

Contribution du Comité Régional CGT Bretagne

Sur le Document Stratégique de Façade

Nord Atlantique Manche Ouest



Cette contribution du Comité Régional de la CGT Bretagne sur le [Document Stratégique de la Façade Nord Atlantique Manche Ouest](#) (DSF NAMO) fait suite [à celle produite dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie Nationale de la Mer et du Littoral](#) (SNML) (voir annexe 1)

Les mandats CGT au CMF et au CESER Bretagne, les fédérations et les syndicats des nombreuses professions liées à la mer et au littoral dans notre Région ont également contribué sous diverses formes à la prise en compte des enjeux économiques, sociaux et environnementaux par le DSF.

Organisées par la Confédération le 15 novembre 2018 à Brest-Océanopolis, [« Les Assises Sociales et Environnementales de la Mer et du Littoral »](#) (ASEML) « *pour promouvoir des politiques publiques et une reconquête industrielle s'inscrivant dans un développement humain durable* », ont rassemblé 120 représentants de syndicats CGT de secteurs liés à la mer très divers. ([Voir articles de presse joints](#))

[Les principales propositions de la CGT pour la SNML](#) (annexe 2) ainsi que les travaux de ces Assises sociales et Environnementales sont autant d'éléments de réflexion pour une prise en compte de la dimension sociale dans le DSF et du plan d'action qui va suivre.

En effet, malgré la prise en compte de quelques propositions du collège des salariés et d'utilisateurs de la mer, le déséquilibre entre les objectifs stratégiques socio-économiques et les objectifs environnementaux nous préoccupe fortement.

Ce déséquilibre est à la fois quantitatif et qualitatif, les objectifs environnementaux ayant fait l'objet d'un important travail mené dans le cadre de la [Directive Cadre Européenne « Stratégie pour le Milieu Marin »](#) (DCSMM) alors que les objectifs socio-économiques n'ont pas fait l'objet de la même ambition ni des mêmes moyens (temps, groupe de travail...)

De plus dans les objectifs stratégiques socio-économiques, la dimension sociale n'est pratiquement pas développée par rapport à la dimension économique.

La CGT considère favorablement une politique maritime intégrée et transversale des activités maritimes et littorales qui doit s'inscrire dans un développement humain durable créateur d'emplois qualifiés et pérennes.

Elle doit prendre en compte l'ensemble des enjeux économiques, sociaux et écologiques pour aller vers un développement économique « intelligent, durable et inclusif » répondant aux besoins sociaux.

La CGT souhaite que la dimension sociale soit mieux mise en évidence dans le Document Stratégique de Façade et que lors de l'élaboration du plan d'action un groupe de travail spécifique soit chargé de recueillir les avis et propositions des différents acteurs et notamment des représentants des salariés des différents secteurs d'activité liés à la mer et au littoral.

I) Observations Générales sur le Document stratégique de Façade NAMO

Dans le cadre de la politique maritime introduite dans le Livre bleu (2009) et intégrée au droit principalement via les lois Grenelle, la France a posé son cadre général pour la gestion intégrée de la mer et du littoral.

Elle doit être déclinée de manière opérationnelle dans des Documents Stratégiques de Façade (DSF) qui découlent de la Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral

Parallèlement, l'Europe a développé sa politique maritime intégrée et publié la directive cadre pour la planification des espaces maritimes et la gestion des zones côtières : [directive 2014/89 UE du 23 07 2014 \(DCPEM\)](#).

La directive n°2008/56/CE du parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établit quant à elle un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin ([Directive Cadre Stratégique pour le Milieu Marin - DCSMM](#)).

Ces développements récents mettent tous l'accent sur la nécessité d'une intégration terre-mer, initiée depuis des dizaines d'années au travers de plusieurs textes.

À ce titre, le document stratégique de façade (DSF), déclinaison de la stratégie nationale mer et littoral, doit définir les objectifs de la gestion intégrée de la mer et du littoral et dépasser les clivages entre des gestions orientées terre et des gestions orientées mer.

Les outils de planification des espaces littoraux et maritimes doivent permettre d'améliorer la gestion pour faciliter une cohabitation harmonieuse entre les différents usages et activités sur le territoire, dans une perspective de développement humain durable, de bien-être des populations et de prévention des conflits d'usage.).

Le DSF aura une influence sur les documents de planification d'urbanisme comme les SCOT et les PLUI qui devront s'articuler avec celui ci au niveau de la Façade maritime.

La CGT constate la faiblesse voir l'absence du volet maritime des SCOT actuels qui, lorsqu'il est présent, se résume bien souvent à un volet littoral prenant en compte la déclinaison de la loi littoral, les risques naturels (recul du trait de Côte) ou les activités conchylicoles et halieutiques. Ce volet littoral reste très « terrestre » et ne prend pas vraiment en compte les enjeux et interactions terre/mer. Les SCOT des territoires ayant une façade littorale devraient avoir au minimum un volet littoral.

De même les démarches stratégiques que constituent le SRADDET, la Stratégie Régionale Mer et Littoral et le DSF et qui vont toutes avoir un impact sur les territoires maritimes devraient être mis en cohérence et même faire l'objet d'un travail en commun.

Ce n'est pas vraiment le cas et les ateliers organisés par l'Etat sur le DSF ont pris l'option inverse en limitant le nombre de participants et en excluant les acteurs locaux qui avaient participé aux ateliers de la Stratégie Régionale pour la Mer et le Littoral.

La concomitance de ces démarches stratégiques qui gardent chacune leurs finalités et leur rythme crée une difficulté supplémentaire pour les organisations syndicales de salariés qui sont fortement sollicitées mais sans aucuns moyens associés.

La CGT souligne l'importance d'un volet maritime dans le SRADDET en lien avec le DSF, la stratégie régionale mer littoral, les départements et les pays maritimes.

[La Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral](#) (page 18 à 20) évoque l'importance d'un échelon local : « ***l'échelle locale celle du SCOT littoral et son volet maritime doit à terme trouver à s'insérer dans une succession d'échelles de planification*** » Elle préconise également « ***des projets de territoire pour la mer et le littoral s'appuyant sur une gouvernance locale*** ».

Le projet de Stratégie Régionale Mer Littoral de Bretagne préconise quant à lui la combinaison du DSF et du SRADDET et un travail sur trois échelles de gestion : **la Façade jusqu'aux 200 miles, l'échelle régionale jusqu'aux 12 miles, et l'échelle des Scot et de leur volet maritime au niveau local.**

Le projet de DSF pour sa part ne prend pas en compte cette échelle locale. Il ne lui accorde que quelques lignes alors que la planification côtière nécessite une approche et une gouvernance particulière.

Les ateliers de réflexion du Conseil National de la mer et des littoraux des 24 et 25 avril 2019 à Paris aborderont également cette question par l'un de ses objectifs : ***proposer des voies pour renforcer le lien avec les territoires***

La CGT souhaite donc que soit mise en place rapidement au niveau des Pays maritimes de Bretagne une gouvernance locale au sein de Commissions Territoriales de la Mer et du Littoral intégrant les démarches territoriales de gestion intégrée de la zone côtière et du volet territorial du FEAMP.

Ces Commissions Territoriales de la Mer et du Littoral composées des mêmes collègues que la CRML et le CMF (gouvernance à 5 du Grenelle de la mer) auraient au niveau local les mêmes attributions que la Conférence Régionale Mer Littoral.

II) **Observations Générales sur le contenu du Document de Façade NAMO**

1) Contenu

Après un long travail sur l'Etat des Lieux, la démarche d'élaboration des objectifs stratégiques et de la vision à 2030 du Document Stratégique de la Façade NAMO a mobilisé pendant plusieurs mois les services de l'Etat, les collectivités territoriales, les acteurs socioéconomiques, les syndicats de salariés, les associations environnementales et les usagers de la mer.

Le temps imparti, la complexité de l'exercice, le nombre et la diversité des activités liées à la mer, les particularités territoriales, les méthodes de travail n'ont pas permis d'approfondir tout le potentiel et les perspectives de développement durable des activités liées à la mer et au littoral.

Le DSF NAMO ne décline pas suffisamment deux des 4 objectifs de long terme de la SNML : ***développer une économie bleue durable et l'ambition d'une France qui a de l'influence en tant que nation maritime.***

Le temps consacré à la construction des objectifs stratégiques et de la vision pour 2030 a été très court, il aurait mérité quelques mois supplémentaires, des moyens supplémentaires pour les services de l'Etat et une méthode de travail différente associant plus fortement tous les acteurs socio-économiques.

Le ***développement d'une économie bleue durable*** suppose que les 3 dimensions du développement durable soient prises en compte. La dimension sociale n'est pas vraiment traitée. [La qualité et la durabilité des emplois](#) est certes évoquée mais sans un état des lieux des emplois actuels, des besoins futurs, des conditions de travail, des perspectives d'évolution des emplois par secteurs d'activité, des formations initiales et continues nécessaires.

Les organisations syndicales du CMF et plusieurs autres membres avaient souhaité la création d'un groupe de travail sur les enjeux économiques et sociaux.

La dimension de l'ambition d'une France qui a de l'influence en tant que nation maritime et celle d'une vision française au sein de l'UE n'apparaissent pas. Les coopérations interrégionales, européennes (InterReg) et internationales, les enjeux du Brexit, l'intégration des ports de la façade dans les réseaux transeuropéens, les enjeux de la construction navale (en France, en Europe et dans le monde) ne sont pas développés.

[La synthèse en 40 pages du DSF](#) permet d'avoir une vision globale de la stratégie de la façade pour le grand public mais elle n'est pas suffisante pour les acteurs socioprofessionnels et la société civile organisée qui doivent se référer à des annexes très fournies.

Un document spécifique plus complet faciliterait l'appropriation de cette stratégie et permettrait de mieux préparer la suite du DSF (plan d'action/ programme de suivi)

Le DSF fait simplement référence aux stratégies maritimes régionales et départementales et oublie les expériences plus locales de gestion intégrée de la mer et du littoral ou les commissions mer littoral du DLAL FEAMP créées dans les Pays Maritimes en Bretagne.

Les complémentarités nécessaires entre les différentes échelles territoriales, les synergies à développer, la participation des acteurs socio-économiques et des populations ne sont pas abordées.

Les différentes activités liées à la mer et au littoral sont étudiées en silos et non de manière systémique et intégrée. La représentation des activités terrestres liées à la mer est insuffisante au sein du CMF qui reste surtout maritime. Le DSF n'est donc pas assez intégrateur.

L'élaboration du DSF s'est faite sans rechercher à impliquer l'ensemble des acteurs et ce dernier reste confidentiel malgré une consultation du public.

2) Etat des lieux et vision pour la Façade

L'Etat des lieux présenté dans la stratégie est complet. Les activités et les usages de l'espace maritime sont présentées dans 23 fiches en annexe 1 ce qui ne facilite pas leur lecture.

Les 14 enjeux communs et transversaux sont bien mis en évidence.

La vision à 2030 ne fait pas l'objet de plusieurs scénarios et il n'est pas expliqué par qui et comment elle a été construite. C'est une vision idéale qui n'évoque pas les difficultés, les contradictions, les problèmes sociaux et environnementaux.

Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie régionale mer littoral sur saisine du Conseil Régional le CESER Bretagne a produit par l'intermédiaire de ses sections mer et prospective une étude [« La Bretagne et la mer à l'Horizon 2040 »](#). Cette dernière a servi de support dans les réunions et les ateliers de travail sur la SRML Bretagne.

Une démarche similaire aurait pu être initiée au niveau de la façade avec l'aide des 2 CESER.

3) Objectifs stratégiques et particuliers

Les objectifs stratégiques sont répartis en objectifs environnementaux et en objectifs socio-économiques qui accordent une place très réduite aux enjeux sociaux et à l'emploi.

Les interactions entre les différentes activités économiques et le milieu sont en annexe et très difficiles à comprendre.

Cette approche ne correspond pas à une démarche de développement humain durable qui doit tenir compte simultanément les 3 dimensions.

a) Objectifs environnementaux

Les objectifs stratégiques environnementaux, leurs indicateurs et valeurs cibles associées qui bénéficient du travail mené dans le cadre de la directive cadre européenne « Stratégie pour le milieu marin » (DCSMM) et des Plans d'Action pour le Milieu Marin (PAMM) sont adaptés même si quelques indicateurs et cibles restent à définir.

b) Objectifs socio-économiques

Les objectifs socio-économiques du DSF n'ont pas été assez approfondis faute de temps et sans doute de la complexité liée aux multiples activités liées à la mer et au littoral.

Les attentes, les revendications et les propositions des dizaines de milliers de salariés des secteurs d'activité concernés par les objectifs socio-économiques ne sont pas prises en compte par le DSF.

Il est difficile d'analyser dans le document synthétique de 40 pages les objectifs stratégiques, les indicateurs et cibles associées.

La nécessité d'un rôle de stratège de l'Etat pour le développement industriel (construction réparation navale civile et militaire, Energies de la mer, développement portuaire et transports multimodaux, cabotage..) n'est pas évoquée. Le DSF est une déclinaison de la Stratégie Nationale Mer Littoral.

Les annexes sont plus complètes mais il faudra poursuivre un travail d'analyse et de propositions dans le plan d'action en y intégrant les enjeux sociaux et le développement d'emplois durables de qualité.

4) Planification des espaces maritimes

a) Carte des vocations

Le terme carte des vocations a été à plusieurs reprises contesté par des membres du CMF. Ces cartes sont la traduction spatiale des différents objectifs stratégiques socio-économiques et environnementaux de la stratégie de la Façade.

Les zones sont définies autour des enjeux et des objectifs environnementaux et socio-économiques qui ont été priorisés.

Pour la CGT ces zones ne doivent pas être analysées comme les planifications terrestres. Au delà des activités dites prioritaires, elles doivent permettre l'exercice du maximum d'activités liées à la mer et au littoral dans le respect des objectifs environnementaux et du bien être des populations.

Les vocations spécifiques figurant à l'annexe 8 réduisent les potentiels de développement durable d'activités existantes. Ainsi pour le Parc marin d'Iroise cette zone est réduite à une connaissance du patrimoine, à la protection et au développement durable du milieu marin. Quelle place pour les activités de pêche et la récolte des algues dans cette zone ?

Des outils de concertation et des gouvernances locales à 5 (Grenelle de la mer) doivent être mis en place à l'échelle locale pour faciliter une appropriation collective des enjeux économiques sociaux et environnementaux et pour réduire les conflits d'usage.

Le projet de stratégie régionale mer littoral de la région Bretagne envisage cette gouvernance locale à l'échelle des pays maritimes.

b) Découpage proposé

Le découpage proposé correspond à des choix basés sur les objectifs environnementaux, des activités socio-économiques actuelles et futures (comme les EMR) mais également des contraintes liées à la défense ou au transport maritime. Comme dans tout découpage ce sont les frontières qui peuvent poser problème à l'intérieur de la façade mais également entre les façades. Des approches communes doivent permettre d'éviter des rigidités. ***Le DSF étant opposable, la question juridique des délimitations marines proposées dans les cartes des vocations pose la question de leur cadre réglementaire. Il y a donc nécessité de trouver un compromis entre des rigidités problématiques et l'opposabilité des limites (et donc a priori de leur description par décret ?)***

c) Fiches descriptives des zones

Les fiches descriptives des zones apportent de nombreuses connaissances mais elles soulèvent également la question des moyens de la recherche pour encore mieux connaître la biodiversité marine et les fonds marins.

d) Prescriptions ou recommandations

III) Recommandations pour la suite

1) Elaboration des futurs programmes de suivi et plan d'action du DSF

Recommandations

a) Méthode de Travail

Création de groupes de travail (GT) au sein du CMF NAMO :

GT « prise en compte des enjeux sociaux dans le plan d'action du DSF »

GT « Renforcer les liens avec les territoires. Quelle gouvernance Locale ? »

b) Niveau d'ambition à se fixer en tenant compte de la faisabilité technique et économique

IV) Observations générales sur les activités maritimes

Le BREXIT

Les conséquences socio-économiques du Brexit sont envisagées pour la pêche mais très peu ou pas du tout pour de nombreux autres activités liées à la mer : transformation des produits de la mer, le transport maritime, le tourisme, la plaisance, la recherche (projets InterReg)....

[L'analyse des CESER de l'Atlantique sur le Brexit](#) aurait pu servir à mieux prendre en compte les conséquences socio-économiques prévisibles du Brexit.

L'intégration des ports dans les réseaux transeuropéens

Le DSF ne fait pas mention de l'importance [de l'intégration des ports de la Façade dans le réseau transeuropéen](#).

Les ports de Brest/Roscoff et de Cherbourg qui ont un trafic ferry très important avec l'Irlande auraient du être inscrits dans le réseau central transeuropéen ou tout au moins en attendant la révision dans le mécanisme d'interconnexion européenne (MIE2) 2021 2027 et être identifiés comme segment transfrontalier pour pouvoir bénéficier de fonds européens.

Le Trafic Maritime et les activités portuaires

Le DSF dans ses objectifs socio-économiques ne développe pas de stratégie portuaire et évoque très peu le Trafic maritime et les transports. Il n'a pas procédé à une analyse des infrastructures de la façade comme les formes de radoub civiles et militaire pour connaître les capacités de développement de la construction neuve notamment des navires de 200 mètres et plus aujourd'hui construits ailleurs en Europe (exemple navires de la Brittany Ferries et des 4 pétroliers ravitailleurs de la marine nationale)

Pourtant les ports sont au cœur des enjeux territoriaux et maritimes et il faut promouvoir leur caractère multimodal. Les collectivités territoriales ont un rôle important aujourd'hui dans le développement des ports et dans leur complémentarité au niveau de la façade et des façades Sud Atlantique et Manche Est Mer du Nord. Dans le DSF il est souvent fait référence au Grand Port Maritime de Nantes Saint Nazaire mais très peu aux autres ports de la façade qui ont pourtant une importance dans le développement futur de la construction, réparation, déconstruction des navires, des énergies marines, du cabotage, des liaisons transmanche et avec l'Irlande...

Pour la CGT, les ports doivent être considérés comme un maillon central de la chaîne logistique. Et non comme un « mode », une variable d'ajustement des logisticiens et des armements.

Par conséquent, la Gouvernance portuaire doit être renforcée. Plusieurs rapports ont souligné le faible poids de cette gestion portuaire, dans sa capacité à structurer des projets, intégrant l'ensemble des acteurs portuaires et industriels et travailleurs portuaires.

De plus, la place et le rôle des organisations syndicales doivent être reconsidérés dans la gouvernance des ports et des instances décisionnelles.

Il faut renforcer le rôle des ports et réaffirmer leur ambition industrielle, à travers une gouvernance plus intégratrice des acteurs portuaires ; maintenir et valoriser les espaces fonciers ; améliorer les dessertes terrestres et promouvoir le caractère multimodal des ports maritimes et fluviaux ; faire de l'État actionnaire un État stratège promoteur de ses ports, assumant ses missions régaliennes et d'aménagement; promouvoir une politique d'investissement ambitieuse; renforcer et maintenir la qualité des compétences et des savoir-faire des travailleurs dockers et portuaires français ; amplifier le caractère industriel des ports, à travers le renforcement de la filière navale (construction, réparation, déconstruction)

Les Energies et le développement des EMR

Les régions Bretagne et Pays de la Loire ont développé depuis plusieurs années par l'intermédiaire de leurs instances (CRML et ARML) associant l'ensemble des acteurs, la concertation sur les énergies de la mer. Des investissements importants ont été effectués et des zones propices proposées.

[La CGT s'est prononcée pour le développement de cette nouvelle filière énergétique et industrielle](#) qui nécessite aussi des travaux de recherche importants. Ce développement doit se faire en respectant les autres activités, l'environnement et en développant des emplois qualifiés et durables.

Le rôle de l'Etat et de la part des énergies de la mer dans la programmation pluriannuelle de l'énergie qui conditionne l'avenir de cette nouvelle filière n'est pas bien pris en compte dans le DSF.

La Pêche et l'aquaculture

La CGT demande une vision et des engagements de long terme sur les programmes de surveillance et de reconquête de la qualité du milieu marin. Les salariés des activités de la pêche doivent être associés au diagnostic et à l'évaluation des ressources halieutiques disponibles auprès des experts scientifiques.

[Les conséquences du Brexit](#) sur la filière pêche n'apparaissent pas dans la synthèse de 40 pages pourtant cela pourrait remettre en cause le renouvellement de la flotte et l'emploi dans la filière.

Il faut développer une aquaculture en expérimentant une approche éco-systémique concertée et en développant un véritable partenariat avec les pêcheurs permettant de prendre compte pleinement leur expérience et de définir des objectifs communs à long terme (sociaux, environnementaux et économiques);

- en faisant connaître et en valorisant les efforts d'adaptation des capacités de pêche aux ressources disponibles ;
- en travaillant l'amélioration de la sélectivité des activités y compris par la construction du navire de pêche du futur
- en soutenant la pêche artisanale;
- en s'opposant à la mise en place de concessions de pêche transférables ;
- en appliquant des quotas pluriannuels ;
- en s'engageant dans un renouvellement de la flotte de pêche par des navires plus sûrs, plus sobres et offrant de meilleures conditions de travail sans augmentation de l'effort de pêche et en commençant par les plus anciens;
- en réaffectant les aides (notamment celles du Feamp) sur la pêche artisanale et un modèle écologique d'aquaculture;
- en développant les modèles coopératifs et les circuits courts notamment vers la restauration collective et publique;
- en créant les labels correspondants ;
- en aidant des formes coopératives de proximité dans la transformation/distribution des produits de la mer ;
- en favorisant le développement local par des acteurs locaux (DLAL Feamp, commissions mer littoral au niveau des Pays maritimes...);
- en prenant des engagements à long terme avec les moyens humains et financiers sur les programmes de surveillance et reconquête de la qualité du milieu marin.

La Recherche et le Développement

Le DSF n'apporte pas d'éclairage sur l'état des lieux et sur les potentiels de la recherche dans le domaine de la mer pourtant importante sur les 2 régions. Quel apport de la recherche et développement de la Recherche et développement à la réalisation des objectifs du DSF ?

Pourtant l'importance l'innovation dans le domaine de l'économie maritime a été soulignée par une [étude récente des CESER de l'Atlantique](#)

Le DSF devrait indiquer les liens entre la recherche, l'innovation et l'ingénierie notamment sur les transferts des résultats et/ou de technologies de la recherche vers les parties prenantes et, inversement, à la remontée des besoins des parties prenantes vers les acteurs de la recherche et de l'innovation.

Connaissance du milieu marin et recherche scientifique

Le développement de la connaissance et de la recherche sur les espaces maritimes et littoraux est plus que jamais d'actualité.

La définition du Bon Etat Ecologique (BEE) et l'évaluation du BEE résulte de travaux réglementaires et scientifiques. L'état du BEE (atteinte ou maintien) suppose l'utilisation de seuils, au-delà desquels, scientifiquement, il est possible de considérer que la biodiversité a subi un changement dommageable. Or, au regard des évaluations du BEE (cf. annexe II) et de l'incertitude scientifique associée à l'état du système dans toute la complexité de ses composantes et du manque de connaissance, il ne semble pas possible d'établir actuellement un seuil permettant d'apprécier la résilience du système face à un dommage, c'est-à-dire la capacité d'un écosystème à faire face à une perturbation et à revenir à l'équilibre.

A ce titre, la recherche, l'innovation et la qualité d'expertise des services de l'état est plus que jamais un enjeu stratégique pour relever les défis complexes que l'État s'assigne et pour répondre aux besoins nationaux et internationaux de mise en œuvre de la politique maritime intégrée.

La CGT demande que des moyens plus importants soient attribués à la recherche fondamentale et aux différents organismes publics experts scientifiques et techniques : Ifremer, SHOM, CNRS, Muséum National d'Histoire Naturelle, CEDRE, CEREMA, .

La formation

Le DSF aborde très peu les questions de la formation professionnelle initiale et continue. Les métiers concernés ne sont pas uniquement maritimes ils concernent l'ensemble des métiers liés à la mer et au littoral (construction réparation navale, transformation des produits de la mer....) y compris les métiers liés au tourisme (pêche, plaisance, plage, sports nautiques, croisières..)

Le Tourisme

Le tourisme lié à la mer et au littoral qui est très important dans les 2 régions avec des dizaines de milliers d'emplois n'est pas vraiment mis en avant dans le DSF comme une activité économique majeure pour la façade NAMO et qui a une influence sur de nombreux autres secteurs du maritime y compris industriels.

Une stratégie de développement touristique maîtrisée et éco-responsable est pourtant indispensable sinon des conflits d'usage vont se développer.

Le changement climatique et l'évolution du Trait de Côte

Le DSF devrait être plus explicite sur le changement climatique et l'élévation du niveau de la mer prévu par les rapports du GIEC.

La stratégie de gestion du trait de côte demande une prise en compte par les SCOT, le SRADDET et une coordination des collectivités territoriales avec l'aide des services de l'Etat.

V) La Gouvernance

La complémentarité entre les différentes échelles territoriales

Plusieurs stratégies sont actuellement en cours à des échelles différentes. Au niveau national, la stratégie nationale pour la mer et le littoral a été adoptée en 2017. Elle se décline aujourd'hui à l'échelle des façades maritimes par le biais des documents stratégiques de façade (DSF).

En région Bretagne la stratégie régionale est en cours. Elle s'appuie sur la dynamique engagée depuis 2011 au niveau local, avec les appels à projets GIZC et sur le FEAMP priorité 4 « développement local par les acteurs locaux ».

Cette démarche territoriale s'appuie sur des commissions mer littoral au niveau des Pays maritimes elle permet d'amorcer une dynamique de politique maritime intégrée à cet échelon.

Ces quatre échelons (national, façade, régional, local) proposent donc des cadres complémentaires pour la gestion de la mer et du littoral pour la Bretagne.

Ces échelons ne sont pas exclusifs les uns des autres, dans la mesure où des dynamiques ou des sujets peuvent s'inscrire à des échelles différentes, mais il est essentiel qu'ils soient les espaces de déclinaison, de mise en œuvre et d'animation, d'orientations stratégiques convergentes et cohérentes entre elles.

Par ailleurs en plus de ces échelons stratégiques des actions peuvent s'inscrire à d'autres échelles (une baie, un bassin de navigation, etc.).

L'articulation des différents niveaux de gouvernance est un enjeu clé de la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée.

Le DSF devrait donc mieux promouvoir ce lien avec les territoires maritimes et son importance dans le lien terre/mer à créer dans les zones côtières entre le DSF, les volets maritimes des SCOT et le SRADDET.

La création de commissions territoriales mer littoral avec la même composition que la CRML au niveau des pays maritimes répondrait à cette problématique.

La gouvernance à 5 à toutes les échelles

La CGT souhaite la mise en place d'une gouvernance à 5 (Grenelle de la mer) au niveau de ces 4 échelles territoriale et que les moyens appropriés soient donnés aux représentants des salariés pour pouvoir effectivement participer aux différentes instances mises en place.

La coopération

Les coopérations au sein de la façade, interrégionales, inter-façades et entre pays voisins ne font pas partie d'une démarche stratégique dans le DSF.

L'appropriation des enjeux maritimes et de la portée des différentes démarches stratégiques par l'ensemble de la société civile

L'appropriation des enjeux maritimes et des différentes démarches stratégiques suppose que l'échelle locale avec une gouvernance à 5 soit l'interface avec la société civile dans les territoires pour la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée qui valorise le pilier social.