

La communauté maritime française adresse trente-deux questions, via l'Institut Français de la Mer, aux candidats à l'élection à la Présidence de la République

L'IFM ne se contente pas de dire ce qu'à son avis doit être un *regard marin* sur les présidentielles, et d'alerter les candidats à la Présidence de la République sur l'intérêt bien compris qu'ils ont à *parler et agir mer* (cf. éditorial du présent numéro de la Revue Maritime).

Il a aussi voulu, réunissant ses forces vives et diverses, leur présenter un questionnaire presque complet (certains domaines plus spécialisés, tels la recherche, etc. devant faire l'objet d'une publication ultérieure) énonçant les grands enjeux du monde maritime français d'aujourd'hui.

Ce faisant, il demande à chaque candidat interrogé, non pas d'être omni-compétent bien sûr, mais de se pencher sur ces enjeux et de dire ce que seraient leurs réponses *temps permettant* (*weather permitting*), naturellement après avoir éventuellement consulté ceux qui, dans leurs équipes, sont plus spécialisés et seraient demain leurs conseillers, voire leurs ministres ou leurs responsables...

C'est donc volontairement qu'un questionnaire relativement long et détaillé a été travaillé (le choix inverse était possible), l'IFM ayant ensuite l'intention de publier les réponses, puis de suivre leur application, de façon à ce que la mer ne soit pas une fois de plus la grande oubliée des ambitions républicaines !

Faut-il un ministère de la mer ?

1. Toutes origines confondues (droite/gauche, jeunes/anciens, public/privé, militaire/civil) les professionnels de la mer ont réfléchi ensemble et fait une recommandation que l'on peut résumer de la façon suivante :
 - La question d'une autorité, qu'elle soit politique ou administrative, qui réunisse toutes les composantes de la politique maritime française, est en fait essentielle.
 - Pour que les responsabilités de la puissance publique soient défendues au mieux et dans la durée, il importe, au minimum qu'elles soient toutes regroupées, avec toutes les administrations et services concernés, au sein d'une « *délégation générale à la Mer* ».

NB : « Toutes », cela signifie bien tout ce qui touche à la mer, y compris par exemple la construction navale. Le seul cas particulier est celui de la pêche, pour laquelle il est à ce jour difficile de savoir ce qui serait le plus adapté.

- Ainsi constituée, cette entité serait incontournable, devrait être permanente et avoir à sa tête un responsable d'envergure.

- Cette *délégation* assumerait en outre les missions de l'actuel Secrétariat Général de la Mer.

- Les préfets maritimes en métropole et les préfets et hauts-commissaires outre-mer relèveraient de cette structure pour ce qui concerne leurs missions civiles de sécurité maritime (renforcées).

Qu'en pensez vous ?

Marine nationale

2. La loi de programmation militaire 2003-2008, présentée au Parlement puis reportée à une date ultérieure, prévoyait 87 milliards de francs par an pour les investissements de la défense. À quel niveau estimez-vous nécessaire d'ajuster ces dépenses pour permettre à nos Forces armées de répondre efficacement aux ambitions stratégiques que vous estimez devoir garder à la France pour sa sécurité nationale et le maintien international de la paix ?
3. La Marine nationale supporte la charge élevée de la constitution et du maintien à niveau de la *force océanique stratégique* (FOST), garante de la dissuasion nucléaire, et du *groupe aéronaval*, élément essentiel de la gestion des crises. Comment concevez-vous que ces deux composantes de notre appareil de défense puissent disposer en permanence des moyens (financiers) nécessaires à l'accomplissement de leurs missions ?
4. S'agissant plus précisément de la permanence de la disponibilité d'un *groupe aéronaval* pour la France, pouvez-vous nous indiquer ce que sera votre politique concernant le deuxième porte-avions ?

Dans quelle mesure vos choix à cet égard, s'inscrivent-ils dans le cadre européen ? Est-ce au contraire à éviter, que ce soit pour des raisons pratiques, politiques ou autres ?

5. Si vous envisagiez à ce sujet une *ouverture* vers l'Europe, dans quels domaines devrait-elle à votre avis se réaliser de façon réaliste et pour quelles étapes (de la construction ou des financements jusqu'au... partage de la responsabilité d'emploi ?)
6. Enfin, si vous estimiez nécessaire de doter la Marine nationale d'un deuxième porte-avions, pensez-vous que la construction pourrait se faire dans un délai raisonnable, et selon des modalités particulièrement novatrices pour un tel bâtiment : par exemple implication de chantier (s) civil (s) aux côtés de la DCN pour certaines phases ou parties de la construction ? Ou coopération *bilatérale* avec un autre pays européen ?
7. Dans les crises antérieures récentes, au Moyen-Orient, sur les côtes d'Afrique ou en Méditerranée centrale ou orientale, le rôle de la *marine marchande* est, une fois encore, apparu essentiel pour le soutien de nos Forces armées déployées à grande distance de la métropole. Dans le conflit contre l'Irak, plus de 90 % de nos moyens ont été acheminés par voie de mer. La marine marchande française est tombée en quelques décennies au 28^e rang des nations maritimes. Estimez-vous indispensable, pour cette raison parmi beaucoup d'autres, de restaurer la capacité de notre flotte de commerce sous pavillon national ?

Flotte de commerce / Marine marchande / Environnement

8. Si vous estimez indispensable la *restauration de notre flotte de commerce sous pavillon national*, selon quels principes d'action, quelles modalités devrait-elle être menée ? (Il n'est pas question à ce stade de rentrer dans le détail, mais d'indiquer les principaux axes sur lesquels devrait reposer votre action, sachant que le diagnostic est connu, a été confirmé rapport après rapport, et qu'il est à la fois urgent, possible et nécessaire d'agir.) Quelle place voyez-vous à l'outre-mer français dans une politique de reconquête ?
9. Quel rôle respectif attribuez-vous à l'Union européenne et à la France dans l'action de redéveloppement de notre flotte de commerce ? Considérez-vous qu'en tout état de cause,

les règles françaises doivent être au minimum alignées sur celles de nos principaux voisins européens pour assurer la compétitivité du pavillon national ? Estimez vous à cet égard normal que la France soit un des tout derniers pays à ne pas avoir mis en place la taxe forfaitaire au tonnage et la défiscalisation des salaires de navigants ? Et quelles doivent être à votre avis les caractéristiques du registre des TAAF ?

10. Dans quelle mesure l'existence d'une flotte de commerce sous pavillon national, ou sous pavillons nationaux, vous paraît-elle être un élément de la qualité, de la sécurité maritimes et de la protection de nos côtes et de l'environnement ? Vous paraîtrait-il normal que la collectivité contribue à son existence ? Si oui, en vertu de quels principes et dans quelles limites ?
11. Croyez-vous que le renouveau de *l'emploi maritime* viendra plus d'une *dynamique de relance* et de l'amélioration de la compétitivité de notre pavillon sur les mers, ou au contraire plus du maintien, voire du renforcement, des règles administratives destinées officiellement à *protéger l'emploi maritime* ? Diriez-vous à ce sujet que la France a) a bien défendu l'emploi maritime dans un milieu hostile b) ou a fait juste ce qu'il fallait pour que la contraction de la flotte ne fasse pas trop de vagues ?

La construction navale

12. L'Union européenne n'a pas réussi à définir une politique de construction navale, alors qu'il lui appartient de prendre les mesures permettant de *placer l'industrie navale communautaire dans les conditions de concurrence loyale* avec celle des nations maritimes de l'Extrême-Orient, notamment dans le domaine des méthaniers. Si l'incapacité de l'UE à se déterminer devait persister, quelles mesures nationales entendez-vous prendre pour faire face à cette carence au niveau européen ?
13. Quelles mesures comptez vous prendre pour améliorer *la coopération entre construction navale privée et DCN* ?
14. L'industrie de la construction navale militaire européenne doit se structurer. Le changement de statuts de la DCN était nécessaire pour que le *leader* français puisse jouer pleinement son rôle. Il n'est pas suffisant si des *mesures d'accompagnement ne sont pas prises pour conforter cette entreprise naissante*. Quelles mesures comptez vous prendre en ce sens, ou encourager, en matière de plans de charge, d'effectifs, d'alliances ?
15. Le cinquième programme cadre de R. & D. européen comportait une ligne *technologies marines*. Il semble que *le sixième PCRD, actuellement en cours d'élaboration, ne comprendra pas de ligne affectée à ce sujet*. Là encore en cas de carence européenne quelles mesures nationales entendez vous prendre ?

L'impératif de sécurité maritime

16. *La sécurité maritime est un impératif de tous les instants*. Pourtant elle n'intéresse la sphère politique qu'au moment où une grande pollution du littoral est à craindre. Or c'est d'abord vers la sauvegarde de la vie humaine en mer que doit se porter la première et permanente action des pouvoirs publics. De là, découlera la moindre vulnérabilité de notre territoire national aux risques de pollution majeure venus de mer. Quelles mesures pratiques envisagez-vous pour améliorer la sécurité de la navigation maritime dans les eaux sous responsabilité française et diminuer les accidents de mer qui font toujours trop de morts et de handicapés notamment à la pêche ?
17. Pensez vous que la mise en œuvre des *quatre harmonisations* souhaitées par l'Institut Français de la Mer : harmonisation des règles régissant la navigation maritime internationale, harmonisation de l'application de ces règles, harmonisation du contrôle de

l'application, harmonisation des sanctions, soit une des priorités de la politique de sécurité maritime ? Pensez vous que la France ait un rôle majeur à jouer dans ce processus ?

Agence européenne de sécurité maritime

18. Pensez vous qu'au nom de la lutte pour la sécurité maritime et l'environnement (en particulier contre les pollutions), les pouvoirs et moyens de l'AESM doivent être progressivement renforcés, fut-ce par certains transferts de souveraineté ?
19. Pensez vous que la France ait un rôle majeur à jouer au sein de l'Agence et comment ?

Cabotages maritimes français et européen

20. Les morts sur les routes, les engorgements et les embouteillages divers, les dégâts de toute nature, les dommages de plus en plus fréquents et profonds à l'environnement, les réseaux routiers et ferroviaires saturés sans que le *ferroulage* puisse être la solution (au moins en termes de volumes), que comptez vous faire ? Et plus spécifiquement quelle sera votre politique concernant le cabotage maritime et fluvio-maritime (national et européen) ? Estimez vous à ce sujet que les conclusions du dernier rapport de la Commission soient satisfaisantes ? Auriez-vous l'intention de lancer une *politique d'interconnexion du réseau national de voies navigables fluvio-maritimes à grand gabarit avec le réseau rhéno-danubien* ?

Les ports

21. Quels sont vos diagnostics sur l'activité des ports français à l'heure où s'accroît *l'écart entre notre pays et ses principaux voisins européens* ? Y a-t-il des arguments pouvant justifier qu'une part importante des importations et exportations de la France transitent par des ports étrangers, par exemple belges et/ou néerlandais ?
22. Pensez vous que le projet *Le Havre 2000* soit adapté ? Et si oui, dans quelle mesure, dans quels domaines pourrait-il avoir une valeur exemplaire ?
23. Estimez vous que *l'organisation* actuelle des ports français et de leur gestion soit adaptée à la situation ? Sinon, sur quels points essentiels devrait porter une réforme ?
24. Qu'il s'agisse des ports d'intérêt national, autonomes ou sous concession ou des ports départementaux, ainsi que de leurs liaisons avec leurs *hinterlands*, quelles mesures sont à votre avis à envisager dans le cadre de la nécessaire promotion du cabotage maritime (voir ci-dessus) ?

La pêche

25. Que pensez vous de la politique européenne des plans d'orientation pluriannuels (POP) et des taux admissibles de capture (TAC) : au niveau des principes, au niveau de l'application ?
26. Les professionnels et praticiens de la pêche, sont-ils à vos yeux assez associés à la préparation de la prise de décision européenne, tant sur le plan politique que sur le plan technique (quotas en particulier) ?
27. Pensez vous, à l'heure où sont prises, se prennent ou vont se prendre à Bruxelles des décisions importantes pour l'avenir, que le point de vue de la France soit pris en compte suffisamment ?

28. Pensez-vous que le rattachement de la pêche au Ministère de l'Agriculture ait finalement été une bonne chose ? Pourquoi ? Si votre réponse est négative, quelle autre solution préconiserez-vous ?
29. Connaissant *la grandeur, la nécessité et la difficulté de ce métier* (qui reste souvent artisanal), et sachant qu'il est plus que d'autres fragilisé par les nombreux aléas auxquels il doit faire face (météo, variations *hors contrôle* de ses charges variables telles le prix du gazole, l'adaptation aux contraintes d'hygiène toujours plus nombreuses, la saisonnalité et la variabilité de l'offre et de la demande, etc.), pensez-vous que des mesures ou règles particulières, de *lissage* ou de financement par exemple, soient justifiées ? Et si oui, lesquelles ?
30. Comment voyez-vous le développement au profit d'intérêts et de l'emploi français des ressources sous-exploitées (quand elle ne sont pas pillées par des pirates) des zones économiques des départements et territoires d'outre-mer ?

La plaisance

31. Le nautisme est une activité populaire pratiquée régulièrement par plus de 7 millions de Français. L'industrie française du secteur exporte plus de 50 % de sa production et affiche depuis trois ans des taux de croissance remarquables. Le manque de places dans les ports de plaisance français suscite cependant une inquiétude majeure pour l'avenir de la filière. La Fédération des Industries Nautiques estime à 150 000 le nombre de nouvelles places nécessaires au développement de la plaisance sur le territoire national. Quelle est votre position sur les *projets d'extension d'infrastructures existantes ou sur la réhabilitation de friches portuaires pour un aménagement en ports de plaisance* ?

De nombreux professionnels du nautisme voient leur avenir compromis du fait des règles d'occupation du domaine public excluant la propriété commerciale, qui leur interdisent donc l'obtention de droits réels sur les territoires gérés par les communes. Estimez-vous nécessaire de réformer la législation actuelle de sorte que ces professionnels puissent investir dans le développement de leurs entreprises et les transmettre en toute sérénité, sans craindre de voir leurs efforts réduits à néant ?