

Présidentielle 2012
Réponse de Eva JOLY au questionnaire
du Cluster Maritime Français et de l'Institut Français de la Mer

Je vous remercie pour cette interpellation sur des sujets qui me tiennent à cœur et sur lesquels, de longue date, les Verts ont pris position. Je ne pourrais les aborder tous, en si peu de lignes, mais suis, à votre disposition pour débattre plus longuement.

Merci, également, pour vos actions. Elles permettent de renforcer la réflexion collective et la présence maritime au niveau de notre pays .

Trop de nos concitoyens ignorent l'importance de notre « **Archipel France** » . C'est pourtant, un atout inestimable, nous ouvrant de multiples futurs.

Face aux crises que nous vivons, aux défis énergétique, alimentaire, environnemental que nous avons à relever, notre position maritime, les savoirs que nous avons sus, construire au cours des siècles et qui de génération en génération s'enrichissent, constituent un patrimoine précieux en métropole et plus encore dans les territoires «ultra marins». Une chance qui n'a pas su être politiquement saisie au cours de ces dernières années.

Les propositions n'ont pourtant pas manqué :

- décembre 2006, remise du **Rapport Poséidon**, appelant de ses vœux, la mise en place d'une grande politique de la mer.
- 2009, **Grenelle de la mer** avec son bouillonnement d'idées et de propositions, d'**engagements** aussi ...dont je regrette, que trop, soient aujourd'hui sans suite.

Il faut, en effet, une volonté politique forte, continue pour sortir de notre enlissement continental ; elle manque, elle a manqué . Il faut également une gouvernance permettant le décloisonnement, la mise en synergie des politiques concernées par la mer : pêche, transport, tourisme, énergie, environnement, défense , aménagement du territoire, formation, environnement, industrie, recherche...

Sous cet angle, l'idée de rattachement des questions maritimes aux prérogatives du premier ministre, apparaît justifiée, tout comme celle des comités interministériels de la mer (CIMER) et du secrétariat général de la mer.

Mais faisons le constat : cela ne fonctionne pas !

Avec moins d'un CIMER par an, l'impulsion politique manque alors que le statut du secrétaire général de la mer ne lui donne que très peu de visibilité externe et de moyens d'agir. Aussi, je souhaite que la mer soit «incarnée» au sein du gouvernement. Je souhaite que nous ayons **un ministre de la mer** doté de moyens suffisants et ayant dans ses prérogatives, les principaux secteurs maritimes. Cela ne peut suffire. Face à l'absolue nécessité de construire une politique maritime intégrée efficiente, je souhaite que les CIMER, sous la présidence du premier ministre, soient maintenus et réunis, non pas occasionnellement, mais chaque trimestre.

La France doit enfin se tourner vers la mer !

Je souhaite également que les collectivités territoriales soient étroitement associées à la gouvernance de la mer. Ports et navires, ne sont-ils pas étroitement liés ?

Je suis aussi attachée à ce que les engagements, pris par la France, soient tenus qu'ils soient internationaux, européens ou nationaux.

Ainsi, nous devons nous mettre en ordre de marche pour que les échéances de la Directive cadre sur l'eau soient respectées. L'existence de la conchyliculture et de la pêche est étroitement liée à la qualité des eaux côtières, le tourisme littoral aussi. Je serai sur ce point très attentive à ce que les moyens attribués à la **recherche marine «publique»** pour la connaissance des écosystèmes marins, soit suffisante.

Des engagements importants ont été pris à l'issue du Grenelle de la mer.

Un comité de suivi existe, je souhaite qu'il cesse d'être une simple chambre d'enregistrement mais participe pleinement à l'évaluation des actions entreprises et puisse être force de proposition.

Permettez moi, d'inverser l'ordre de vos questions et de commencer par la dernière posée: **Les énergies marines renouvelables(EMR). Elles sont pour moi, un enjeu stratégique majeur.**

Je souhaite valoriser pleinement, nos gisements d'énergie marine «inexploités» et «renouvelables». Alors que la tension sur les énergies fossiles (uranium inclus) s'accroît, que des instabilités géopolitiques et des marchés s'installent avec la raréfaction, renforcer notre autonomie énergétique est indispensable.

Nous avons à disposition un bouquet d'EMR exceptionnel : thermique, éolien, hydrolien, houlomoteur. Nous avons des atouts industriels forts avec une industrie navale performante, des acteurs économiques et sociaux engagés, de nombreux projets etmalheureusement, accumulé beaucoup de retard par manque de réactivité de l'État.

Un retard qui pèse dans le contexte de la concurrence mondiale qui s'instaure.

Après plusieurs années d'immobilisme, la sortie à quelques mois du scrutin présidentiel du premier appel d'offre éolien off shore posé, suivi de peu par la création de «France énergies marines» sont de bonnes, mais tardives nouvelles.

Je souhaite que nous soyons plus réactifs, les EMR constituent une formidable opportunité que nous devons saisir pleinement, maintenant. Pour cela, je vous propose de :

- Mettre en place une task force «EMR». Améliorer l'efficacité de l'État est une priorité.
- Renforcer les moyens alloués à la recherche sur les EMR en incluant les questions des impacts sur le milieu marin. Un redéploiement du nucléaire vers les renouvelables est nécessaire (150 M d'€ pour 10 ans prévus pour France énergies marines et 760 M d'€ /an consacrés au nucléaire, une fosse abyssale !).
- Encourager les projets de recherche développement EMR, en particulier, en renforçant les moyens alloués aux projets portés par les pôles mer.

- Accompagner la diversification industrielle vers les EMR et structurer une vraie filière industrielle .
- Créer, en lien avec les conseils régionaux et les entreprises, de nouvelles filières de formation.
- Construire à l'échelle des régions, avec les acteurs présents en zone côtière et les collectivités locales, des schémas de développement concerté (incluant les différentes énergies marines). Le développement des EMR est un projet collectif qui doit être partagé et tenir compte des activités marines existantes. Le débat ne peut avoir lieu, au coup par coup, au rythme des appels d'offre.
- Engager, rapidement une réflexion sur le financement des investissements nécessaires afin que les territoires aient la possibilité d'être partie prenante dans l'exploitation de gisements qui les concernent.

La sécurité maritime est ma seconde priorité concernant la mer .

Face à la réalité de trafics, nous avons besoin de revoir notre politique.

Chaque accident, chaque catastrophe a été l'occasion de faire avancer la sécurité maritime. Ce seul «à posteriori» n'est pas satisfaisant. Europe Écologie les Verts considère qu'il est de la responsabilité des politiques d'anticiper, d'agir, et quand les risques sont connus, non pas après, mais avant les catastrophes. C'est le sens de mes propositions.

Pour moi, les choses sont claires : **le gigantisme des nouveaux navires**, la massification des substances à risque transportées, **la densification des trafics** et la **dégradation des conditions de travail** ont au cours de ces dernières années accru considérablement les risques (ce constat est partagé avec inquiétude par les assureurs).

Cette situation doit nous amener, à renforcer les mesures de prévention, les moyens d'intervention, à revisiter la législation en vigueur au niveau international, européen et français .

Aussi, je demanderai la **révision de Montego bay**. Il est légitime que les droits de l'État côtier soient renforcés face aux responsabilités qui lui incombent : sécurité des populations, préservation des activités économiques et de son patrimoine naturel.

Au niveau européen et français, je souhaite des avancées sur 4 points :

- **l'élément humain**. Il doit être le cœur de la politique de sécurité maritime et ce, pour 2 raisons : notre priorité est la sauvegarde de la vie humaine en mer et **le meilleur garant de la sécurité du navire, quel que soit ce navire, est son équipage** (compétence, cohésion, état de fatigue et de stress sont à considérer). Cette dimension a été trop peu pris en compte dans les paquets ERIKA.

ainsi j'agirai pour :

- que soient garantis, dans les ports européens, des moyens de contrôle suffisants sur les questions sociales : **conditions de vie, de travail et de compétences des équipages** et ce, avec la même attention qu'au contrôle des navires. Une telle disposition garantira l'efficacité la convention MLC de l'OIT prochainement ratifiée.
 - que le temps à quai consacré aux nouvelles tâches soit totalement intégré dans le temps de travail avec le souhait qu'un maximum de tâches soient réservées aux non navigants.
 - que dans les zones à risque, la veille soit renforcée et l'assistance du remorquage des très gros navires généralisée.
 - que dans le cadre de ses attributions, l'Agence de sécurité maritime européenne (EMSA), évalue les agences de manning au même titre que les sociétés de classification.
 - Et qu'afin que la société prenne aussi sa place dans ces choix, les labels «produits équitables» intègrent dans leurs critères la partie transport et les conditions de travail des marins.
- Second point , au cours de ces dernières années, de **très grands navires (TGN) ont été mis en service sans que les questions de sécurité maritime aient été pleinement posées et se soient imposées, comme cela aurait du être le cas.**

Plus grave, la dynamique de croissance se poursuit alors que les préfets maritimes, font le constat qu'ils ne disposent pas de moyens adaptés pour faire face à un accident sur les TGN.

Si de tels moyens devaient être déployés et ils doivent l'être, ils seront très onéreux et ne pourront être du ressort des seuls pouvoirs publics . L'internalisation de leur coût dans celui du transport, tout comme celui des nouveaux aménagements portuaires rendus nécessaire, modifieront sans aucun doute l'avantage «économique» affiché des TGN.

Dans ce contexte, j'agirai pour que la France, soucieuse de garantir la sauvegarde de la vie en mer, la sécurité des populations littorales et la préservation de l'environnement marin dont elle a la charge, demande **la tenue d'une conférence européenne sur les TGN.**

Les règles internationales de sécurité maritime doivent être renforcées d'exigences particulières liées aux risques que l'exploitation des TGN induisent. Le choix du gigantisme ne doit pas être le fait des seuls armateurs mais faire l'objet d'une concertation de toutes les parties concernées, pouvoirs publics, organisations internationales, assureurs, représentations syndicales des constructeurs, des exploitants, des navigants et ONG.

- Troisième point, dans ces contextes, **la sécurisation du trafic en Manche doit être renforcée.**

La densité du trafic, sa diversité, la dangerosité d'une part importante des cargaisons, l'importance de l'environnement marin et littoral au niveau biologique et économique, la densité des populations côtières imposent **un renforcement des moyens d'accompagnement du trafic et de son contrôle (CROSS et remorquage, en particulier).**

Ces moyens spécifiques ont un coût. Je propose que soit étudié la création d'une redevance. Cette redevance pourrait être assise sur les volumes de marchandises transportées et leur dangerosité. **L'exemple de la navigation aérienne pourrait être adapté.**

- Quatrième point, je veillerai à conserver un **réseau d'entreprises de réparation navale performant** et lancera les appels d'offre en vue de la création d'un **filiale de dé-construction des navires**. Ce sont 2 points que je considère comme déterminant pour la sécurité maritime.

A court terme, Europe Écologie les Verts souhaite que la France exploite toutes les possibilités d'un État souverain respectueux de ses engagements internationaux et communautaires pour **promouvoir une élévation continue des standards de sécurité maritime et de la navigation**.

Votre quatrième question concerne **le développement durable, un sujet qui est au cœur de notre projet de société.**

Le développement durable est un engagement global : tout secteur d'activité, toute collectivité, tout individu dans nos pays développés est concerné ... nous avons, en particulier, l'absolue nécessité de réduire notre empreinte écologique pour conserver ...un monde vivable !

La France a dans ce domaine pris, depuis la conférence de RIO en 1992, de manière renouvelée, au niveau international et européen, des engagements, en particulier, sur la biodiversité et le climat, ils nous engagent tous !

Sur la biodiversité, pour combler son retard, le gouvernement conduit à marche forcée la mise en place des AMP. C'est regrettable, car le temps nécessaire au dialogue et la co-construction des projets est souvent insuffisant. Si je souhaite que les engagements pris soient tenus, je souhaite aussi que la philosophie de la conférence de RIO, soit conservée: privilégier le dialogue et la participation des citoyens dans le choix des moyens à mettre en œuvre pour parvenir aux objectifs fixés.

C'est le sens des «**Agenda 21**» que nous pourrions utilement remettre à l'ordre du jour maritime. **Le Grenelle de la mer** rentrait dans cette approche. Ce travail collectif est pour moi précieux, je souhaite qu'il soit mieux valorisé.

Trop d'entreprises ont l'habitude de considérer les approches développement durable comme des contraintes, qu'elles essaient de contourner. Je pense au contraire que s'engager dans **la transition écologique de notre économie que je propose** constitue une opportunité pour revisiter nos pratiques innover et créer des emplois. Les EMR en témoignent.

Nous avons la chance de disposer en France de **2 pôles mer** qui en association avec le secteur de la recherche et les entreprises travaillent pour «**contribuer à l'émergence d'un monde maritime sûr et durable**¹».

L'intelligence collective mobilisée dans ces projets collaboratifs, dont une part importante s'inscrit dans le cadre d'un développement durable, est d'autant plus remarquable qu'elle peut associer sur le même projet TPE, PME et grands groupes industriels.

La richesse des projets met en exergue tout l'intérêt d'une démarche pro-active du développement durable. Elle montre aussi les potentialités que nous offrent la mer : sélectivité des pêches, éco-conception des navires, molécules marines anti cancéreuses, éco-nautisme, EMR, éco matériaux ...

Je souhaite que nous puissions amplifier ce travail en particulier sur les navires du futur et l'énergie : EMR mais aussi économies d'énergie.

Je souhaite aussi que nous soyons plus attentifs au devenir de ces projets et à leur développement : financement adapté et formation aux nouvelles compétences.

1 Mission du Pôle mer Bretagne

Notre pays est le second Etat de la planète, par le territoire marin dont il dispose, 11 millions de km² répartis sur 4 océans. Un bien commun auquel j'attache la plus haute importance et qui constitue une chance inestimable dans le monde en mutation qui est le nôtre.

Aujourd'hui, j'ai la volonté de donner corps à un nouveau futur pour notre pays. Face aux crises que nous vivons, je souhaite engager au plus vite la transition écologique de notre économie et choisir un modèle de développement plus sobre et plus respectueux des hommes et de la nature.

La mer, les océans, les gens de mer, y ont, comme vous l'avez vu, un rôle majeur à jouer. J'espère que nous aurons l'opportunité d'y travailler, ensemble.