

Politique maritime

Pour une stratégie de l'économie de la mer

Pour une politique de développement durable du littoral

Communication du groupe sénatorial d'étude de la mer composé de sénateurs de toutes obédiences politiques, présidé par le sénateur de Vendée Jacques Oudin du 26 juin 2001 transmise aux ministres compétents (Agriculture, Équipement et Transports) et au Président de la République. La première partie de ce document concerne une politique de la marine marchande et a été publiée dans le numéro 460 de la Revue Maritime. BD

Le littoral est un formidable gisement de développement et d'emploi. Il représente d'ores et déjà, à lui seul, plus de 250 000 emplois. Une politique durable du littoral doit s'appuyer d'abord sur les activités d'exploitation de la mer (pêche, aquaculture et ressources minérales) ensuite sur le tourisme, y compris l'ensemble des activités nautiques, enfin sur la protection environnementale.

La pêche et l'aquaculture

La politique de la pêche et le développement de l'aquaculture passent par le soutien de la filière, par le rétablissement de la ressource dans les eaux européennes, une meilleure exploitation de certaines zones économiques exclusives (ZEE) d'outre-mer et par une amélioration du contrôle. Un ajustement de l'environnement fiscal de la filière poisson devrait être étudié dans le cadre de la loi d'orientation pêche.

Un rétablissement de la ressource s'impose dans les eaux européennes. Pour y parvenir, il faut accepter une véritable gestion valorisée de la ressource et, **si cette gestion induit une réduction de quotas, une planification sur cinq années d'un traitement social de la filière pêche, grâce à la mise en œuvre, durant la phase de réduction, d'une aide personnalisée de substitution.**

À défaut, il convient de parvenir à la conclusion d'accords concertés avec la filière pour la modération des quantités pêchées et une modernisation de la flotte qui puisse induire une réduction du nombre des bateaux.

Une meilleure exploitation de certaines ZEE d'outre-mer doit être recherchée à travers :

- la promotion des entreprises de pêche lointaine et la création d'un statut externalisé au regard du droit social pour les employés de ces entreprises ;
- le soutien, par un rétablissement de la défiscalisation de 1986, des entreprises françaises de pêche actives dans la zone des 200 milles au large des côtes des départements et territoires d'outre-mer et des entreprises d'aquaculture de l'outre-mer ;
- l'accentuation de l'effort et des moyens de surveillance des zones exclusives françaises de pêche dans l'océan Indien et dans l'océan Pacifique et dans les eaux des Terres australes et antarctiques françaises.

Enfin, les dispositifs de **contrôle** doivent être déployés :

- mise en place de filières de commercialisation permettant aux diverses professions intervenantes (pêcheurs, mareyeurs, vente au détail et grande distribution) de se développer ;
- renforcement des contrôles sanitaires et douaniers ;
- répression accrue des infractions de pêche ;
- réexamen des conditions de rémunération des marins pêcheurs et d'application de la loi d'orientation *pêche* pour la mise en place des ASSEDIC au profit du secteur de la pêche artisanale ;
- promotion des normes françaises de fraîcheur et d'intégrité du poisson et des coquillages.

L'industrie « offshore »

Il convient d'accompagner l'industrie pétrolière vers la mer profonde. Pour ce faire, quelques actions doivent être recherchées :

- obtenir des Etats riverains les conditions de la nation la plus favorisée pour les pétroliers français et promouvoir par la voie diplomatique des régimes de droit assurant leur liberté d'entreprendre ;
- consolider la parafiscalité des hydrocarbures à Bruxelles afin de favoriser l'effort national de recherche-développement ;
- soutenir par voie fiscale l'exploration en ZEE profonde et en haute mer afin de mettre à jour de nouvelles ressources non dépendantes.

L'industrie nautique

L'industrie nautique constitue désormais une industrie majeure. Pour favoriser son essor, il convient de :

- réaménager pour la plaisance les bassins de ports de commerce ou de pêche en *friches* ;
- appliquer les technologies légères et reconfigurables à la construction de nouveaux ports de plaisance ;
- définir un régime d'armement à la grande plaisance sur des bases internationales.

Le tourisme

L'activité majeure sur le littoral est aujourd'hui le tourisme : 170 000 emplois directs et une contribution au produit intérieur brut de 146 milliards de francs. Vingt-cinq millions de vacanciers fréquentent chaque année les 5 500 kilomètres de côtes françaises.

La loi *littoral* est l'outil majeur de cette filière. Malgré les difficultés attendues, il est temps d'en réajuster l'application en faveur d'un concept de développement durable. C'est le seul moyen de faire fructifier ce patrimoine national.

La protection du littoral

La récente catastrophe de *l'Erika* a montré combien la protection de son littoral constituait pour notre pays une obligation ardente. **La politique de sécurité maritime constitue le maillon principal de la protection durable du littoral.** Elle ne suffit pas.

La maîtrise de l'occupation des sols et de l'urbanisme doit être recherchée pour prévenir la spéculation immobilière et l'accaparement privatif des paysages côtiers. Le Conservatoire du Littoral et des Espaces lacustres doit être soutenu et encouragé dans ce but. Une attention particulière devra être portée aux demandes communales de réexamen de plans d'occupation des sols (POS).

Devront être en outre recherchées :

- la prévention de la pollution dite *de routine*, c'est-à-dire non liée aux accidents de navigation ;
- la mise en place d'une véritable prévention et d'un contrôle effectif de la prolifération de certaines algues (algues vertes et *caulerpa taxifolia*, notamment).

Un réexamen national de la fiscalité locale applicable aux mobil homes et aux caravanes en stationnement durable devra être conduit et des normes environnementales de préservation des sites seront publiées au regard de ce stationnement.

Pour une politique de défense et de développement des intérêts maritime de la France

La défense et le développement des intérêts de la France reposent sur l'affirmation claire et cohérente de nos positions dans les négociations internationales. Elle est conditionnée par notre effort de recherche et de développement.

L'affirmation de nos positions dans les négociations internationales

La réflexion doit précéder l'action et la coordonner. À cette fin, il est proposé de publier un **mémoire** définissant, dans le cadre européen, **la politique de développement maritime de la France** et induisant toutes les actions à mener dans les différents domaines (construction navale, transport maritime, pêche, économie portuaire, cultures marines, statut des gens de mer, formations, littoral, navigation de plaisance, etc.).

Mais, outre cet effort de réflexion, il importe de mieux ordonner nos moyens juridiques. Pour ce faire, il convient de rechercher :

- le renforcement des moyens et de la vocation de coordination interministérielle du **secrétariat général de la Mer**, y compris à l'égard des ministères de la Défense et des Affaires étrangères et la mise en place à ce niveau d'une cellule *droit international maritime* ;
- l'harmonisation, sous l'égide du secrétariat général de la Mer, des concepts utilisés par l'ensemble des intervenants français dans le domaine maritime ;
- le renforcement des personnels de la représentation française dans les négociations techniques internationales, notamment dans les organes des Nations unies, à l'OMC et à l'OMI ;
- le renforcement des compétences en droit international maritime dans les structures ministérielles impliquées ;
- le renforcement de la présence de la Marine nationale dans nos eaux outre-mer et notamment près des terres australes et antarctiques françaises.

L'appui à l'effort de recherche et au développement

L'effort pour la recherche doit coordonner la recherche privée et la recherche publique. À cette fin, il convient prioritairement de :

- stimuler par voie fiscale l'innovation dans l'entreprise par des mesures durables de soutien au capital-risque ;

- associer l’effort public de recherche à ceux des grandes entreprises et des PME.
- Il faut ensuite **donner à l’IFREMER la place centrale** qui lui revient, par son activité et ses programmes, dans le dispositif de recherche maritime de notre pays. À cette fin, il convient de faciliter, en relais des initiatives privées, voire individuelles :
- une participation plus étroite des professions de la pêche aux travaux menés sous l’égide de l’IFREMER ;
 - un rééquilibrage de l’action de l’IFREMER vers les missions d’une agence de moyens ;
 - l’implication de l’IFREMER dans la recherche en aquaculture et notamment pour l’adaptation de celle-ci à la problématique des farines non animales et des technologies hors sol en bassins clos.

Il convient aussi de promouvoir, en association avec les chantiers navals, les armements et les ports, les projets de recherche appliquée maritime sur :

- les modes de propulsion verte (cycle combiné et électricité) ;
- l’interface de manutention navire - terre ;
- l’optimisation économique des navires de transport ;
- les processus industriels de construction des navires ;
- les infrastructures portuaires allégées renouvelables ;
- l’étude scientifique de la ressource ;
- les questions d’hydrodynamique avancée ;
- les automatismes dédiés à la conduite des navires ;
- l’ergonomie du travail à bord des navires de commerce et de pêche ;
- le transport international intégré de marchandises.

