

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

1) Politique gouvernementale (Livre Bleu sur la stratégie maritime, suivi de son application, débat annuel au parlement, CIMER, mise en place du Comité National de la Mer et des littoraux, gouvernance, ...)

La France est naturellement, par sa géographie, deuxième espace maritime au monde, et par son histoire, une grande nation maritime. C'est pourquoi, j'ai souhaité rénover la gouvernance des océans afin de la rendre plus efficace et mieux adaptée aux spécificités du territoire maritime. Cela s'est traduit par la création d'un conseil national de la mer et des littoraux ainsi que par une large réorganisation de l'administration par « façade » (en métropole) et « bassin » (pour l'outre-mer), autour des préfets maritimes.

J'ai aussi entrepris la mise en place d'une véritable stratégie nationale afin de définir, tous les 2 ans, les priorités d'une politique maritime véritablement « intégrée » et des « stratégies » par façade et par bassin qui la déclinent (loi Grenelle 2).

Mon but est de faire de la stratégie maritime française un axe majeur de la stratégie économique du pays. C'est pourquoi, je souhaite notamment poursuivre dans cette voie qui lie la France terrestre et maritime. Le développement de l'Axe Seine pour faire de Paris une ville ouverte sur la mer est à cet égard très important.

2) Sécurité maritime (Responsabilité de l'Etat du pavillon, mutualisation des moyens européens, participation financière des pays européens bénéficiaires du transport maritime, sécurisation de ce transport : port, côtes, navires,...)

Depuis 2007, le gouvernement a renforcé la présence de l'Etat en mer (surveillance des côtes et protection des approches maritimes, lutte contre les trafics de toute nature, combat contre les pollutions ...).

Au début du quinquennat, 45 missions de l'Etat en Mer ont été définies. La marine nationale participe à 44 d'entre elles. J'ai voulu donner un sens à la fonction de garde-côtes et les réflexions sur ce sujet, menées dans le cadre de l'élaboration du Livre Bleu, ont mené à prendre deux décisions majeures : la mise en place d'un comité directeur placé directement sous la responsabilité du Secrétaire Général à la Mer et la création d'un centre de fonction garde-côtes.

Parce que je souhaite protéger et valoriser la mer en garantissant l'indépendance stratégique du pays, le budget de la défense nationale et les ressources de la marine nationale ne seront jamais des variables d'ajustement.

3) Développement et durabilité (Aires marines Protégées, sanctuarisation ou quelles activités économiques et dans quelles AMP, ...)

La politique maritime de la France intègre totalement les problématiques de préservation et de protection des espèces et des milieux marins. Le Grenelle de la Mer, que j'ai souhaité, joue un rôle majeur dans ce domaine. La France s'est fixée comme objectif de constituer un réseau de dix aires marines protégées couvrant 10% des eaux territoriales.

L'action du gouvernement a permis d'obtenir des résultats très concrets dans ce domaine, tels que la protection du détroit des bouches de Bonifacio ou encore l'adoption d'une directive-cadre européenne en juin 2008 qui conduit les Etats à prendre les mesures pour réduire les impacts des activités sur le milieu marin. Elle a également permis la création de trois parcs naturels marins (Mayotte, Archipel des Glorieuses et Golfe du Lion) et d'un sanctuaire pour les mammifères marins aux Antilles. Quatre autres projets ont également été mis à l'étude. Poursuivant le même objectif, des actions ont été menées afin de lutter contre les déchets qui sont retrouvés dans les océans, de protéger le trait de côte et responsabiliser les pêcheurs de loisir.

Il convient de porter haut dans les instances internationales le message de la France sur ces questions. Je considère que la France, deuxième espace maritime mondial, doit faire entendre sa voix, notamment sur la question du respect du droit de la mer et de la préservation des espèces et des milieux marins.

4) Transport maritime (Fiscalité, loi de 1992, décisions de l'OMI concernant la réduction des émissions, transport multimodal, autoroutes de la mer, ...)

Afin d'améliorer et d'encadrer le transport maritime, le gouvernement s'est attaché à rendre les ports français plus performants et attractifs notamment en les intégrant davantage aux villes. Un effort tout particulier a été mis sur le réseau de dessertes fluviales et ferroviaires des ports dans le but de faciliter le transport des marchandises jusqu'aux consommateurs.

Par ailleurs, la France a acté en mai 2010 la révision de la convention Marpol de l'Organisation maritime internationale afin de mieux prévenir les pollutions accidentelles par navire. Il me semble prioritaire de poursuivre la transposition du paquet législatif européen Erika 3 pour améliorer la surveillance de la navigation, l'obligation d'assurance pour les navires, la prévention des pollutions et la sauvegarde de la vie humaine en mer. A terme, l'objectif est que la France contrôle l'intégralité des navires faisant escale dans ses ports.

Visant les objectifs de développement économique et de protection de l'environnement, le développement des « autoroutes de la mer » a été classé au rang des priorités. C'est une alternative au tout routier qui doit être encouragée. Les retours d'expériences sur les deux autoroutes de la mer Nantes/Gijon et Portsmouth/Bilbao sont d'ailleurs très positifs.

Enfin, je considère que la France peut être fière de ses armateurs, fière de ses entreprises qui participent à son rayonnement dans le monde, et à la puissance de son économie maritime.

Pour soutenir ce secteur qui contribue à faire de la France une puissance maritime, j'ai souhaité que l'on adopte une politique volontariste de soutien aux entreprises françaises du transport maritime et au pavillon français. Depuis 5 ans, nous avons pris une série de mesures fiscales et financières pour renforcer la compétitivité de la flotte française (70 millions d'euros y sont consacré chaque année).

Il n'est aucunement question de remettre en cause le dispositif qui a été mis en place et que plébiscitent aujourd'hui les entreprises (exonération des charges sociales patronales, exonération de la Contribution sur la Valeur Ajoutée des Entreprises pour les plus-values de cession des navires ou encore taxe au tonnage).

En revanche, il faut réfléchir aux moyens de compléter ce dispositif afin de le rendre plus efficace et plus attractif, avec notamment la création d'un guichet unique renforcé pour les navires inscrits au registre international français (RIF) ou la mise en place d'un GIE fiscal plus avantageux, de façon à favoriser les constructions neuves.

5) Construction navale (Maintien des savoir-faire français, programme « navire du futur », soutien à la R&D, ...)

Je suis convaincu que la compétitivité du secteur de la construction navale dans notre pays passe par la valorisation de la connaissance et de la recherche.

C'est une des raisons pour lesquelles j'ai décidé de soutenir la création d'une grande école des métiers de la mer, l'Ecole nationale de l'enseignement maritime, qui rassemble les quatre écoles de la marine marchande. Cette création a pour objectif de mieux organiser la formation des futurs officiers et ingénieurs. Pour moderniser l'enseignement maritime, nous avons permis la généralisation du bac professionnel « mer » en 3 ans dans 12 lycées. Plusieurs initiatives ont aussi permis d'accompagner la recherche et notamment l'expédition du voilier Tara, lancée en septembre 2009, et dont le ministère du Développement durable est partenaire.

Enfin, il faut mettre en place une stratégie qui renforce la compétitivité des chantiers navals afin de garantir leur maintien sur notre territoire. L'Etat a déjà mobilisé 100 millions d'euros, au titre des investissements d'avenir, pour construire le « navire du futur », plus sûr et plus économe en énergie.

6) Défense et sécurité (Révision du Livre Blanc, fonction garde-côtes et sauvegarde maritime, surveillance domaine maritime français/Outre-mer, moyens de la Marine nationale, lutte contre la piraterie, ...)

Depuis 5 ans, j'ai tenu à ce que la France soit tout particulièrement impliquée dans la lutte contre la piraterie. Chaque fois qu'un navire français est attaqué ou que des ressortissants français sont victimes d'un acte de piraterie, la France met en place des moyens militaires en mesure de conduire des actions. De plus, depuis décembre 2008, la France participe à l'opération européenne Atalante au large de la Somalie. Elle déploie de manière permanente une frégate pendant toute la durée de l'opération et la participation ponctuelle d'un avion de patrouille maritime basé à Djibouti.

Par ailleurs, l'appui de la marine nationale dans les plus importantes opérations militaires extérieures dans lesquelles la France s'est engagée a été déterminant (Afghanistan et Libye). J'en suis absolument reconnaissant à notre marine.

A cet égard, il me paraît indispensable que la marine nationale dispose des moyens nécessaires pour mener à bien l'ensemble de ses missions. Pour cette raison, il convient d'intégrer pleinement le fait maritime dans la révision du livre blanc sur la Défense et la sécurité nationale. En effet, alors même que de nouvelles voies maritimes pourraient apparaître sous l'effet de la fonte des glaces, alors que de nouvelles puissances font jour et que leurs relations à la mer évoluent, il est important, pour l'avenir, de considérer davantage le fait maritime dans notre stratégie de défense et de sécurité.

7) Pêche et produits de la mer (Propositions de la Commission Européenne, quotas individuels transférables vs quotas Individuels Administrés, Rendement maximal Durable , zéro rejet, financement des bateaux neufs, primo-accession à la propriété de moyens de pêche, développement de l'aquaculture marine, ...)

L'action du gouvernement sur ce sujet est riche. En effet, un plan de 15 mesures pour une pêche durable et responsable a été annoncé en janvier 2008. Plus de 300 millions d'euros ont contribué à son financement. Au-delà de la crise, ce plan apporte une réponse durable aux défis auxquels la pêche française est confrontée : les défis écologiques, sociaux et économiques.

En 2010, la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche est allée plus loin en œuvrant pour une véritable coopération entre pêcheurs et scientifiques sur l'évaluation des stocks et une modernisation de la flotte. De plus, en mettant en place un fonds permettant d'inciter les entreprises de pêche à réaliser des actions vertueuses (économies d'énergie, réduction des impacts sur le milieu marin), le gouvernement a contribué à rendre plus compétitive la pêche française.

Par ailleurs, la France a défendu le maintien d'une politique commune de la pêche forte. Ainsi, fin juin 2010, la France, l'Allemagne et la Pologne ont effectué une déclaration commune à laquelle se sont immédiatement ralliés l'Irlande et le Portugal. Ensemble, ils défendent notamment le maintien de la gestion de la pêche par les quotas de captures ainsi que la mise en place de mesures de gestion pluriannuelle.

La pêche est un atout de notre indépendance et de notre sécurité alimentaires. Il faut, pour cela, soutenir ce secteur et défendre une politique européenne de la pêche forte, à l'image de la politique agricole.

8) Ports (projet de directive services portuaires de la CE, mise en application de la réforme portuaire, ...)

J'ai tenu à ce que soit réformée l'organisation du travail dans les grands ports maritimes français. Après presque deux ans de négociations avec les partenaires sociaux, la réforme portuaire est véritablement entrée en application en mai 2011. L'enjeu majeur de cette réforme est de parvenir à un retour rapide de la compétitivité pour les ports français face à la concurrence des grands ports du Nord et de la méditerranée. Elle a permis la cession des outillages aux opérateurs privés, la réorganisation de la manutention portuaire, et la mise en place d'un dispositif de départ anticipé pour les ouvriers portuaires.

Par ailleurs, afin de rendre les ports plus performants notamment en les intégrant davantage aux villes, j'ai engagé un programme de recherche sur les infrastructures portuaires offshore et je soutiens le développement de la production d'énergies alternatives dans les ports ou à proximité afin de renforcer leur sécurité en approvisionnement énergétique.

Enfin, la croissance du trafic nous incite à la poursuite des investissements en faveur de la desserte des ports. Cette politique doit être menée dans le cadre du Livre Bleu et en liaison avec les investissements européens (incluant les canaux à grand gabarit, ex. Seine-nord). La desserte de nos ports doit aussi être complétée afin de renforcer leur attractivité. Je pense aux liaisons ferroviaires et routières.

9) Outre-Mer (perspectives de développement des activités maritimes de l'outre-mer français, ressources ou activités), EMR, moyens déployés pour l'exploration/exploitation des grands fonds intra ZEE, ...)

J'ai tenu à ce que l'Outre-mer soit au cœur des grandes politiques que mène le pays.

Pour ce faire, des actions ont été entreprises afin de valoriser durablement les ressources naturelles (énergétiques, minérales, biologiques et en lien avec l'aquaculture) : mise en place une mission d'accompagnement pour le développement d'une exploitation d'hydrocarbures en Guyane, restructuration de la filière pêche à Saint Pierre et Miquelon, renforcement des aides à l'aquaculture par le biais d'une nouvelle aide européenne instituée en 2010 (Réunion, Mayotte, Guyane et Martinique).

Concernant la protection de l'environnement, j'ai impulsé une politique volontariste de mise en place de parcs marins et de réserves. Un des objectifs du quinquennat a été d'accroître la compétitivité des ports concernés pour faire face à un marché du transport maritime très concurrentiel et en forte évolution. Cette transformation a entraîné, et continuera de le faire, le développement d'activités maritimes qui seront également des gisements d'emplois. Ainsi, nous devons valoriser ceux qui ont un positionnement important (comme celui de Mayotte) et tâcher d'accroître leur complémentarité.

Je n'oublie pas non plus l'intérêt stratégique que revêt l'espace maritime ultramarin en poursuivant la lutte engagée contre les trafics illicites et contre le pillage des ressources notamment par les pratiques de pêche illégale.

Afin de prolonger cette action et parce que le rayonnement de notre pays passe par la valorisation de l'Outre-mer, j'encouragerai les collectivités locales à signer des accords de coopérations régionales plus nombreux et plus approfondis afin de dynamiser leurs activités économiques et de renforcer la présence française à travers le monde.

10) nautisme (places portuaires, déconstruction des unités de plaisance, ...)

Le tourisme a un poids économique et social considérable dans notre pays. Il représente 6,6% de notre P.I.B. et deux millions d'emplois. Il participe à l'aménagement du territoire et au rayonnement extérieur de la France : les prévisions qui sont faites laissent penser que notre pays pourrait attirer à l'horizon 2020 plus de 100 millions de touristes étrangers ce qui permettrait de créer des centaines de milliers d'emplois. J'en suis absolument conscient.

La mer et nos littoraux sont de formidables atouts qu'il faut valoriser. Ainsi, un effort tout particulier doit être apporté à la valorisation du tourisme maritime, notamment par la création de parcs naturels marins.

Enfin, les ports de plaisance et la navigation de plaisance méritent une attention particulière non seulement parce qu'ils concourent au dynamisme touristique mais également parce qu'ils renvoient à une industrie non négligeable. L'industrie nautique est un secteur dynamique et prospère (45 000 emplois directs, 5000 entreprises, 5 milliards d'euros de chiffres d'affaires) et compte en France certains des fleurons du secteur au niveau mondial. C'est un secteur particulièrement tourné vers l'exportation, qui absorbe 65% de sa production.

11) Energie marine renouvelable (éolien posé et autres technologies, respect des engagements 2020 (6GW d'énergie marine), création d'une filière française, règlement des conflits d'usage, ...)

Il faut d'abord rappeler que l'effort engagé depuis le Grenelle de l'environnement dans ce domaine est considérable et historique.

Les énergies marines renouvelables représentent un potentiel énergétique qui devrait permettre de disposer d'une puissance installée de 6 GW en énergies marines et de participer ainsi à l'ambition de la France d'atteindre 23% d'énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie finale d'ici 2020. Le coup d'envoi du programme éolien a été donné le 11 juillet dernier avec un premier appel d'offres portant sur la construction et l'exploitation d'une capacité maximale de 3 GW dans cinq zones. Elles constituent un vivier de 150 000 emplois directs et indirects à l'horizon 2020 en Europe. Une plate-forme de recherche et d'innovation sera mise en place à Brest dès 2013 (« France Energies marines ») sous la direction de l'Ifremer. Elle devra consolider l'excellence industrielle et la recherche dans les secteurs de l'éolien offshore, de l'hydrolien, de l'houlomoteur et du thermique marin.

« France Energies marines » doit donc être soutenue activement pour structurer l'excellence industrielle et la recherche dans le secteur des énergies marines afin de faire de la France le leader mondial dans ce domaine.