en œuvre au sein de la commission administrative de façade maritime (CAF), sous l'autorité des préfets coordonnateurs »*⁷⁹. Le DSF a vocation à porter sur les enjeux économiques et les différents usages de la mer et du littoral, en intégrant les dimensions environnementales. Pour la façade Manche Est – Mer du Nord, le DSF est en cours d'élaboration, sa présentation devant avoir lieu en 2018.

La place de la mer et de la pêche au sein de l'État

Traditionnellement, la Mer est rattachée au Ministère de l'Environnement, et la Pêche au Ministère de l'Agriculture (ce n'était pas le cas lors de la présidence de François Hollande, la Mer et la Pêche étant rattachées au Ministère de l'Environnement).

La mer est rattachée au Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire et la pêche au Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation depuis l'élection d'Emmanuel Macron à la présidence de la République.

Un SGMer (Secrétariat général de la mer), rattaché au Premier ministre, a pour fonction de coordonner l'activité du gouvernement et des préfets maritimes en matière de politique maritime depuis 1995. Entre le SGMer, les différents ministères et leurs directions, les acteurs de l'économie maritime réclament régulièrement un portefeuille ministériel ou une instance interministérielle dédiés⁸⁰.

Parmi les différentes **directions ministérielles** exerçant une action en matière maritime,

- la DPMA (Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture, rattachée au Ministère de l'Agriculture) élabore et met en œuvre les politiques publiques, la réglementation et le contrôle des activités concernant les pêches maritimes, les produits de la mer et l'aquaculture marine et continentale. Elle exerce une tutelle sur l'IFREMER (Institut Français de recherche pour l'exploitation de la mer) et FranceAgriMer (Etablissement national des produits de l'agriculture et de la mer).
- La DGITM (Direction générale des infrastructures des transports et de la mer, rattachée au Ministère de la Transition écologique et solidaire) met en œuvre les politiques publiques liées aux transports terrestres et maritimes, et exerce la tutelle des GPM (Grands ports maritimes, au nombre de sept, dont Le Havre et Rouen). Elle comprend notamment la DAM (Direction des affaires maritimes).

Ces administrations centrales s'appuient sur différents services déconcentrés de l'Etat, tels que les DIRM, DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), et DDTM (Directions départementales des territoires et de la mer).

⁷⁹ [http://www.dirm-](http://www.dirm-memn.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/20150609_note_synthese_gestion_integree_mer_littoral.pdf)

[memn.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/20150609_note_synthese_gestion_integree_mer_littoral.pdf](http://www.dirm-memn.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/20150609_note_synthese_gestion_integree_mer_littoral.pdf)

Des CMF (Conseils Maritimes de Façade), ont été créés en 2011. Leur rôle est similaire à celui du CNML, à l'échelle des façades, dans l'élaboration du DSF.

⁸⁰ Dans un rapport sur l'aquaculture, le CESE propose notamment de « faire relever l'aquaculture et la pêche d'une structure interministérielle en charge de l'alimentation durable ». CESE, *Les fermes aquacoles marines et continentales : enjeux et conditions d'un développement durable réussi*, juin 2017. Autre exemple, le président des comités des pêches de Bretagne et du Morbihan, Olivier Le Nézet, demandait lors de la visite du Président de la République Emmanuel Macron au port de Lorient, la création d'un « Haut-commissariat à l'économie maritime, directement rattaché au Premier ministre », afin que « les dossiers "mer" [ne soient pas] saucissonnés entre plusieurs ministères ». <http://www.ouest-france.fr/bretagne/lorient-56100/macron-lorient-la-mer-est-un-bien-commun-5032677>

La loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue

La loi sur l'économie bleue vise à :

- « renforcer la compétitivité des exploitations maritimes et des ports de commerce »,
- « soutenir les pêches maritimes et les cultures marines »,
- « favoriser l'essor du nautisme et de la plaisance »,
- « la coexistence des activités sur le littoral »⁸¹.

Les régions obtiennent « une place plus importante dans les instances de gouvernance des grands ports maritimes (GPM) – conseil de surveillance, directoire, conseil de développement. Au sein de ce dernier, une commission des investissements est créée ». Cette commission, composée de deux collèges public-privé et présidée par le Président de Région ou son délégué, a pour objectif de coordonner les investissements publics et privés⁸².

Le rôle du Conseil Régional de Normandie en matière d'économie maritime

- Une politique économique en faveur de la structuration et du développement des filières

Exerçant une compétence renforcée en matière de développement économique depuis la loi NOTRe du 7 août 2015, la région Normandie a adopté son SRDEII (Schéma régional de développement économique des entreprises, pour l'innovation et l'internationalisation) en décembre 2016. Ce schéma identifie 12 filières d'excellence, parmi lesquelles la construction navale et le nautisme.

72

En termes de développement économique, la politique régionale vise à soutenir et favoriser le développement d'associations de filières, afin de permettre « aux pouvoirs publics, de structurer le paysage économique d'un territoire autour de grands secteurs d'activité, aux entreprises, de bénéficier d'une visibilité et de "services" spécifiques à leurs activités propres »⁸³. Pour mettre en œuvre le soutien aux filières et aux marchés porteurs, la région a créé l'Agence de Développement pour la Normandie (ADN).

- Les actions de la Région en faveur de l'économie maritime

La situation est variable en termes de structuration des filières, certaines le sont déjà et d'autres sont en cours comme l'économie maritime pour laquelle existe une multitude d'acteurs. Ainsi, la Région souhaite accompagner « une **structuration régionale et globale de la filière maritime** », sous la forme d'une **filière maritime régionale** (avec soutien du Cluster Maritime Français). Un travail de l'ADN est actuellement mené dans ce sens⁸⁴.

La Région Normandie soutient également l'association @Marrer, créée en septembre 2010 à l'initiative de la CCI du Havre avec le soutien de l'Europe (FEDER), de l'État, de la Région et de la CODAH, dans la construction d'un Cluster Marétique alliant :

⁸¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032728685&categorieLien=id>

⁸² <http://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/LOCActu/ArticleActualite&cid=1250271011152>

⁸³ <https://www.normandie.fr/le-developpement-des-filieres-economiques>

⁸⁴ CESER de l'Atlantique, *opus cité*, p. 69.

- *Le maritime : identification des besoins métiers dans les domaines du maritime et du fluvial,*
- *Le numérique : rapprochement avec les professionnels des TIC [Technologies de l'information et de la communication] pour apporter des solutions numériques,*
- *L'innovation : développement de nouvelles solutions maritimes avec les professionnels, chercheurs et enseignants.*⁸⁵

La Région soutient **le secteur de la pêche et de l'aquaculture**⁸⁶, et la **modernisation des ports**. Une « Nouvelle politique régionale de la pêche et de l'aquaculture », saluée par le CESER, a été adoptée en avril 2017. Cette politique concerne notamment :

- le soutien au renouvellement de la flotte de pêche normande (objectif de renouvellement de 10 navires par an),
- le soutien à l'installation, la création et le développement des entreprises,
- la valorisation des produits de la mer, à travers le développement de la marque territoriale « Normandie »,
- le soutien aux investissements permettant l'amélioration des infrastructures portuaires (ports de pêche, halles à marée, sites de débarquements) avec le Plan régional d'organisation et d'équipement des ports de pêche normands (PROEPP).

Au sujet des **ports**, la région a la responsabilité de ceux de Caen-Ouistreham et de Cherbourg – au sein du syndicat mixte PNA (Ports Normands associés), en association, respectivement, avec le département du Calvados et celui de la Manche – et du port de Dieppe – dans un syndicat mixte où siège également le département de Seine-Maritime, l'Agglomération et la ville de Dieppe.

73

Par ailleurs, la Région apporte depuis plusieurs années son **soutien aux infrastructures portuaires en vue de leur adaptation au développement des EMR** : soutien aux aménagements des ports de Cherbourg⁸⁷ (via PNA), de Caen-Ouistreham (PNA) et Dieppe (SMPD), syndicat mixte du port de Dieppe), et du Havre.

La Région peut soutenir les projets qui contribuent au développement de l'économie maritime par plusieurs outils et plus particulièrement :

- Le fonds FEAMP : les aides financières de l'Europe directement fléchées sur les activités maritimes, qui permettront notamment de financer la politique régionale de la pêche et de l'aquaculture,
- Les fonds FEDER : un certain nombre de projets liés à l'économie maritime peuvent prétendre à une participation de ce fonds, comme par exemple le port de Cherbourg qui en a bénéficié pour la mise en place des activités industrielles nécessaires au développement des EMR,
- Les aides accordées dans le cadre des CPER et CPER⁸⁸ aux projets de Grands Ports Maritimes qui concernent en général les infrastructures portuaires,

⁸⁵ http://cluster-maritime-francais.fr/membres_pdf/ASSOCIATION%20AMARRER%20FR.pdf

⁸⁶ « Nouvelle politique régionale de la pêche et de l'aquaculture », Conseil Régional, réunion du 3 avril 2017.

⁸⁷ Soutien opéré entre 2012 et 2017 via l'ONEM (Ouest Normandie énergies marines), société publique locale créée par la Région, le département de la Manche et la ville de Cherbourg. Depuis mi-2017 la gouvernance des EMR est pilotée par la Région et l'ADN.

⁸⁸ Contrat de Plan État Région et Contrat de Plan Interrégional État Région

- Le soutien direct de la Région aux autres ports régionaux.
- Le SRADDET qui pourra intégrer des mesures pour la mer et le littoral

Afin de conserver et de protéger le littoral et la mer, la Région s'implique dans une gestion durable du littoral :

La Région s'engage en faveur d'une gestion durable et intégrée de son littoral en mettant l'accent sur la connaissance, l'information et la sensibilisation des habitants, des collectivités et des acteurs économiques. Cet engagement est pris dans un double objectif de préservation de la richesse des milieux naturels et des paysages littoraux et d'anticipation des conséquences des changements climatiques déjà à l'œuvre sur notre littoral⁸⁹.

Elle fait intervenir plusieurs outils tels que le Conservatoire du littoral, le Réseau d'Observation du Littoral Normand et Picard (ROLNP), ainsi qu'un appel à projets « Notre littoral pour demain » dans les départements de la Manche et du Calvados.

Le rôle des autres collectivités

Les Départements

Le développement économique étant désormais une compétence régionale renforcée, les départements ont une capacité d'intervention très restreinte en la matière. La Région est notamment la seule compétente pour l'aide aux entreprises en difficulté et l'aide aux organismes participant à la création ou la reprise d'entreprises⁹⁰. Cependant, le Département peut, par convention avec la Région et en complément de l'intervention de cette dernière, participer au financement d'aides à la création ou l'extension d'activités économiques, dans le champ des « activités de production, de commercialisation et de transformation de produits agricoles, de produits de la forêt ou de produits de pêche » (article L1511-2 du CGCT).

A l'image des Régions, les Départements accordent une place variable au maritime dans leur organisation. Seuls quelques Départements littoraux ont adopté une Stratégie départementale mer et littoral (Le Finistère, les Côtes d'Armor et le Var notamment). En revanche, la thématique mer est souvent présente dans leurs politiques sectorielles, comme c'est le cas au sein des départements littoraux normands (secteur portuaire, pêche, lutte contre les inondations et l'érosion du littoral, nautisme...).

Le Département de la Manche a créé en 1980 le SMEL (Synergie mer et littoral), syndicat mixte associant Département, Communes et Chambres consulaires, dédié au soutien de l'économie maritime et des acteurs de la pêche et de l'aquaculture⁹¹. Par ailleurs, il vient d'adopter un « Plan nautisme 2017-2021 ».

⁸⁹ <https://www.normandie.fr/gestion-durable-du-littoral>

⁹⁰ Cette nouvelle répartition des compétences a entraîné, par exemple, la suppression de certaines Agences départementales de développement économique, ou la reconfiguration de leur périmètre d'intervention, vers l'ingénierie territoriale ou le tourisme. CESER de l'Atlantique, *opus cité*, p.76.

⁹¹ Afin que « les professionnels puissent être réunis pour recueillir leurs avis et suggestions relatifs à l'exploitation des ressources marines », l'APEM (Association pour la promotion de l'économie maritime) a été créée, réunissant représentants du SMEL et professionnels du secteur de la pêche et de l'aquaculture.

<http://www.manche.fr/entreprendreDansManche/politique-aquacole.aspx>

En ce qui concerne les **ports départementaux** (ports maritimes, ports de commerce et de pêche), la loi NOTRe du 7 août 2015 prévoyait que leur gestion puisse être transférée aux autres collectivités territoriales (si elles étaient candidates)⁹². A ce jour, il semble que la majorité des ports soient restés une compétence départementale (c'est le cas dans les départements de la Manche, du Calvados et de Seine-Maritime), dont la concession revient généralement aux CCI⁹³.

Communes et EPCI

Les communes et EPCI sont compétentes au plan économique et en matière d'aides à l'immobilier d'entreprises (en outre, le « bloc communal » est le seul à avoir conservé la clause générale de compétence). Les communes littorales peuvent donc exercer une forme de soutien aux entreprises maritimes.

A l'instar des autres collectivités, la mer est généralement appréhendée à travers des approches sectorielles (entre les compétences portant sur le développement économique, le tourisme, l'environnement et la gestion du littoral). Les PLU des communes littorales intègrent la protection de la bande côtière de l'urbanisation (« bande des 100m »). Par ailleurs, les SCOT (schémas de cohérence territoriaux) ont la possibilité depuis 2006 d'intégrer un volet mer ou maritime, une possibilité peu exploitée jusqu'à présent. Enfin, notons que les communes assurent fréquemment la gestion des **ports de plaisance**. Dans ce cadre et avec le concours des acteurs éducatifs et culturels, les communes et EPCI jouent un rôle de transmission et de développement de la culture maritime par l'organisation d'événements, d'activités éducatives et de loisirs nautiques (sports proposés à l'école, centres de loisirs municipaux, etc.).

Les filières, associations et fédérations impliquées dans l'économie maritime

Différentes structures (organisations professionnelles, associations, fédérations...) regroupent des acteurs de l'économie maritime, souvent sous forme sectorielle.

On retrouve cette organisation au sein de la filière **pêche**, qui apparaît comme la plus structurée de l'économie maritime : les comités des pêches et les organisations de producteurs représentent les intérêts de la profession et participent de la gestion de la ressource. Ils comptent des instances nationales, régionales et locales, et constituent des interlocuteurs des pouvoirs publics (notamment du Ministère de l'agriculture et de la DPMA au plan national, de la DIRM et des collectivités à l'échelle des territoires).

La filière pêche s'est également dotée en 2010 d'une association interprofessionnelle (France Filière Pêche), regroupant producteurs, transformateurs et distributeurs. Cette association vise à développer une pêche « *plus durable et responsable* » et à « *favoriser la commercialisation des*

⁹² Plusieurs possibilités s'offraient alors : maintien de la compétence départementale, transfert aux communes ou EPCI, ou à la région ; création d'un syndicat mixte lorsque plusieurs candidatures étaient déposées ; reprise par la région en cas d'absence de candidature ou de désaccord à la suite de candidatures multiples pour créer un syndicat mixte.

⁹³ En 2014, les CCI avaient la gestion de 152 ports, dont 90 % des ports de commerce et de pêche, et 20 % des ports de plaisance. La CCI Ouest Normandie assure la gestion des ports de commerce et de plaisance de Granville, de la criée de Granville, et du centre de marée de Cherbourg. La CCI de Caen a la concession du port de commerce de Caen, de plusieurs ports de plaisance (Caen, Dives-Cabourg-Houlgate et Ouistreham) et de ports de pêche (Grandcamp-Maisy, Ouistreham, Port-en-Bessin). La CCI Seine Estuaire a quant à elle la concession des ports de commerce, de plaisance et de pêche de Fécamp.

produits de la pêche française ». L'association est notamment à l'origine de la création de la marque Pavillon France⁹⁴.

Au niveau régional, l'OPBN (Organisation des producteurs de Basse-Normandie) et le CRPM (Comité régional des pêches maritimes) ont créé en 1998 « Normandie Fraicheur Mer », regroupant pêcheurs, mareyeurs et criées. Cette association a pour objectif de « *valoriser la qualité et la durabilité des produits de la pêche de Normandie* ». Elle mène notamment des actions de promotion en destination du grand public et des consommateurs.

Outre la filière pêche, il existe des organisations, nationales et régionales, rassemblant les professionnels dans les secteurs de la **conchyliculture** (CRC : Comité Régionale de la Conchyliculture), du **transport maritime** et des **ports**⁹⁵ (Armateurs de France ; Union des ports de France ; Fédération française des ports de plaisance...), du **nautisme** (Fédération des industries nautique, F2N : Fédération nautique normande...), des **EMR** (Syndicat des Energies Renouvelables, France Energie Eolienne), de l'industrie et de la **construction navale** (GICAN, Groupement des industries de construction et activités navales), ... Ces organisations défendent les intérêts des filières concernées.

Au-delà de ces diverses filières, d'autres organisations ont pour objectif de favoriser la reconnaissance et le développement de l'économie maritime de manière générale. C'est notamment le cas de l'Institut Français de la mer, de la Fondation de la Mer, du Cluster Maritime français et du Comité France Maritime.

76

Créé en 2006, le Cluster Maritime français vise à « *rassembler tous les secteurs du maritime* » (entreprises, pôles de compétitivités, associations, laboratoires de recherche, collectivités...). Début 2017, a été créé le Comité France Maritime (CFM). Mis en place par le SGMer, le Comité réunit acteurs publics (administrations centrales, régions littorales) et privés (représentants des filières maritimes, pôles de compétitivité...). Coordonné par le SGMer et le Cluster Maritime Français, le CFM s'est réuni à trois reprises depuis sa création. Cette plateforme vise à « *lever les freins, produire les diagnostics, formuler des propositions permettant d'atteindre* » l'objectif de « *doubler l'économie maritime française en 2030 avec plus d'un million d'emplois à la clef* »⁹⁶.

Enfin, des Assises de l'économie de la mer rassemblent chaque année depuis 2005 les acteurs publics et privés de l'économie maritime, la ville du Havre ayant été choisie pour accueillir l'édition 2017 et des Assises de la pêche et des produits de la mer, sont également organisées tous les ans depuis 2010 (Quimper pour l'édition 2017)⁹⁷.

⁹⁴ <https://www.francefilierapeche.fr/presentation-de-france-filiere-peche/>

⁹⁵ Quelques éléments sur la gouvernance des ports :

La gouvernance des ports est organisée de façon particulière et complexe, comme cela a déjà été souligné précédemment. La liste suivante donne une vision synthétique et simplifiée permettant la compréhension globale de cette organisation :

• Ports nationaux : HAROPA (composé de deux grands ports maritimes, le Havre et Rouen, et d'un port fluvial, le port autonome de Paris.)

• Ports régionaux : PNA (Caen-Ouistreham + Cherbourg + Syndicat Mixte du Port de Dieppe)

• Ports départementaux : ports intermédiaires (Deauville-Trouville, Saint-Vaast-La-Hougue, Fécamp, etc.)

• Ports communaux : petits ports de plaisance

⁹⁶ Communiqué de presse du Cluster maritime français du 22 juin 2017.

⁹⁷ Ces assises sont notamment organisées par les journaux *Ouest-France* et *Le Marin*.

Il faut également noter le rôle primordial de la **sécurité en mer** (Société nationale de sauvetage en mer), qui intervient de manière transversale pour le bon déroulement de toutes ces activités maritimes.

4) Vers la construction d'une maritimité : un atout pour l'avenir de la Normandie

De manière globale, qu'on parle de maritimité au sens large ou d'innovation maritime, le CESER de Normandie et l'association des CESER de l'Atlantique s'entendent sur le l'importance primordiale de « *placer la croissance bleue au cœur de la stratégie de développement* » et de l'inclure au sein des différents documents stratégiques en cours d'élaboration ou élaborés par la suite, tout cela établi dans la concertation et décliné « *dans les conventions et les partenariats* »⁹⁸.

Cette volonté globale représente le socle qui permettra de structurer le réseau d'acteurs maritimes, de soutenir le tissu économique, de se préparer à faire face aux risques et d'explorer d'autres pistes.

Structurer le réseau d'acteurs de la mer

L'économie maritime est une économie diversifiée, au sein de laquelle intervient une multitude d'acteurs plus ou moins organisés et ouverts les uns aux autres. Cette complexité peut être un atout pour le secteur mais aussi mettre en difficultés son fonctionnement global. C'est pourquoi une simplification de la structure de l'économie maritime est nécessaire en vue d'un fonctionnement plus efficace.

Il incombe à la Région de définir son mode de **gouvernance** et construire la stratégie régionale correspondante pour l'économie bleue, puis confier aux acteurs représentants les activités maritimes une mission de préfiguration.

77

Pour mettre en place sa politique maritime, la Collectivité doit établir une **stratégie régionale** ambitieuse pour le développement de la maritimité en Normandie. En effet, un premier pas a été fait avec la mise en place d'une nouvelle politique pêche et aquaculture Normande suite à la fusion des régions. Par conséquent, il reste désormais à aller plus loin dans la prise en compte globale des secteurs qui composent la maritimité par la construction d'un schéma transversal qui aurait pour but le développement, de concert, de toutes les composantes de la sphère maritime.

En outre, une fois les grandes lignes de sa stratégie et de sa structure de gouvernance définies, la Collectivité aurait tout intérêt à confier une **mission de préfiguration** à un ensemble d'acteurs représentatifs de la diversité maritime, qui aurait pour mission d'étudier les possibilités et de préparer la mise en œuvre opérationnelle des différents volets de cette politique.

Le CESER propose pour structurer le au réseau d'acteurs de la mer cinq éléments prioritaires :

Une direction ou sous-direction régionale spécifique « mer et littoral »

La Région Bretagne dispose d'un système permettant la gestion intégrée des problématiques maritimes, grâce à une direction maritime transversale qui dispose de liens forts avec les autres

⁹⁸ *Innovation et économie maritime : un océan d'opportunités pour les régions de la façade atlantique française*, Association des CESER de l'atlantique, juin 2017. (Page 61)

services et qui est garante de la cohérence entre les diverses politiques publiques régionales et les politiques maritimes.

Le CESER suggère la création d'une direction ou sous-direction « mer et littoral » au sein de la Collectivité régionale dont le but serait de mettre en cohérence tous les secteurs relevant entièrement ou partiellement de l'économie bleue. Un de ses représentants, présent lors des prises de décisions dans les diverses directions, permettrait aux informations de circuler plus facilement et pourrait garantir la cohérence de toutes les politiques liées à la maritimité.

Un volet spécifique « mer » au sein du SRADDET

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en construction gagnerait à être enrichi d'un volet « mer », mis en cohérence avec les outils proposés précédemment.

En effet, le développement durable et cohérent du territoire maritime dans toute sa diversité doit être une priorité au regard de l'essor que vont connaître les secteurs de l'économie bleue dans les prochaines années, afin de préserver les ressources que peut nous apporter la mer.

Faire de la filière Normandie Maritime l'entité fédératrice de la maritimité

Le CESER se positionne favorablement à la démarche, déjà entamée, de création d'une filière maritime normande en étroite partenariat avec l'ADN, notamment pour sa volonté de mise en réseau des acteurs qui répond clairement à la demande de nombre d'entre eux.

78

Il lui semble important que toutes les composantes du maritime soient associées, y compris celles qui disposent de leur propre structuration (pêche, conchyliculture, énergie, etc.), pour mettre en lien la totalité de la chaîne d'acteurs présents en région, tel que cela est organisé au sein du cluster maritime national. En effet, le développement des aspects culturels et environnementaux notamment, vont de pair avec un développement cohérent de l'économie maritime.

C'est pourquoi le CESER estime que cette filière gagnerait à être ouverte au-delà des limites prévues actuellement de manière à devenir l'entité fédératrice de la maritimité dans son ensemble.

Les différents acteurs du maritime semblent manquer d'une coordination, de communication et de connaissance des uns et des autres, ce qui freine le bon développement du secteur notamment lors de mise en place de projets maritimes nécessitant des évolutions des pratiques de plusieurs corps de métiers. Les conflits cristallisés par le projet de mise en place des éoliennes offshore au large de Fécamp par exemple, en sont le reflet.

Aussi, en fluidifiant les relations des différentes parties prenantes, cette filière pour la maritimité pourrait permettre non seulement de :

- mieux faire cohabiter les activités,
- faciliter la mise en place de compromis,
- gagner du temps sur la mise en place des projets,
- conforter la compétitivité des entreprises,
- conserver l'excellence de la Normandie dans les secteurs des EMR, de la logistique, de la construction navale et du nautisme,
- Éviter les contradictions entre les différents territoires de projets (Natura 2000, patrimoine, tourisme...).

La filière maritime pourrait mettre en place une structure informelle qui fonctionne en groupe projet et qui permette la concertation et le travail en transversalité, en parallèle des assises de l'économie de la mer (qui sont, elles, positionnées au niveau national), dans une forme qui restera à définir mais incontestablement modulable. Cette structure aurait pour fonction première d'impulser une dynamique de réseau, de développer la stratégie régionale et d'institutionnaliser l'échange entre les parties prenantes. La Région Occitanie s'est dotée d'un Parlement de la mer, dont la Normandie pourrait s'inspirer : il a pour but de fédérer les acteurs de la mer, les faire travailler ensemble par le biais d'une structure informelle qui fonctionne en groupe projet et permet la concertation et le travail en transversalité.

Cet outil pourrait rassembler les acteurs régionaux de la maritimité et être accompagné d'un volet sensibilisation du grand public pour soutenir le développement de la culture maritime normande par la promotion des écoles de mer, des loisirs et des sports nautiques (notamment de haut niveau) et, plus généralement, par le renforcement des liens des normands avec le maritime.

Des projets nouveaux pourront y être pensés (événements d'envergure, lieu d'échange pour la filière maritimité, salon de la mer...) et être portés par la Région en tant que cheffe d'orchestre capable de fédérer les différents acteurs du territoire qu'ils soient publics ou privés.

Soutenir la création d'un observatoire régional de l'économie maritime

Les données permettant d'appréhender le poids de l'économie maritime de la Normandie sont peu accessibles ou partielles. Ce constat reflète le manque de prise en compte de la maritimité dans sa globalité et a pour conséquence la difficulté de mise en cohérence de tout cet écosystème économique.

79

La création d'un observatoire régional de l'économie maritime, à l'initiative de la Région et en collaboration avec divers partenaires, pourrait faire partie des projets de la Collectivité. Sous une forme approchant celle de l'observatoire de la biodiversité et en lien étroit avec lui, ses travaux permettraient de mettre en place des outils d'aide à la décision, d'animation du territoire maritime et littoral et, pour finir, de diffusion de la connaissance et de la culture maritime.

Plusieurs entrées pertinentes pour la récolte de données utiles à cet observatoire pourraient être mises à profit : le réseau de ports présents sur toute la côte normande, à l'image de ce qui a été fait en région PACA⁹⁹ ainsi que les divers organismes proches de la Collectivité tels que la CCI, les secteurs professionnels, etc.

Créer une dynamique de réseau

Des liens entre certains secteurs demandeurs pourraient être créés.

- dans l'optique de mutualisations de savoir-faire communs entre entreprises,
- entre les différentes formations sous forme d'options ou d'adaptation au monde maritime des modules de formation,
- entre les formations et les entreprises, avec une finalité proche de celle du Pôle normand des métiers de la mer (campus de métiers et des qualifications), qui a été labellisé.

⁹⁹ <https://actumaritime.wordpress.com/2017/04/30/lobservatoire-portuaire-loutil-de-mesure-indispensable-du-poids-de-leconomie-maritime/>

Cette dynamique de rapprochement permettra le renforcement de liens fondamentaux entre le maritime et le terrestre, sans lesquels le maritime ne peut se développer car il doit être relié au reste du territoire.

Des liens entre les services de l'État en Région et entre ceux de la Région elle-même sont indispensables à la bonne circulation des informations et à leur structuration.

Ainsi, grâce à une meilleure communication, les domaines d'excellence maritimes normands (EMR, logistique, construction navale, nautisme, etc.) pourront, premièrement, se connaître et échanger pour développer des complémentarités entre eux et avec les autres territoires et, deuxièmement, bénéficier du renforcement des liens entre ces filières maritimes et les filières connexes (agroalimentaire, santé, etc.).

Cette dynamique globale de réseau pourra également être complétée en associant le CESER de Normandie là où il peut contribuer aux réflexions transversales sur la maritimité. Il pourrait, dans un premier temps, être associé aux réflexions pour le développement de la maritimité à une échelle allant au-delà des frontières régionales, notamment aux travaux du Conseil maritime de façade.

Soutenir le tissu économique normand

Le Conseil régional a lancé en 2017 sa politique globale pour le développement de la pêche et de l'aquaculture, qui va contribuer à soutenir une partie non négligeable du tissu économique maritime normand. Il faut, dès lors, aller plus loin dans la démarche en élargissant le champ des secteurs soutenus vers l'économie maritime dans son ensemble : des secteurs traditionnels en passant par les secteurs émergents, de la rénovation de leurs infrastructures à leur accompagnement financier.

- **Conforter le développement des secteurs traditionnels**

Pour qu'ils puissent faire face aux évolutions pressenties au sein des secteurs maritimes, les secteurs traditionnels doivent être soutenus et accompagnés vers la maritimisation de leurs activités.

Il est impératif que les entreprises normandes prennent pleinement conscience du potentiel du maritime qui se retrouve dans une multitude de secteurs d'activité et du fait qu'il leur est possible de s'y investir. En effet, pour fonctionner, les secteurs spécifiques au maritime (construction de bateaux, équipements portuaires, etc.) ont besoin d'éléments connexes tels que **ferronerie, métallerie, mécanique, numérique, services**, etc. Un certain nombre de ces entreprises ne s'imaginent pas pouvoir élargir leur activité au maritime alors que la demande existe. Il serait donc opportun de faire connaître aux entreprises les possibilités qui s'offrent à elles et de permettre aux laboratoires d'experts de lever les freins à la diversification qui peuvent exister (problèmes opérationnels liés à la corrosion...).

La **diversification** des entreprises vers les activités maritimes devrait être perçue comme un atout leur permettant de ne pas dépendre d'un seul secteur et ainsi sécurisant les activités. CMN en est un exemple éloquent : la construction est le fil rouge de son activité mais la diversification du type de modèle construit lui permet de moins subir la crise quand elle touche l'un ou l'autre des secteurs (Construction de bateaux militaires, de yacht, d'hydroliennes, mise en place d'un complément d'activité à l'international).

De même, le développement du **numérique** concerne tous les secteurs maritimes. Ils doivent pouvoir bénéficier, de manière renforcée, d'un accompagnement au développement du numérique grâce au plan « Normandie Compétitivité Numérique », en association avec les acteurs du numérique tels que la CCI, le pôle de compétitivité nov@log, l'association @marrer (qui préfigure le cluster) et le GICAN.

Plusieurs secteurs économiques traditionnels doivent impérativement être soutenus car ils entraînent, par leur activité, tout un réseau de sous-traitants.

Parmi la **pêche**, la pêche hauturière¹⁰⁰, qui soutient en partie le réseau de la filière aval, mérite des investissements significatifs. La nouvelle politique pour la pêche et l'aquaculture normandes a été un premier pas de la Collectivité qu'elle pourrait renforcer pour permettre à la flotte hauturière de renouveler ses outils de pêche et de sécuriser les quotas, mais aussi de renouveler les infrastructures portuaires ou d'investir dans de nouveaux équipements.

La pêche et ses produits doivent être valorisés en profitant du développement de la marque Normandie par le biais de l'agence Normandie Attractivité, NFM, IRQUA Normandie, etc. Les productions **agroalimentaires** normandes sont d'ores et déjà réputées de qualité mais les produits de la mer n'ont pas encore la même notoriété. Il existe donc une marge de progression importante pour la reconnaissance de la valeur des produits de la mer normands, qui peut être soutenue par plusieurs types d'initiatives :

- rechercher des marchés hauts de gamme à l'étranger,
- mettre en valeur des poissons peu connus,
- accentuer les actions de communication sur le sujet « poisson bon plan »,
- favoriser la montée en gamme sur les produits régionaux de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture.

La présence des activités de **construction, de réparation, de déconstruction et de recyclage** sur le territoire représente un atout pour tous les secteurs qui nécessitent une flotte (pêche, nautisme, plaisance...), à condition que ces activités soient réparties de manière homogène et soient identifiables par les éventuels clients. De plus, le mix de plusieurs de ces activités au sein d'une entreprise peut être le moyen de lisser l'activité lors de périodes où elle s'amoindrit. Le CESER a constaté que l'organisation des secteurs en question pourrait être améliorée par le biais de plusieurs actions :

- Favoriser la construction de nouvelles unités dans le cadre du renouvellement de la flotte.
- Favoriser la mise en réseau des opérateurs de maintenance pour disposer d'une offre complète et homogène sur le territoire,
- Positionner la Normandie sur la déconstruction de petites et moyennes unités pourrait être un moyen de développer l'activité de manière complémentaire aux régions voisines comme l'Aquitaine, qui est positionnée sur la déconstruction de grosses unités en majorité,
- Le CESER, tout au long de ses travaux sur la maritimité, a pris conscience de l'ampleur des enjeux autour de la déconstruction navale et du recyclage, en particulier à propos des épaves et unités vétustes (BPHU, bateaux « ventouse », bâtiments professionnels). La nécessité dans les années à venir de trouver des solutions pour les déconstruire et les recycler ne fait pas de doute, en alliant plaisance, pêche et transport en un même lieu afin d'atteindre des volumes intéressants de bateaux. La Région devra, au regard du nombre de bateaux à déconstruire déjà identifiés et de l'évolution progressive de la législation dédiée, se pencher sur cette problématique pour anticiper un accompagnement ou la mise en place de mesures incitatives à destination des entreprises de la filière. Pour cela, une étude visant à déterminer

¹⁰⁰ « Se dit de la zone maritime éloignée des côtes, hors des eaux territoriales, de la navigation et de la pêche qui s'y pratiquent. » (http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/hauturier_hauturi%C3%A8re/39239)

l'opportunité et le potentiel d'une filière construction, maintenance, déconstruction pourrait être lancée.

Les ports de **plaisance** sont des entités indispensables qui ont un rôle majeur dans l'attractivité notamment touristique du littoral de la région. Les services et infrastructures disponibles doivent correspondre au maximum à la demande et pouvoir mettre en valeur le territoire et le littoral normand. Pour faire des ports de plaisance les portes d'entrées touristiques de la région, la Collectivité pourrait favoriser la mise en place du programme ODYSSEA¹⁰¹, soutenu par la Fédération Française des Ports de Plaisance, sur toute la Normandie. Ce programme, label européen qui, par un accompagnement technique, « *vis à développer des destinations d'excellence en connectant le port et la cité portuaire à l'arrière-pays, en créant un itinéraire Mer & Terre basé sur des thématiques d'escales et les nouvelles technologies* », a d'ores et déjà été lancé par l'UPNO (Union des ports du nord-ouest) au printemps 2017.

- **Préparer les secteurs émergents au « boom » de l'économie bleue**

Le développement des secteurs traditionnels de la mer s'accompagne de la croissance de secteurs dits « émergents » dans les domaines des énergies, de l'alimentation, de la santé, de la R&D, etc. Pour assurer la compétitivité de la Normandie dans la croissance bleue, ces secteurs doivent être accompagnés.

La Collectivité à d'ores et déjà identifié et choisi de soutenir un certain nombre de filières « d'excellence » qui sont, pour certaines, très en lien avec le maritime. En soutenant la chimie-pharmacie-cosmétique, les énergies, la logistique, la construction navale et le nautisme, le numérique (dont la marétique), elle accompagne le bon développement d'une partie conséquente de l'économie maritime normande.

82

Dans le prolongement de ces choix pour la croissance de la maritimité en Normandie, le CESER propose notamment de poursuivre et de renforcer le soutien de la Région au développement de la filière EMR et du réseau de sous-traitants par le biais d'investissements dans les infrastructures, d'un accompagnement de la sous-traitance, d'un renforcement des aides financières, etc. en collaboration avec les structures compétentes (ADN, CCI, etc.) et en faisant preuve de vigilance sur l'évolution de la situation de cette filière et sur son impact économique et social en Normandie.

Le secteur de la croisière maritime et fluviale, vecteur de développement de l'économie bleue et du tissu local, est en plein essor et représente un potentiel important en terme d'attractivité littorale. Ce potentiel, pour être exploité, nécessite d'ajuster certaines infrastructures d'accueil et la palette de services disponibles dans les villes « escale » ou tête de ligne¹⁰², qui ne se sont pas adaptées au même rythme que le développement rapide des croisières en terme de besoin d'accueil pour les croisiéristes. La Région ne dispose pas de cette compétence directe, mais elle a les capacités d'informer et d'inciter ses partenaires à investir dans cette direction au regard du potentiel de

¹⁰¹ <http://www.ffports-plaisance.com/tourisme/label-europeen-odyssea/>

¹⁰² Institut Français de la mer (http://www.ifmer.org/assets/documents/files/documents_ifm/fiche_croisiere_6_08.pdf)

« Les retombées sont considérables pour l'économie locale et elles diffèrent selon que le port est « tête de ligne » ou « escale de transit ». On comprend que dans le premier cas les taxes portuaires et les opérations techniques sur le navire sont plus importantes et les passagers séjournent plus volontiers en ville avant et après la croisière. En escale de transit par contre les organisateurs de loisirs (agences d'excursions, autocaristes, musées, guides, animations,...) et les commerces proches du port sont plus concernés. On retiendra que l'environnement (desserte aéroportuaire, routière ou ferrée, infrastructures hôtelières,...), les possibilités offertes par l'arrière-pays ou encore la proximité de sites à forte attraction touristique sont des éléments primordiaux. »

développement économique que le secteur de la croisière représente, à la fois pour les compagnies de transport mais également pour les commerces et services des villes d'escales.

Au sein du tissu économique global, la région compte un certain nombre de secteurs émergents qui constituent des activités « de niche », remarquables par leur rareté et leur spécificité. Ainsi, l'élevage de saumon, de méduses, d'hippocampes, ou encore la culture d'algues, font la spécificité de la Normandie et doivent être accompagnés. En effet, certaines de ces activités de niche sont appelées à se développer de manière considérable dans les années à venir, et constituent des activités à fort potentiel pour la recherche (alimentation, nutrition, santé, cosmétique, etc.).

- **Anticiper l'adaptation des infrastructures**

S'il est indispensable que la Normandie soutienne les secteurs économiques par les compétences renforcées qui lui ont été confiées dans le cadre du SRDEII, ils ne peuvent se développer dans de bonnes conditions que s'ils disposent également d'infrastructures adaptées et de bonne qualité. Ainsi, le CESER souhaite qu'une attention particulière soit accordée à l'amélioration des infrastructures portuaires, de la logistique et des points de débarque.

En parallèle, la préservation ou le développement des capacités d'adaptation des ports pour les activités émergentes (maintien des espaces en friches lorsque cela est possible pour conserver une flexibilité des espaces portuaires, remise en état d'infrastructures non utilisées, équipement des ports en technologie numérique...) doivent être gardées à l'esprit, de manière à ce que ces entités soient en mesure de suivre les bouleversements qui s'opéreront avec le développement de l'économie bleue.

Les ports de taille intermédiaire font face à d'autres problématiques spécifiques qui sont liées à leur dimension : ils ne disposent pas toujours des moyens d'investir dans des équipements coûteux qui conditionnent pourtant leur capacité à accueillir certaines activités et à se développer. Pour les soutenir et les fédérer, la Collectivité pourrait encourager ces ports de taille intermédiaire à se coordonner, communiquant sur leurs atouts et valorisant les activités que n'ont pas les grands ports, à l'image de l'Association des Ports Locaux de la Manche (APLM). De plus, des synergies pourraient être organisées pour soutenir leur développement et régler des problèmes communs grâce à la mise en lumière des complémentarités qui existent entre eux.

- **Faciliter l'accompagnement financier**

L'accompagnement financier est un point primordial et souvent un point critique pour les entreprises relevant de l'économie maritime. Leurs attentes sont variées et concernent toutes les structures : recherche de conseils et d'expertise, accès aux cautions bancaires, aides au financement des investissements, délais d'instruction des dossiers et de déblocage des fonds, etc.

La Région qui dispose de nombreux outils en ce domaine doit bien prendre en compte les spécificités de l'économie maritime pour faciliter le fonctionnement des entreprises et éviter des blocages souvent contre productifs.

La Région a mis en place l'ADN, « guichet unique » destiné à simplifier l'accompagnement des entreprises et à répondre à leurs fortes attentes. Le CESER souhaite que la Région soit attentive à la cohérence de l'accompagnement global et financier avec les besoins exprimés.

Anticiper les risques identifiés

- **Les possibles conséquences du Brexit**

L'avenir des secteurs maritimes normands, dont la présentation a été faite, est incertain face aux évolutions qui vont avoir lieu dans le cadre du BREXIT. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, exprimée en juin 2016 lors d'un référendum, devrait être effective deux ans après le déclenchement officiel¹⁰³ des négociations (sous réserve des résultats) et bouleverser l'équilibre actuel qui existe entre chacun des secteurs composant l'économie maritime de la région et même de toute la façade.

Le CESER a déjà alerté la Collectivité à ce sujet lors d'un de ses avis, en insistant sur « *le fait que la Région doit être vigilante face aux risques considérables que peut représenter le BREXIT, ainsi que les conséquences qu'il peut engendrer pour ces secteurs au niveau de la pêche, du commerce, du transport... etc..* »¹⁰⁴.

De manière générale, le CESER pressent que la Normandie, avec les règles de l'Union-européenne, risque de se trouver pénalisée face à l'Angleterre qui disposera d'une plus grande marge de manœuvre. Ces deux territoires voisins par la Manche auront cependant besoin de trouver des terrains d'entente et d'interagir et devraient donc s'attacher à conserver de bonnes relations malgré les bouleversements à venir.

Plusieurs phénomènes globaux risquent de venir perturber les relations et les échanges habituels entre la Normandie et la Grande-Bretagne :

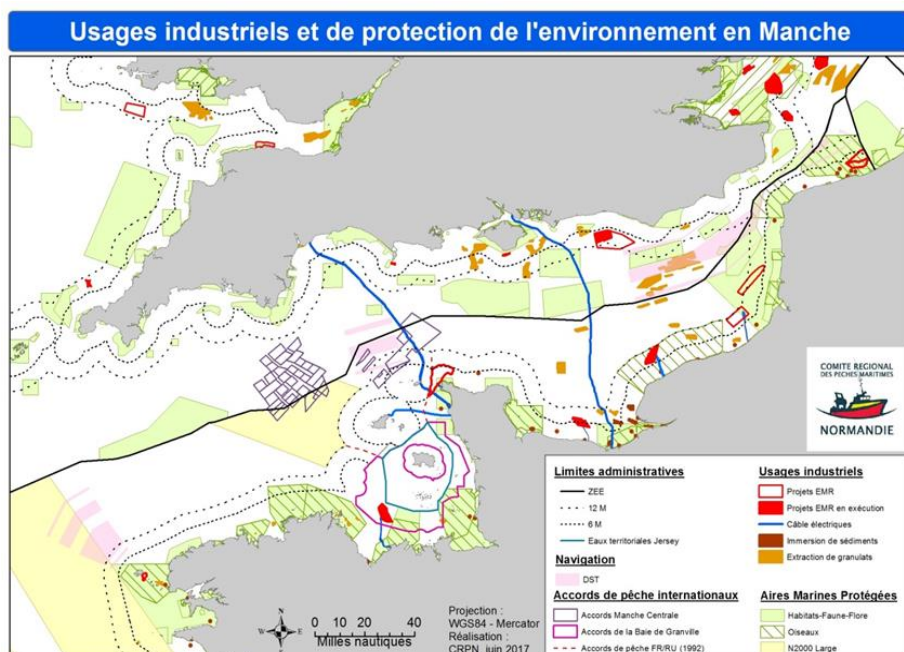
84

- Déstabilisation des marchés en partie suite à l'évolution de la parité monétaire,
- Déstabilisation des projets inscrits aux programmes Interreg et des autres politiques communes qui permettaient de percevoir des financements européens,

Face à de nombreuses incertitudes générales liées au BREXIT, le CESER suggère la mise en place d'un dispositif d'alerte, de suivi et d'évaluation de ses conséquences – positives et négatives – pour la Normandie, qui pourrait permettre d'appréhender de manière plus précise les changements en cours et de mettre en œuvre les ajustements nécessaires des politiques de la Région. Le CESER considère qu'il sera opportun de renforcer la vigilance de la permanence de l'antenne normande à Bruxelles et favoriser l'échange d'informations avec la Région et l'État, pour alimenter ce dispositif de suivi et d'évaluation.

¹⁰³ <http://www.touteurope.eu/actualite/qu-est-ce-que-le-brexite.html>

¹⁰⁴ Avis sur la Nouvelle politique régionale de la pêche et de l'aquaculture, 30 mars 2017



Source : CRPM Normandie.

Le BREXIT va engendrer des changements en lien étroit avec le découpage géographique des territoires maritimes et ses activités en mer. L'inquiétude des acteurs maritimes est forte quant à la capacité des anglais à tirer les conséquences des événements liés au BREXIT à leur avantage.

La Normandie est exposée à de nombreux risques émanant de ces changements et doit alerter autant que possible au sein des instances où elle est représentée à propos de :

- La réduction de la zone de pêche de moitié si la Grande-Bretagne décide de lui interdire l'accès à ses eaux territoriales (frontière matérialisée par la ligne noire de la Zone Economique Exclusive sur cette carte).
- L'amplification des conflits d'usage qui existent déjà entre les différents acteurs normands. En effet, la sortie d'une partie des eaux britanniques des flottilles françaises pourrait entraîner un repli sur la façade normande qui poserait problème à l'installation d'éoliennes offshore en termes d'espace occupé. La cohabitation pourrait être rendue difficile sur un même espace et risquer de poser un problème d'acceptation sociale des projets éoliens futurs.
- La création éventuelle de conflits dans les secteurs du transport transmanche (voyageurs et marchandises) lié à l'évolution des règles de circulation des biens et des personnes (frontières douanières, contrôles renforcés, droit du travail, circulation des étudiants, etc.)
- Le départ possible des anglais résidents à l'année ou ponctuellement sur le territoire normand, en logement classique ou bateau de plaisance et la baisse attendue du pouvoir d'achat de ceux qui resteront sont, tous deux, synonymes d'une perte économique pour les entreprises et les collectivités de la région.

- L'exacerbation des conflits liés au développement des énergies marines : la gestion à prévoir concernant les câbles électriques transmanche (câbles sous-marins) devra donner lieu à de nouvelles négociations.
- Les enjeux à propos de la sécurité maritime en Manche sont à considérer notamment compte tenu du fait que, du côté anglais, elle se trouve gérée par des entreprises de droit privé.
- La remise en question possible des accords bilatéraux en fonction de l'évolution des relations entre la France et la Grande-Bretagne.

Pour conclure, le BREXIT entraîne une multitude d'incertitudes pour les acteurs normands de la mer. Dans la mesure où rien n'est figé à ce jour, le CESER ne peut que souhaiter que les différents représentants de la Collectivité régionale puissent être le relais des alertes soulevées précédemment lors de leurs représentations dans les structures concernées par les enjeux maritimes (CRPN, etc.).

• **Les enjeux environnementaux**

Les risques environnementaux, qu'ils soient liés à des phénomènes naturels ou à l'activité humaine, constituent une menace pour le bon fonctionnement des activités maritimes. La Collectivité régionale dispose de plusieurs moyens d'action permettant de prévenir ou de réduire ces menaces, notamment dans le cadre de sa compétence en aménagement du territoire et environnement (déclinée en partie par le SRADET).

Elle devrait particulièrement veiller au bon état écologique de ses eaux, préalable indispensable pour assurer la qualité des produits de la pêche, de la conchyliculture et de l'aquaculture et au maintien de l'image de la marque Normandie dans son volet agroalimentaire. Pour cela, il sera nécessaire de maîtriser au mieux l'état du milieu (contrôler et sanctionner les rejets de l'agriculture et de l'élevage intensif, des activités humaines, l'extraction de granulats et le dépôt de sédiments de clapage...) et de relancer de façon significative les plans de réduction d'intrants et de favoriser les pratiques alternatives. Dans cette optique, la Région pourra, parallèlement, renforcer ses relations avec l'IFREMER, le ROLNP, le Conservatoire du littoral et les APNE, afin de s'appuyer sur la pertinence de leurs observations et leurs rôle de lanceur d'alerte sur l'environnement maritime et renforcer le financement des programmes de suivi des impacts environnementaux.

Dans un souci de protection de l'environnement et des populations notamment, il serait nécessaire d'anticiper les évolutions dues au réchauffement climatique, par notamment par la prise en compte de l'élévation du niveau de la mer dans les documents d'urbanisme, par une bonne gestion des risques de submersion, de retrait du trait de côte et des conséquences de la disparition ou de l'apparition de certaines espèces en Manche. La contrainte des évolutions climatiques qui pousse à mettre en œuvre des pratiques nouvelles, pourrait être transformée en opportunité. A ce titre, le CESER souhaiterait que l'adaptation au changement soit facilitée, par exemple, par l'ouverture aux expérimentations dans ce champ.

Explorer d'autres pistes de développement

L'étude de la maritimité et du développement de l'économie maritime en Normandie soulève une quantité de questionnements qui sont autant d'axes d'études à approfondir dans les domaines de la formation, du tourisme, des transports, de la R&D et de l'innovation.

Les aspects suivants sont empreints de forts enjeux pour le développement de l'économie maritime et, en ce sens, de prochaines études pourraient s'attacher à traiter ces thèmes :

- La formation :

Le secteur maritime est en pleine évolution avec l'apparition de nouvelles technologies (éolien, hydrolien...) et des apports du numérique de manière générale. Les secteurs, les métiers et les postes évoluent en permanence et ont déjà commencé à le faire dans des secteurs maritimes qui sont voués à une mutation aussi rapide que celle qui est pressentie pour l'économie bleue.

Les professionnels actuels et ceux de demain devront se former à ces nouvelles technologies du maritime et notamment au numérique, à ce qu'on appelle la marétique. C'est cette formation et sa capacité à s'adapter aux métiers de demain qui pourra permettre à la Normandie de se développer et de recruter au sein même du territoire des équipes opérationnelles lorsque les entreprises seront en mesure d'embaucher.

Pour conclure, la Région doit faire en sorte d'être en capacité d'anticiper les besoins en formation des activités maritimes de demain pour favoriser la montée en compétences liée au développement de l'économie bleue.

87

- Le tourisme :

Les opportunités dans les domaines du tourisme sont vastes au regard du potentiel de la Normandie, qui dispose de nombreux atouts autant en mer, sur le littoral ou la côte que par sa situation géographique au sein de l'Europe. Il existe un potentiel de développement à soutenir dans une multitude de domaines et parmi eux, le CESER souhaiterait que l'accent soit mis sur le nautisme, les croisières maritimes mais aussi fluviales et enfin la qualité des infrastructures et des services d'accueil dans les villes « escale » et tête de ligne¹⁰⁵ de ces croisières.

De plus, la qualité du patrimoine maritime et localisé en bordure du littoral est également un grand facteur d'attractivité normand et doit impérativement le rester. La mise en place d'une sorte de fonds régional de préservation du patrimoine pourrait être adaptée à la conservation de certains lieux ou monuments du littoral, permettant de préserver l'attractivité liée au tourisme de mémoire (plages du débarquement), à l'architecture remarquable (Iles Saint Marcouf) et au patrimoine naturel rare (côte d'albâtre) qui font la spécificité de la Normandie.

¹⁰⁵ Institut Français de la mer (http://www.ifmer.org/assets/documents/files/documents_ifm/fiche_croisiere_6_08.pdf)
« Les retombées sont considérables pour l'économie locale et elles diffèrent selon que le port est « tête de ligne » ou « escale de transit ». On comprend que dans le premier cas les taxes portuaires et les opérations techniques sur le navire sont plus importantes et les passagers séjournent plus volontiers en ville avant et après la croisière. En escale de transit par contre les organisateurs de loisirs (agences d'excursions, autocaristes, musées, guides, animations,...) et les commerces proches du port sont plus concernés. On retiendra que l'environnement (desserte aéroportuaire, routière ou ferrée, infrastructures hôtelières,...), les possibilités offertes par l'arrière-pays ou encore la proximité de sites à forte attraction touristique sont des éléments primordiaux. »

- Les transports :

L'accessibilité est la base du bon fonctionnement des flux et les transports maritimes et fluviaux n'y échappent pas. En effet, les activités maritimes ne peuvent pas subsister sans un maillage leur permettant d'échanger avec l'intérieur du territoire et le réseau normand est perfectible sur un certain nombre de points qui restent réputés difficiles (qu'ils concernent le rail, les routes, les fleuves).

L'amélioration du réseau routier et des dessertes portuaires (grands ports, ports intermédiaires) doit donc rester un point important dans les projets de la Région, permettant de faciliter les échanges et, par conséquent, le développement de l'économie bleue.

Dans l'approche du « Seine Gateway »¹⁰⁶, développée par l'AURH et à laquelle ont participé les ports de Normandie, il est important de garder présent à l'esprit la nécessité de doper l'effet réseau qui passe par la reconnaissance de tous au service d'un projet commun. Il s'agit d'une mise en dynamique à l'échelle de la façade Manche et de la Vallée de la Seine d'un territoire à haut niveau de services, d'un système logistique performant au service de tous les ports et les plateformes (quelle que soit leur taille (ils sont complémentaires), au service de l'industrie et d'un grand bassin de consommation. Cette intelligence collective se conjugue de multiples façons pour répondre aux défis de développement industriel, touristique, agricoles, culturel, patrimonial, naturel, économique au service des habitants d'une société 2.0 animée par le souci de la transition énergétique qui demande à changer de paradigme.

88

Pour finir, un certain nombre de questions restent en suspens à ce jour dans le secteur des transports car des évolutions sont à venir suite au BREXIT. L'attention de la Région doit être tournée vers le transport transmanche de manière à anticiper au maximum les changements et préparer les négociations possibles car le territoire devra s'adapter rapidement.

- La R&D et l'innovation :

Des opportunités de R&D s'ouvrent depuis quelques années en parallèle de la prise de conscience de l'importance de la mer et de son potentiel dans de multiples champs, dont certains restent encore à découvrir parmi la majeure partie des profondeurs des mers encore inexplorée.

Parmi les potentiels de la biodiversité marine encore inconnue, on compte de possibles avancées dans les secteurs de la santé, de l'alimentaire, de l'éolien offshore et de l'hydrolien, dans l'exploitation de granulats en mer, etc. Ces avancées pourront être obtenues plus rapidement et seront mieux exploitées si la Région soutient les coopérations qui peuvent être mises en place entre les unités de recherche régionales, l'IFREMER, le SMEL, les universités, etc. Des opportunités sont déjà saisies avec notamment la contribution de l'université de Caen sur la recherche relative aux potentiels maritimes de la Normandie et ses spécificités : il faut multiplier ce type de démarches.

Le CESER souhaiterait également que la Collectivité régionale puisse accompagner l'intensification des études sur les fonds marins en donnant plus de moyens aux laboratoires de recherche et aux universités normandes pour élargir les connaissances en matière de biodiversité en mer. De même,

¹⁰⁶ Marque déposée par l'AURH (Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'estuaire de la Seine), le Seine Gateway correspond au projet économique stratégique de la vallée de Seine.

les réflexions sur les potentialités des nouvelles technologies dans la production et l'acheminement des EMR existantes et à venir devraient être poursuivies.

En matière d'innovation, le cluster marétique¹⁰⁷ qui émerge doit être accompagné dans sa montée en puissance, en tant qu'entité regroupant les intérêts d'une multitude de secteurs intervenant dans l'économie bleue. Il s'intéresse en effet à tous les domaines qui vont être impactés par le « boom » de l'économie maritime en leur permettant un développement par les nouvelles technologies numériques, indispensable à leur compétitivité.

Par ailleurs, les opportunités qu'offre le pôle de compétitivité mer déployé en Bretagne méritent d'être de nouveau analysées afin que la Normandie puisse en bénéficier. La collaboration avec ce pôle, sous une forme à définir (association, partenariat...), serait bénéfique au développement de la maritimité.

¹⁰⁷ <https://www.ccirezo-normandie.fr/reseau/57176-maretique>

« La Marétique est une branche de connaissances et un champ d'activités à explorer.

La Marétique est à l'intersection des économies : maritime, numérique et de la connaissance [...]

Elles concernent de nombreuses activités maritimes et de nombreux professionnels de la mer : la pêche, le transbordement de passagers, la logistique portuaire, le transport de marchandises, la sécurité en mer, la gestion de la ressource, la connaissance des fonds marins, le nautisme, l'environnement, la gestion des risques, l'aménagement côtier et les interfaces terre-mer, la navigation, la conception des navires,...

Ces technologies sont à la fois variées et évolutives. Variées, car elles couvrent la modélisation mathématique, le modèle numérique haute résolution, le calcul algorithmique, la réalité virtuelle, la 3D, le rendu réaliste, la génération de formes,... Evolutives dans la mesure où la recherche les fait progresser extrêmement rapidement. »

Annexes

Annexe 1 : Document stratégique de la façade maritime Manche Est Mer du Nord

Document stratégique de la façade maritime Manche Est-mer du Nord	Note de synthèse	
	Objet : Gestion intégrée de la mer et du littoral dans ses composantes « Stratégie nationale pour la mer et le littoral », « planification de l'espace maritime » et « documents stratégiques de façade »	
Rédaction : DIRM MEMN/MCPM/Secrétariat CAF/Comité technique DSF	Date : 09/06/2015	
Diffusion : Comité technique DSF		

De nouveaux usages de la mer du littoral se développent et s'ajoutent aux usages traditionnels pour tirer parti de leurs ressources naturelles.

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant *engagement national pour l'environnement* a introduit dans le code de l'environnement le concept de gestion intégrée de la mer et du littoral (GIML) qui repose à la fois sur une stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNML) et des documents stratégiques de façade maritime (DSF) en métropole et des documents stratégiques de bassin (DSB) outre-mer.

La directive du Parlement et du Conseil établissant *un cadre pour la planification de l'espace maritime et la gestion intégrée des zones côtières*, qui a été adoptée par le Conseil le 17 juillet 2014, vise à promouvoir la croissance durable des activités maritimes et côtières et l'utilisation durable des ressources marines et côtières.

a. La stratégie nationale pour la mer et le littoral

La stratégie nationale a vocation à coordonner toutes les politiques sectorielles s'exerçant en mer ou sur le littoral. Dans une perspective de gestion intégrée des espaces, elle doit comporter les orientations relatives à la protection des milieux, des ressources et du patrimoine, à la prévention des risques, à la recherche et à l'innovation, au développement durable des activités économiques.

La stratégie nationale pour la mer et le littoral, qui exprime la politique maritime du gouvernement, est en cours d'élaboration au niveau ministériel. Elle est définie dans un document fixant pour 6 ans les priorités de l'Etat constituant le cadre de référence pour la protection du milieu, la valorisation des ressources marines et la gestion intégrée et concertée des activités liées à la mer et au littoral, à l'exception de celles qui ont pour unique objet la défense ou la sécurité nationale.

Les travaux préparatoires se sont déroulés ces derniers mois avec la rédaction de la première partie de la stratégie, à savoir le rapport d'état des lieux « mer et littoral » qui doit servir de socle à l'élaboration de la stratégie. Le rapport final a été présenté au Conseil national de la mer et des littoraux (CNML) plénier du 24 novembre 2014. En parallèle, un travail d'identification par le CNML des enjeux et priorités de la SNML a été réalisé. L'objectif du ministre chargé de la mer est d'aboutir à une présentation d'une première version de la SNML au CNML à l'automne 2015.

b. La planification de l'espace maritime

Dans le sillage de la déclaration de Limassol sur la politique maritime intégrée (2012) et de la communication de la Commission sur la croissance bleue (2012), la directive européenne relative à la planification vise à instaurer un cadre pour la planification spatiale maritime (qui renvoie à la cartographie des activités humaines existantes et potentielles dans l'espace maritime) et la gestion intégrée des zones côtières (qui renvoie à la mise en œuvre coordonnée des différents processus politiques affectant les côtes, en tenant compte des interactions terre-mer). Elle doit ainsi contribuer à une gestion et à une planification cohérente des différents usages de l'espace maritime et côtier, à une coordination des différents instruments intéressant la gestion côtière, au développement de principes communs pour la poursuite des processus de planification spatiale en mer et de gestion des côtes, et à la

coopération transfrontalière.

Cette directive crée plusieurs obligations « à caractère procédural » pour les États membres :

- le développement et la mise en œuvre de plans spatiaux maritimes et de stratégies de gestion côtière ;
- la coordination ou l'intégration des plans spatiaux maritimes et des stratégies intégrées de gestion des côtes, afin de garantir le lien terre/mer ;
- la coopération entre les États membres et les pays tiers pour garantir des approches cohérentes au niveau du bassin maritime.

La directive est à transposer en droit interne avant juillet 2016 et les programmes de planification maritime établis au plus tard en 2021.

c. les documents stratégiques de façade maritime (DSF)

Le document stratégique de façade décline à la fois la stratégie nationale pour la mer et le littoral et les outils de mise en œuvre de la directive cadre sur la planification de l'espace maritime.

Il précise et complète les orientations de la stratégie nationale au regard de ses enjeux économiques, sociaux et écologiques propres. A ce titre, il comporte d'une part une démarche stratégique reprenant les quatre premiers thèmes de la stratégie nationale (préservation de l'environnement, prévention des risques, connaissance et formation et développement durable des activités) et, d'autre part, une approche spatiale visant à coordonner les activités et enjeux et à prévenir les conflits liés à la diversification et à la densification croissante des usages de la mer et du littoral.

La clarification du régime d'opposabilité des DSF (article L.219-1 et suivants du code de l'environnement) est finalement portée par amendement gouvernemental dans la loi biodiversité dont l'examen a débuté mi-mars à l'Assemblée nationale.

94 La première phase de préparation du document stratégique de façade consiste en l'état des lieux des enjeux et des activités maritimes de la façade et comporte une analyse spatiale.

Le secrétaire d'Etat chargé de la mer, dans sa rencontre avec les préfets coordonnateurs des façades maritimes du 10 mars 2015, a fixé l'échéance de début 2016 pour l'élaboration de la « situation de l'existant » afin d'engager ensuite la deuxième phase de la démarche stratégique elle-même.

Le document stratégique de façade est élaboré et mis en œuvre au sein de la commission administrative de façade maritime (CAF), sous l'autorité des préfets coordonnateurs.

Le code de l'environnement prévoit que le DSF puisse comporter des dispositions spécifiques par sous-ensemble géographique. En anticipation du DSF, les préfets coordonnateurs de la façade maritime Manche Est-mer du Nord ont constitué fin 2013 un groupe de travail dans le périmètre de la baie de Seine orientale pour élaborer un état des lieux et un diagnostic des enjeux de ce secteur, en préparation du DSF. Ses travaux, actuellement en cours, devraient aboutir au début du second semestre 2015.

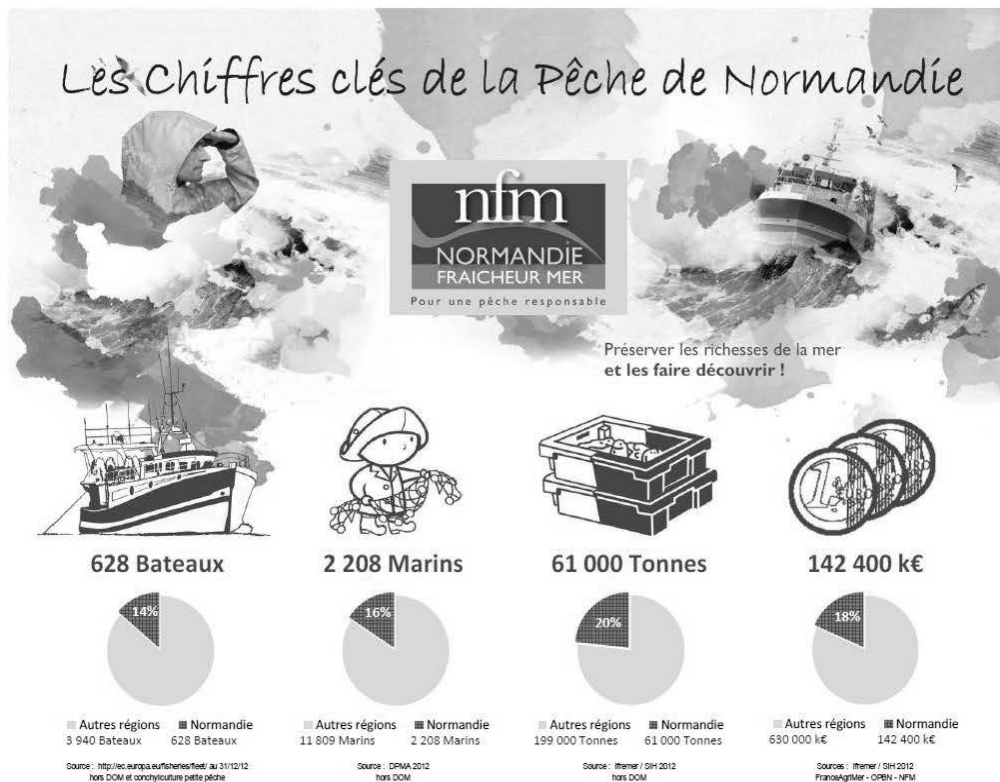
Un comité technique d'élaboration du DSF Manche Est-mer du Nord a été établi par l'arrêté inter-préfectoral de création de la CAF Manche Est-mer du Nord du 20 novembre 2015. Il reste à l'activer en déterminant notamment les noms des correspondants des services qui le constituent, la direction interrégionale de la mer étant chargée du secrétariat de la CAF et de la coordination des travaux de ce comité technique.

Le comité technique bénéficie de l'appui technique du CEREMA direction territoriale Normandie-Centre.

L'élaboration de cet état des lieux doit être menée en concertation avec le conseil maritime de la façade qui a déjà commencé à réfléchir dans ses différentes instances sur le sujet dès juin 2014. L'association du CMF pourra amener à rassembler toutes les commissions spécialisées sur ce thème ou à créer un groupe de travail temporaire spécifique.

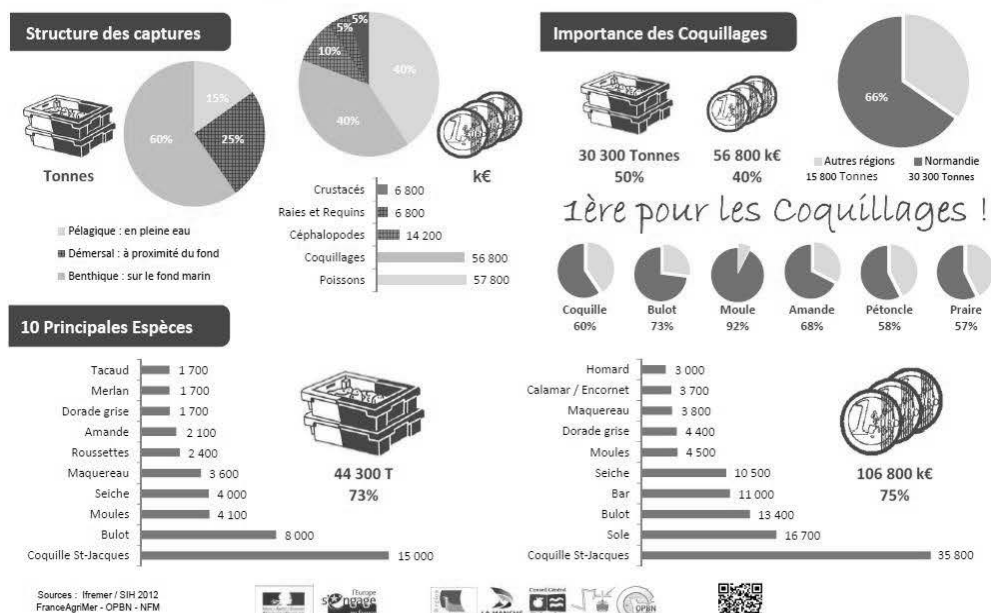
La volonté du ministre est que l'aboutissement de l'ensemble de ces démarches tant nationale que locales permette de donner de la visibilité aux acteurs du monde maritime et de mettre en lumière la gestion des différents usages de la mer.

Annexe 2: Les chiffres clés de la pêche de Normandie



95

2ème Région de Pêche Maritime Française !



Les Captures de la Pêche de Normandie

nfm
NORMANDIE
FRAICHEUR MER
Pour une pêche responsable

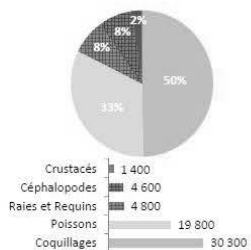
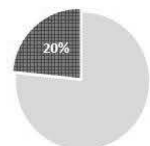
Préserver les richesses de la mer
et les faire découvrir !

Toutes Espèces

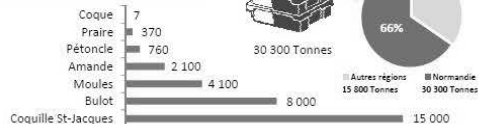
Autres poissons	260
Autres crustacés	75
Autres coquillages	30
Autres requins	15
Autres céphalopodes	7
Crabe vert	5
Daurade royale	6
Coque	7
Palourde japonaise	8
Lançon	10
Bouquet	20
Vive	30
Julienne	30
Sole blonde	40
Vieille	50
Huitre plate	60
Étrille	75
Saint Pierre	75
Limande sole	80
Crevette grise	90
Barbue	90
Mulet	110
Rouget-Barbet	150
Homard	190
Limande franche	250
Lotte	250
Turbot	250
Congre	260
Gronkin perlon	270
Tourteau	350
Praire	370
Lieu jaune	400
Cabillaud	500
Calamar / Encornet	600
Araignée	600
Eglefin	600
Chinchard	600
Pétoncle	760
Raies	1 000
Bar	1 100
Plie	1 200
Gronkin rouge	1 300
Hâ Émissole	1 400
Sole	1 500
Hareng	1 700
Tacaud	1 700
Merlan	1 700
Dorade grise	1 700
Amande	2 100
Roussettes	2 400
Maquereau	3 600
Seiche	4 000
Moules	4 100
Bulot	8 000
Coquille St-Jacques	15 000



61 000 Tonnes



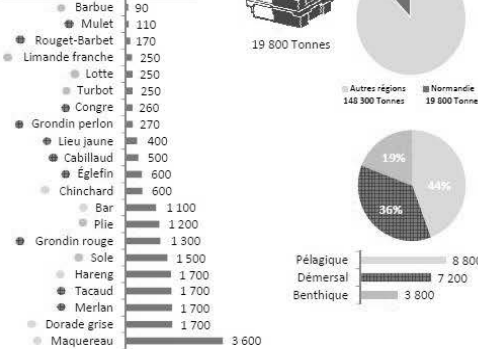
Coquillages



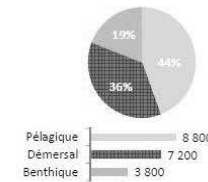
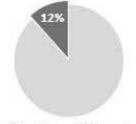
30 300 Tonnes



Poissons



19 800 Tonnes



Raies et Requins



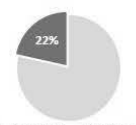
4 800 Tonnes



Céphalopodes



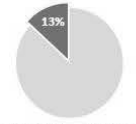
4 600 Tonnes



Crustacés



1 400 Tonnes



Source : Ifremer / SIH 2012





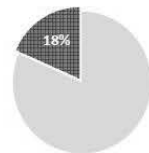
Préserver les richesses de la mer
et les faire découvrir !

Toutes Espèces

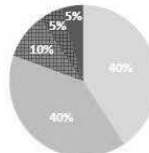
Autres poissons	500
Autres crustacés	400
Autres requins	60
Autres coquillages	50
Autres céphalopodes	10
Crabe vert	5
Coque	15
Langon	15
Palourde japonaise	40
Vieille	50
Daurade royale	60
Julienne	90
Mulet	160
Vive	180
Limande franche	190
Huitre plate	210
Étrille	230
Sole blonde	230
Limande sole	260
Chinchard	290
Grondin perlou	370
Bouquet	420
Amande	460
Pétoncle	470
Congre	490
Crevette grise	600
Hareng	700
Églefin	720
Barbue	730
Saint Pierre	830
Tourteau	860
Tacaud	1 100
Rouget-Barbet	1 200
Araignée	1 300
Grondin rouge	1 300
Roussettes	1 400
Lotte	1 500
Lieu jaune	1 600
Praire	1 800
Plie	2 000
Cabillaud	2 200
Merlan	2 300
Raies	2 600
Hâ Émissole	2 700
Turbot	2 900
Homard	3 000
Calamar / Encornet	3 700
Maquereau	3 800
Dorade grise	4 400
Moules	4 500
Seiche	10 500
Bar	11 000
Bulot	13 400
Sole	16 700
Coquille St-Jacques	35 800



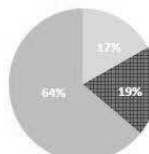
142 400 k€



Autres régions 630 000 k€
Normandie 142 400 k€



Crustacés 6 800
Raies et Requins 6 800
Céphalopodes 14 200
Coquillages 56 800
Poissons 57 800



Pélagique 24 150
Démersal 27 150
Benthique 90 500

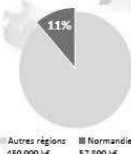
Pélagique : en pleine eau
Démersal : à proximité du fond
Benthique : sur le fond marin

Poissons

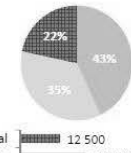
Sole blonde	225
Limande sole	300
Chinchard	300
Grondin perlou	370
Congre	490
Hareng	700
Églefin	720
Barbue	750
Saint-Pierre	830
Tacaud	1 100
Rouget-Barbet	1 200
Grondin rouge	1 300
Lotte	1 500
Lieu jaune	1 600
Plie	2 000
Cabillaud	2 200
Merlan	2 300
Turbot	2 900
Maquereau	3 800
Dorade grise	4 400
Bar	11 000
Sole	16 700



57 800 k€



Autres régions 450 000 k€
Normandie 57 800 k€



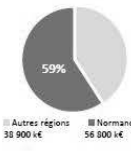
Démersal 12 500
Pélagique 20 400
Benthique 24 800

Coquillages

Coque	15
Huitre plate	210
Amande	460
Pétoncle	470
Praire	1 800
Moules	4 500
Bulot	13 400
Coquille St-Jacques	35 800



56 800 k€



Autres régions 33 900 k€
Normandie 56 800 k€

Céphalopodes

Calamar / Encornet	3 700
Seiche	10 500



14 200 k€



Autres régions 63 100 k€
Normandie 14 200 k€

Raies et Requins

Roussettes	1 400
Raies	2 600
Hâ Émissole	2 700



6 800 k€



Autres régions 13 800 k€
Normandie 6 800 k€

Crustacés

Étrille	230
Bouquet	420
Crevette grise	600
Tourteau	900
Araignée	1 300
Homard	3 000



6 800 k€



Autres régions 63 500 k€
Normandie 6 800 k€

Sources : Ifremer / SIH 2012
FrancoAgriMer - OPBN - NFM



Annexe 3: Le réseau d'entreprises de recyclage de BPHU agréées



Réseau des entreprises de recyclage de BPHU agréées

*16 entreprises disposant de
50 sites de recyclage partout en France*



Association pour la Plaisance Eco-Responsable (APER)
Port de Javel Haut – 75015 PARIS | Tel : 01 44 37 04 02
contact@aper.asso.fr – www.recyclermonbateau.fr

Liste des sigles

ADN	.....	Agence de Développement pour la Normandie	
APER	.....	Association pour la Plaisance Ecoresponsable	
APLM	.....	Association des Ports Locaux de la Manche	
APNE	.....	Association pour la protection de la nature et de l'environnement	
AURH	.....	Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'estuaire de la Seine	
BPHU	.....	Bateau de Plaisance Hors d'Usage	
BREXIT	.....	Le "Brexit" est une abréviation de "British Exit", évoquant la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne. ¹⁰⁸	
CAF	.....	Commission Administrative de Façade maritime	
CCI	.....	Chambre de Commerce et d'Industrie	
CIMer	.....	Comité interministériel de la Mer	
CMN	.....	Constructions Mécaniques de Normandie	
CNML	.....	Conseil National de la Mer et du Littoral	
SCOT	.....	Schéma de Cohérence Territoriale	
CPER et CPIER	.....	Contrat de Plan État Région et Contrat de Plan Interrégional État Région	
CRC	.....	Comité Régional de la Conchyliculture	
CRITT T&L	.....	Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie - Transport et Logistique	
CRPM	.....	Comité Régional des Pêches Maritimes	99
DAM	.....	Direction des Affaires Maritimes	
DCNS	.....	Entreprise devenue Naval Group en 2017	
DCPEM	.....	Directive Cadre pour la Planification de l'Espace Maritime	
DCSMM	.....	Directive Cadre sur la Stratégie pour le Milieu Marin	
DDTM	.....	Direction Départementale des Territoires et de la Mer	
DGA	.....	Direction Générale de l'Armement	
DIRM	.....	Directions Régionales de la Mer	
DIRMer	.....	Direction Interrégionale de la Mer Manche Est - mer du Nord	
DPMA	.....	Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture	
DREAL	.....	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	
DSB	.....	Document Stratégique de Bassin	
DSF	.....	Document Stratégique de Façade	
DSF	.....	Document Stratégique de Façade Maritime	
EMR	.....	Energies Marines Renouvelables	
EPCI	.....	Etablissement Public de Coopération Intercommunale	
F2N	.....	Filière Nautique Normande	
FEAMP	.....	Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche	
FEDER	.....	Fonds Européen de Développement Régional	

¹⁰⁸ <http://www.touteleurope.eu/actualite/qu-est-ce-que-le-brexit.html>

FIN	.....	Fédération des Industries Nautiques
FNEN	.....	France Nature Environnement Normandie
FranceAgriMer	.....	Etablissement national des produits de l'agriculture et de la mer
GICAN	.....	Groupement des Industries de Construction et Activités Navales
GIML	.....	Gestion Intégrée de la Mer et du Littoral
GIZC	.....	Gestion Intégrée des Zones Côtières
GPM	.....	Grands Ports Maritimes
HAROPA	.....	Groupement d'Intérêt Economique Le Havre, ROuen, Paris
Ifremer	.....	Institut Français de Recherche pour l'exploitation de la Mer
IRQUA Normandie	.....	Institut Régional de la Qualité Agroalimentaire de Normandie
NFM	.....	Normandie Fraicheur Mer
NOTRe	.....	loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République
ONEM	.....	Ouest Normandie Energies Marines
OPN	.....	Organisation des Pêcheurs Normands
PCET	.....	Plan Climat Energie Territoire
PCP	.....	Politique Commune de la Pêche
PEM	.....	Planification de l'Espace Maritime
PMI	.....	Politique Maritime Intégrée
PNA	.....	Ports Normands Associés
PPRI	.....	Plan de Prévention du Risque Inondation
PROEPP	.....	Plan Régional d'Organisation et d'Equipement des Ports de Pêche normands
R&D	.....	Recherche et Développement
ROLNP	.....	Réseau d'Observation du Littoral Normand et Picard
SCOT	.....	Schémas de Cohérence Territoriaux
SGMer	.....	Secrétariat Général de la Mer
SMEL	.....	Syndicat Mixte synergie Mer et Littoral
SMPD	.....	Syndicat Mixte du Port de Dieppe
SNML	.....	Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral
SRCAE	.....	Schéma Régional Climat Air Energie
SRDAM	.....	Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine
SRDEEII	.....	Schéma Régional de Développement Economique, des Entreprises, de l'Internationalisation et de l'Innovation
TAC	.....	Taux admissibles de capture
TIC	.....	Technologies de l'Information et de la Communication
UPNO	.....	Union des Ports du Nord-Ouest
ZEE	.....	Zone Economique Exclusive
ZNIEFF	.....	Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique et Floristique de Normandie