

**Présidentielle 2012**  
**Réponse de François HOLLANDE au questionnaire**  
**du Cluster Maritime Français et de l'Institut Français de la Mer**

## **I. Politique gouvernementale**

L'affirmation d'une ambition maritime pour la France est une exigence, une nécessité pour construire notre avenir. Elle engage d'abord les professionnels et les populations concernés qui la traduiront au quotidien. C'est ce dialogue là que je souhaite rétablir d'urgence.

La vision sectorielle et géographique des questions maritimes paralyse la mise en œuvre d'une véritable stratégie maritime pour la France. Aussi, une clarification de la gouvernance de la mer et du littoral est aujourd'hui indispensable afin de redonner à notre pays sa pleine dimension maritime notamment à l'échelle internationale. La France doit se donner les moyens politiques, administratifs, financiers, de gérer la mer. La décentralisation littorale doit le lui permettre.

Il faut, par une politique maritime intégrée, renforcer l'action maritime de l'Etat mais aussi fédérer les réponses de l'Etat au niveau régional, via les Divisions Interrégionales de la Mer (DIRM) qu'il faut doter de moyens et compétences suffisants.

C'est par l'affirmation d'une autorité politique unifiée que pourra être conduite une politique maritime définissant les enjeux, rationalisant et harmonisant les politiques publiques. L'Etat, ne peut plus se satisfaire d'un éclatement de ses compétences maritimes s'il veut être un acteur reconnu et respecté par nos partenaires.

Si les principes énoncés par le Grenelle de la Mer et le Livre Bleu sont intéressants, après des mois d'une riche concertation, ils ne sont suivis d'aucune réponse concrète. Par ailleurs, le Conseil national de la mer et des littoraux doit devenir un véritable conseil économique et social des questions littorales et maritimes.

Je suis convaincu qu'après tout ce travail dans lequel il y a des propositions intéressantes, sans qu'elles aient été traduites de manière concrète par manque de financement, de personnel affecté en particulier sur les aires maritimes protégées, qu'il nous faut maintenant accélérer le pas pour mettre en œuvre une véritable stratégie maritime pour la France. Elle devra intégrer la protection écologique des zones maritimes et littorales, le développement de toutes les énergies marines renouvelables, la cartographie des zones littorales pour prévenir les risques côtiers et le développement des activités économiques.

## **II. Sécurité maritime**

La prévention des accidents en mer, le traitement de leurs conséquences et la lutte contre les trafics maritimes illicites constituent des enjeux majeurs de la politique maritime que je souhaite conduire. Les accidents récents, notamment l'échouement en décembre dernier du TK Bremen sur les plages morbihannaises, montrent que la protection du littoral est un enjeu permanent pour notre pays. A ce titre, l'arrêt de la sécurisation du détroit du Pas-de-Calais par le remorqueur britannique Anglian Monarch, dans un secteur fréquenté par 800 navires/jour, nous oblige à redéfinir notre conception de la protection des côtes et son mode de financement en même temps qu'il faudra réfléchir aux moyens d'éviter la circulation des navires près des côtes, par temps de tempête

C'est par une coopération à l'échelle européenne et internationale renforcée que nous pourrions améliorer la sécurité et la sûreté maritime. Mais pour satisfaire cet engagement pour la sûreté et la sécurité maritime, il faudra maintenir un niveau budgétaire suffisant afin d'éviter de répercuter ces dépenses sur les collectivités locales.

Pour compléter cette politique, avec la surveillance de la navigation, nous devons poursuivre la réforme des CROSS dont les missions de service public sont elles aussi dévolues aux DIRM. Un bilan devra être conduit de l'expérimentation du centre d'Etel devenu centre national de surveillance des pêches pour envisager d'étendre cette expérience à d'autres activités.

Enfin, le Registre international français, créé en 2005, considéré comme pavillon de complaisance par l'ITF, devra faire l'objet d'une refonte et à terme laisser place à un pavillon européen, garant de la qualité et de la sécurité des navires, des équipages et de leurs cargaisons, et assurant de bonnes conditions sociales aux marins.

## **III. Développement et durabilité**

La France possède le 2<sup>ème</sup> espace maritime mondial. C'est un atout et une richesse que nous devons valoriser avec ses 11 millions de km<sup>2</sup> essentiellement situés dans les outre-mers. Le développement d'un réseau d'aires marines protégées est une nécessité pour sauvegarder les richesses extraordinaires mais menacées de nos océans. Il faut cependant défendre le concept français qui considère, conformément aux principes du développement durable que l'activité économique a sa place dans une aire marine protégée - dans le cadre du multi-usage de l'espace marin permettant conjointement conservation et développement -, et pour cela créer les conditions d'une réelle concertation avec les collectivités territoriales, les organisations environnementales et les différents usagers. Il conviendra de préciser plus clairement les modes de pilotage des zones Natura 2000 en mer mises en place en 2008, pour ne pas en faire des outils administratifs mais de véritables lieux de concertation et d'innovation. A ce titre, le Parc naturel marin d'Iroise dans le Finistère constitue un remarquable exemple de réussite et d'appropriation locale.

Je veillerai à ce que soient simplifiés les instruments de gestion et de protection des espaces maritimes. Ainsi, la superposition de strates successives de dispositions conventionnelles, législatives et réglementaires ont créé une pluralité d'instruments différents qui, s'ils se complètent, amènent à une gouvernance lourde : parcs nationaux, parcs naturels marins, aires marines protégées, réserves naturelles, zones Natura 2000... La gestion de ces espaces, doit être simplifiée en s'appuyant sur l'expertise reconnue des acteurs publics comme le Conservatoire du Littoral, l'agence des aires marines protégées, les agences l'eau et tous les acteurs scientifiques.

#### **IV. Transport maritime**

Les grandes routes maritimes sur les océans assurent 80% du transport des marchandises de l'économie mondiale. C'est pourquoi, la France doit s'affirmer en tant que grande puissance maritime par la mise en place d'une véritable politique nationale en matière de transport maritime.

Ainsi, j'encouragerai la mise en place de liaisons maritimes sur des courtes ou moyennes distances avec le développement du cabotage et la création de réseaux inter-urbains. La complémentarité entre les villes portuaires doit être recherchée par la mise en place de circuits maritimes de proximité à l'échelle des façades maritimes. Ces liens doivent également permettre la revalorisation d'installations portuaires délaissées.

Ce développement du transport maritime nécessite l'adoption de mesures que j'entends mettre en œuvre avec une fiscalité incitative, la mise en place de lignes régulières et pérennes, la simplification des règles et leur harmonisation à l'échelle européenne.

Enfin, l'objectif fixé par l'Europe d'une limitation des rejets, en particulier du soufre, nécessitera d'accompagner nos armements dans le temps, pour que sa mise en œuvre se fasse de manière graduelle et soutenable financièrement.

#### **V. Construction navale**

Je sais qu'avec 300.000 emplois et 40 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2010, la filière navale française sera un atout dans le redressement industriel de la France que j'entends produire. Sa dimension mondiale, son implantation répartie sur le littoral national, sa compétitivité et le savoir faire des entreprises et des salariés, laissent entrevoir des marges de croissance sur des marchés rémunérateurs malgré une conjoncture difficile depuis 2008.

Les efforts devront être poursuivis pour conforter la cohésion du Groupement des Industries de la Construction et des Armements Navals qui fédère l'ensemble de l'industrie navale. Le GICAN devra être soutenu dans ses programmes de recherche et de développement ainsi que dans ses missions de promotion du "made in France" en matière navale, gage de qualité, de performance et de sécurité.

Parce qu'ici aussi, l'industrialisation passe par le soutien à l'innovation, il me semble prioritaire de conforter la synergie créée autour de la conception de bateaux propres et sobres (éco-paquebots, navires électriques, ferry au gaz naturel liquéfié, ....), dans le cadre d'infrastructures portuaires plus économes en foncier, moins pénalisantes pour l'environnement et mieux intégrées à la ville.

S'agissant de la filière pêche, les projets de navires de pêche du futur devront être retenus parmi les priorités des Investissements afin de préparer le renouvellement de la flotte de pêche avec le développement de l'hybridation des moteurs, afin de limiter la vulnérabilité des pêcheries à la hausse régulière du gasoil.

Enfin, je considère que l'industrie de la construction navale devrait s'inspirer de l'expérience de la construction aéronautique pour construire un véritable consortium européen capable d'offrir toutes les gammes de bateaux et les innovations techniques qui vont avec.

## **VI. Défense et sécurité**

La révision du Livre blanc sur la sécurité et la défense nationale va permettre de fixer une ambition claire à la Marine Nationale en la dotant des moyens adaptés à ses objectifs notamment pour la dissuasion nucléaire mais aussi la sûreté et la sécurité maritime, et la lutte contre la pêche illégale dans la ZEE française.

Ceci est d'autant plus vrai que l'augmentation constante de la piraterie est une menace qui justifie une politique de fermeté et de défense de nos intérêts.

Dans le même ordre d'idées, la fonction garde-côtes créée en 2008, pour mutualiser et coordonner les différents moyens techniques et humains détenus par les administrations de l'Etat est une initiative intéressante. Mais pour être réellement opérationnel, il est nécessaire d'améliorer l'efficacité du dispositif avec le renforcement du rôle du Secrétariat général de la mer et la programmation des moyens affectés par les administrations gestionnaires des moyens nautiques.

## **VII. Pêche et produits de la mer**

Qu'il s'agisse de répondre à nos besoins alimentaires, de favoriser notre autonomie énergétique, de développer de nouveaux traitements médicaux, la mer offre d'infinis potentiels afin de répondre aux enjeux de demain. Mais, cela nécessitera une exploitation durable de ces nombreuses richesses pour garantir leurs pérennités.

Je voudrai saluer les pêcheurs qui font un métier difficile et qui acceptent de faire de lourds sacrifices pour rendre les techniques de pêche plus sélectives et respectueuses de l'environnement. Si l'Europe Bleue a permis à nos pêcheurs l'accès aux eaux communautaires non françaises, la France doit peser de tout son poids dans l'élaboration de la Politique Commune des Pêches pour leur redonner espoir. Je soutiendra la révision des projets de réforme de la politique commune des pêches (PCP) et du fonds de soutien associé (FEAMP). Je pense notamment à la question des rejets, qui devra être traitée pêche par pêche à partir des comités consultatifs régionaux. Je suis opposé à la mise en place obligatoire de quotas individuels transférables, qui vont favoriser les concentrations et faire disparaître la pêche artisanale française. C'est pourquoi je m'opposerai fermement à ces propositions.

En effet pour moi, la PCP doit comporter un indispensable volet social, pour ne pas décourager les jeunes qui souhaitent encore se lancer dans ce métier.

La France devra proposer un plan, lisible et responsable, de renouvellement et de modernisation de sa flotte, en tenant compte des contraintes nouvelles de la pêche et, notamment, en prônant des outils et des pratiques plus économes en carburant.

Il faudra aussi encourager l'innovation pour la mise en œuvre d'une pêche plus sélective et développer une aquaculture marine durable qui réponde aux besoins du marché français. Pour soutenir les ostréiculteurs, qui subissent depuis plusieurs années des mortalités dans leurs élevages, je souhaite le renforcement de l'accompagnement en cas de crises mais surtout un travail en amont pour prévenir les pathologies et améliorer les techniques aquacoles.

## **VIII. Ports**

La politique portuaire que j'entends mettre en place devra permettre de restaurer la position des 7 grands ports français pour les maintenir dans le peloton de tête des grands ports européens. Car l'activité portuaire est un élément majeur de développement économique, et d'aménagement du territoire

Ces zones portuaires doivent devenir de véritables pôles d'activités économiques et d'excellence, des clusters de haute technologie de niveau international à partir desquels pourront se déployer les réseaux ferroviaires et fluviaux vers l'intérieur de la France et de l'Europe.

Pour réussir ce développement, il faudra renforcer toutes les connexions d'arrière pays (rail, route et aussi fluvial) qui permettent aux marchandises de rallier la zone portuaire. Ces projets devront se faire avec l'implication et le dialogue de tous les acteurs économiques et sociaux.

## **IX. Outre-mer**

Les outre-mer sont un atout majeur pour notre pays et en particulier dans le domaine maritime. C'est la présence de la France sur tous les continents qui est en jeu et je veux redonner à ces territoires, à la fois une fierté et un projet.

Pour ce faire, le potentiel maritime des Outre-Mers doit être demain mieux exploité en particulier avec le développement des énergies marines, de la pêche et de l'aquaculture et des ressources minérales.

Mais l'espace maritime des outre-mer recèle une immense richesse, celle de la biodiversité. Elle devra être protégée, en particulier celle des récifs coralliens dont la France détient un des patrimoines les plus importants.

La coopération interrégionale n'a pas été suffisamment soutenue alors qu'il s'agit d'un réel moteur de développement pour ces territoires éloignés de l'Hexagone. Les ultramarins devront avoir un accès plus aisés aux écoles de formations maritimes, tous secteurs confondus, en formation initiale ou formation continue, jusqu'aux diplômes les plus élevés. La France doit aussi être plus active s'agissant de la délimitation des eaux territoriales et des zones économiques exclusives, car, dans plusieurs régions, des situations imprécises sont à l'origine de conflits entre pêcheurs français et les îles voisines.

La pêche professionnelle qui concerne plusieurs milliers de navires n'est pas assez prise en considération dans les politiques communautaires. Il faudra aider la modernisation des navires et les infrastructures notamment pour la transformation et la valorisation des produits de la mer y compris pour l'aquaculture qui dispose d'un potentiel de croissance important. Il importe de convaincre les autorités européennes que la situation de la ressource est souvent meilleure Outre-Mer que dans les eaux bordant l'Hexagone et qu'il convient donc de traiter la question du volume de la flotte de manière adaptée.

Enfin, la découverte récente de pétrole au large de la Guyane est une chance mais il faudra, le cas échéant, être vigilant sur les conditions d'exploitations car le site est situé sur une zone de grande profondeur. Il conviendra aussi de définir les conditions dans lesquelles les collectivités de Guyane qui ont tant d'investissements à réaliser pour faire face à l'essor démographique pourront bénéficier des retombées de cette exploitation.

## **X. Nautisme**

Le secteur de la plaisance est très dynamique. La France est le second plus grand marché nautique d'Europe et dispose de champions mondiaux qui exportent les 2/3 de leur production. C'est un atout essentiel pour notre balance commerciale et j'entends renforcer cette industrie qui a bâti sa renommée sur la qualité technique et l'innovation grâce notamment à son tissu de PME. (plus de 5000 entreprises et 40 000 salariés). C'est un exemple à suivre dont il faudra aussi accompagner le développement en terme d'infrastructures et d'accueil pour la plaisance.

La capacité résidentielle des ports amène le dynamisme des chantiers (construction, réparation, entretien) mais est également le vecteur d'un développement économique local et de valorisation des stations littorales. La valorisation touristique des ports amène à réfléchir de manière globale sur l'aménagement, l'intégration urbaine, la prise en compte de l'environnement et de la valorisation culturelle.

## **XI. Energie marine renouvelable**

Je l'ai dit, la France dispose du deuxième espace océanique dans le monde. Elle bénéficie d'un exceptionnel potentiel pour son exposition aux vents et aux marées. Nous avons donc tous les atouts pour construire une industrie d'avenir de haute exigence technologique, à condition de relancer rapidement l'ensemble de ce secteur. C'est pourquoi j'ai proposé une transition énergétique avec une diminution de la part du nucléaire pour développer les énergies renouvelables.

Ainsi, je veux faire de la France un leader européen des énergies marines renouvelables. Mais il faut qu'elle rattrape son retard face aux géants énergétiques mondiaux et aux petits constructeurs innovants qui progressent partout dans le monde.. Il faut investir dans une stratégie industrielle des énergies marines ambitieuse dans les éoliennes, mais aussi dans les hydroliennes, les énergies thermiques maritimes, marémotrices. Les appels à projets doivent favoriser l'émergence et la structuration d'une technologie française – nos chercheurs sont, dans ce domaine, de grande Enfin, pour un développement réussi il faudra travailler en lien étroit avec les collectivités locales, les usagers de la mer, notamment les pêcheurs, et les riverains toujours légitimement inquiets devant ces projets d'envergure.