

Politique maritime

Réponses des candidats au questionnaire de l'Institut Français de la Mer

La Revue Maritime a publié dans son n° 461 le questionnaire que l'IFM a fait parvenir aux candidats à l'élection présidentielle. Les réponses reçues ont été diffusées à la presse par l'IFM et mises en ligne sur le site Internet de l'IFM. La lecture comparée de ces programmes de politique maritime est instructive sur l'état maritime de la France. Si nous n'avons reçu que quatre réponses pour seize candidats, nous constatons que de nombreux points de convergence réunissent ceux qui ont l'esprit maritime. Maintenant l'IFM se doit d'être attentif à l'application du programme proposé par le président nouvellement élu. R.M.

Réponse de Jacques Chirac

Une ambition maritime pour la France

1 Faut-il un ministère de la mer ?

La France est une grande nation ouverte sur le monde grâce à ses façades maritimes en métropole et en outre-mer. Elle a une vocation maritime, qu'elle doit défendre et mieux promouvoir. Car c'est une source de richesse et d'emplois.

Il faut une volonté politique forte pour mettre en œuvre cette ambition, qui devra s'incarner dans une personnalité chargée de coordonner l'action des acteurs multiples de ce secteur. Le Premier ministre en charge de la politique générale du gouvernement doit avoir avec le monde maritime une relation directe d'impulsion et d'orientation. C'est l'essentiel et le plus efficace.

Comment mettre en œuvre une politique de la mer ? Faut-il de nouvelles institutions ? Non, plus que d'institutions, c'est d'hommes résolument convaincus de la nécessité d'une dimension maritime à la France qu'il faut du Président de la République au fonctionnaire de l'administration maritime sur le littoral. Le Premier Ministre doit être le Premier Ministre de la mer. Cela a manqué à la France pendant ces cinq dernières années. Il faut que les ministres civils et militaire en charge des affaires de la mer disposent d'une administration puissante.

La France peut retrouver son rang de puissance maritime marchande. Elle ne peut abandonner à d'autres les services maritimes indispensables à son commerce et à sa défense. Il en va autant de sa sécurité en cas de crise politique internationale que de sa balance des paiements.

2 Marine nationale

Au cours des dix dernières années, nos armées ont dû s'adapter aux bouleversements géopolitiques qui ont marqué la fin des années 80. Pour faire face à ces nouveaux enjeux, j'ai engagé la plus importante réforme des armées depuis les années soixante. Cette redéfinition du format de nos armées et leur professionnalisation supposaient des moyens financiers

suffisants. La loi de programmation militaire votée en 1996 avait fixé un niveau de dépense qui permettait d'atteindre les objectifs. Or, depuis les cinq dernières années, et malgré les mises en garde successives du Président de la République, le gouvernement a renoncé à la respecter sur le plan budgétaire, retardant la modernisation de notre défense nationale. Un redressement des crédits est nécessaire pour répondre aux besoins d'équipement. Il devra s'appuyer sur une remise à plat de la loi de programmation militaire qui n'a pu être votée cet hiver. Celle-ci sera abondée sur cinq ans de cinq milliards d'euros supplémentaires qui répondront aussi aux attentes de revalorisation de la condition militaire.

Pour la marine nationale, cette progression des moyens consacrés à l'investissement devrait permettre d'assurer le renouvellement de la flotte avec la réalisation notamment du programme des frégates Horizons et des frégates multimissions, et de poursuivre l'acquisition de nouveaux équipements (Rafale marine, hélicoptère NH90 et missiles de croisières).

Le « modèle armée 2015 », adopté en 1996, a retenu parmi ses priorités la projection des forces. Celle-ci est une exigence pour que la France puisse répondre en permanence aux besoins de notre diplomatie et assurer partout dans le monde la sécurité de nos concitoyens et la défense de nos intérêts et de nos valeurs.

C'est pourquoi il est regrettable que le grignotage continu du budget de la Défense par le gouvernement ait conduit à repousser de nombreux programmes qui devaient permettre d'assurer à moyen terme une capacité permanente de projection des forces.

Parmi, ces équipements, le second groupe aéronaval a bien évidemment une place centrale. Sans son existence, la France n'aura pas de capacité aéronavale permanente, car elle sera privée d'un porte-aéronefs au cours des périodes de maintenance du *Charles de Gaulle*.

L'autre pilier de notre modèle d'armée reste bien évidemment la dissuasion. En 1995, sa modernisation a été engagée. Dorénavant, notre dissuasion comprend deux composantes : l'aéroportée, qui s'appuiera à l'horizon 2008 sur le couple Rafale – ASMP-A et la force océanique stratégique qui s'incarne dans les SNLE/NG et les missiles M45 puis M51. L'adaptation de notre dissuasion aux nouveaux contextes géopolitiques engagée depuis sept ans devra être poursuivie.

Il est clair que la projection ne remet pas en cause la dissuasion.

3 Flotte de commerce / Marine marchande / Environnement

Le précédent gouvernement avait mis en place les conditions du redressement maritime : une structure gouvernementale adaptée pour mettre en œuvre une stratégie maritime grâce au Secrétariat Général à la Mer et à la renaissance du Comité Interministériel de la Mer ; le système des quirats pour combattre le déclin et relancer la croissance de la flotte de commerce ; la consolidation des compagnies françaises de ferries sur le transmanche ; la mise en place d'une vraie concurrence pour la desserte de la Corse qui a profondément amélioré le service rendu aux passagers et à l'économie corse ; l'intégration dans l'enseignement public de l'enseignement maritime et aquacole ; l'esquisse de l'indispensable réforme portuaire malheureusement ajournée ; le lancement du projet de nouveau Port 2000 du Havre dont les travaux viennent de démarrer ; la modernisation de l'appareil de construction navale qui a permis aux Chantiers de l'Atlantique de s'affirmer comme un des tout premiers mondiaux ; la loi d'orientation sur la pêche qui donne au pêcheur et à sa famille un statut social adapté ...

Il est regrettable de constater que depuis 1997, nombre de ces avancées ont été brutalement stoppées. La gauche a supprimé le quirat au motif qu'il coûte cher. Elle n'a cure de tous les emplois productifs qu'ont permis de créer les cinquante navires financés durant les dix-huit mois d'application de cette mesure et la stagnation dans laquelle est retombée notre flotte de commerce sous pavillon français depuis.

Le gouvernement a enterré la réforme portuaire et notre filière portuaire risque de poursuivre son lent déclin au profit non plus seulement des concurrents traditionnels du Nord, Anvers et Rotterdam, mais également à celui des ports britanniques en plein essor et surtout des ports italiens et espagnols du Sud.

Il a refusé de faire entrer la France dans l'**Euromer** : le statut du navire de commerce reste placé sous un régime archaïque alors que partout en Europe s'applique dorénavant le concept d'armement hollandais que la Commission européenne encourage les États membres à adopter.

Depuis 1997, la baisse de la capacité de notre enseignement maritime, la réduction à trois du nombre des écoles nationales de la marine marchande, ne permettent plus de pourvoir notre pays en officiers de la marine marchande compétents.

Face à ce bilan marqué par l'immobilisme et le malthusianisme, une ambition maritime pour la France est plus que jamais d'actualité. La filière maritime est loin d'être négligeable en termes de produit intérieur brut potentiel et d'emplois productifs. Elle est stratégique pour le développement et la prospérité du pays. Car la France évoluera dans un contexte toujours plus internationalisé, marqué par la mondialisation et le besoin d'un ordre international, tant pour la sécurité maritime que pour la régulation des activités économiques maritimes. La France doit se donner la possibilité de peser sur les situations et les événements. La France en a les moyens. C'est un de ses principaux atouts au sein de l'Union européenne. Il lui en faut la volonté.

Le vingt-huitième rang mondial actuel de la flotte de commerce pour un pays qui compte parmi les dix premiers du commerce intercontinental n'est pas une fatalité. La renaissance des pavillons nationaux face à l'attraction des pavillons internationaux passe par un régime d'externalisation pour les navires. Leur activité est ainsi considérée, à juste titre, comme ne s'exerçant pas à l'intérieur des frontières nationales. Je propose de jouer la carte de l'harmonisation européenne. L'Euromer est l'espace maritime européen de la marine marchande, avec les mêmes chances pour tous dans le jeu de la concurrence et une bonne protection des marins. Ainsi, la taxe au tonnage harmonisée se substituerait à tout autre fiscalité. Le statut du navigant est adapté à cette externalisation. L'allègement des charges fiscales et sociales des personnels navigants et des entreprises permettra aux employeurs d'améliorer le revenu net réel des marins. On peut en escompter tant des conditions attractives de recrutement qu'une croissance de la productivité des compagnies de navigation.

À l'instauration en France du régime de droit commun européen, peut être ajoutée une mesure temporaire sur trois à cinq ans de relance de l'investissement maritime. Elle ne doit être ni aussi obscure, ni aussi compliquée, ni aussi élitiste que les GIE fiscaux mis en place par la gauche - sans autre succès que le financement des navires des compagnies d'État - auxquels les petits épargnants n'ont pas accès. Il s'agit de drainer l'épargne populaire vers un placement en parts de navires, assuré de rémunérer équitablement le risque maritime sous pavillon français.

4 La construction navale

La construction navale a connu en France une embellie de 1995 à 2001 en raison du pari audacieux fait par les Chantiers de l'Atlantique au plan commercial sur le paquebot et les méthaniers et au plan industriel sur la rationalisation des processus de production. Je salue cette belle réussite. Mais le secteur continue à nécessiter des mesures de protection, car il est soumis à de forts aléas, comme les conséquences des attentats du 11 septembre 2001 sur le secteur de la croisière.

La France doit se positionner clairement auprès de la Commission en défenseur déterminé des chantiers européens contre le *dumping* des chantiers asiatiques. Il faut sortir de

l'erreur actuelle du gouvernement qui a baissé la garde dans la lutte contre la concurrence déloyale de la Corée et dorénavant de la Chine, s'étant laissé abuser par l'amélioration du marché en 1997 et la conjoncture alors favorable du paquebot. Il faut engager une procédure devant l'OMC dès lors que le dossier est constitué. Il est irresponsable de refuser toute compensation temporaire à la construction navale. Il est indispensable en conséquence de mettre en place rapidement des mesures de sauvegarde. Ces mesures doivent concerner tous les chantiers européens quels que soient les types de navires construits.

En parallèle, la France doit maintenir la pression sur la Commission européenne pour mettre en œuvre dans les meilleurs délais un accord équilibré sur les conditions normales de concurrence dans la construction navale avec les pays asiatiques concernés. Cet accord doit concerner la totalité de la construction navale mondiale, inclure obligatoirement un protocole de régulation des capacités de production, comporter une harmonisation des règles comptables et du régime des garanties, comporter des sanctions réelles en cas de non-respect de l'accord.

La diversification de la production est nécessaire pour consolider et faire croître le secteur de la construction navale en France. Cet objectif doit mobiliser l'énergie de tous. Chaque chantier doit être en mesure de sortir de sa spécialité, militaire ou civile. Il doit accroître ses moyens d'innover. L'État sur ce point a un rôle à jouer alors même que depuis de trop nombreuses années, il a littéralement démissionné, n'affectant plus aucun concours à la R & D. Des navires d'un nouveau type répondant à de nouveaux besoins, mettant en œuvre de nouvelles technologies ou apportant plus de sécurité seront conçus au XXI^e siècle. La France doit comme pour l'aventure des méthanières, comme pour celle des navires à grande vitesse en être partie prenante. Des mécanismes d'incitation à la construction de navires innovants doivent compléter les programmes de recherche appliqués militaires.

La compétitivité de l'appareil de construction navale français est à garantir dans la durée. La construction en série, la standardisation avancée répondent aux nécessités de répondre à la forte concurrence. L'amorce d'une série n'est possible que si l'ordre de construction n'est pas lié à la prise de commande par le client. Je suis favorable à ce que soit étudié un système de préfinancement par le biais d'avances remboursables comme pour les avions.

Enfin, à côté de la construction, il ne faut pas oublier le développement de la maintenance et de la réparation navales, qui ont de grandes potentialités.

Enfin il faut poursuivre la transformation de la DCN en entreprise industrielle et commerciale de plein exercice. Il faut qu'elle puisse passer des accords de coopération avec d'autres entreprises de construction navale et répondre aux appels d'offre internationaux sans tomber sous le couperet des règles de lutte contre les pratiques anti-concurrentielles.

5 L'impératif de sécurité maritime / L'agence européenne

Les accidents de *l'Amoco Cadiz*, puis récemment de *l'Erika* et du *Ievoli Sun* montrent que dans un domaine aussi grave et important par ses conséquences sociales et économiques sur le littoral, la vigilance doit être renforcée.

La politique de sécurité maritime de notre littoral se fait d'abord en mer. Et la mer est soumise à un droit international, qui vise avant tout à assurer la liberté de circulation, et auquel nous devons nous soumettre, mais que nous pouvons aussi faire évoluer. Mon premier objectif est de faire de la France, avec l'appui de l'Union européenne, le moteur de la politique de sécurité maritime au sein de l'OMI, l'Organisation Maritime Internationale de Londres par une action diplomatique suivie et pugnace. Il s'agit notamment de se doter, sur le plan international, des moyens juridiques contraignants pour interdire les manquements aux

règles de sécurité ou les comportements irresponsables conduisant à polluer les mers. Il s'agit également de garantir une concurrence loyale entre les flottes marchandes du monde entier.

L'établissement d'un régime de contrôle et de sanctions appliqué avec rigueur est indispensable. Pour sa meilleure efficacité, et parce que les règles doivent être les mêmes qu'on accoste à Marseille ou à Amsterdam, il doit être organisé au niveau européen. Compte tenu de ses nombreuses façades maritimes, j'ai défendu l'idée que l'Agence de Sécurité Maritime Européenne soit installée en France. Je continuerai à défendre la candidature de Nantes pour accueillir le siège de cette Agence. Loin de ne voir dans cette organisation européenne qu'une simple structure légère de concertation, d'animation et de recommandations, je souhaite lui voir assigner une grande compétence sur la gestion des voies de communication maritimes de l'Union européenne.

Je souhaite aussi que cette agence intervienne en matière d'amélioration de la sécurité dans la pêche. Il y a beaucoup trop de pertes de vie humaines dans cette profession qui est de nos jours la plus vulnérable aux accidents professionnels. Les quatre programmes d'orientation pluriannuels (POP) pour la flotte ne sont pas préoccupés de l'indispensable renouvellement des navires. Leur vieillissement exerce de cruels et inadmissibles ravages chez nos pêcheurs.

En ce qui concerne ce qui est sous notre contrôle direct, les bateaux qui font escale dans nos ports, et les eaux des zones économiques exclusives, nous devons renforcer nos possibilités de contrôles pour respecter nos engagements internationaux.

6 Les ports

La France doit se doter d'une politique portuaire claire et partagée par tous, il faut tout à la fois moderniser l'institution portuaire, renforcer la compétitivité des ports et mieux valoriser le domaine portuaire.

Je me refuse au déclin portuaire relatif de la France - relatif en raison de la croissance extrêmement rapide des échanges mondiaux auxquels la France est partie prenante. Nos grands ports comme Marseille sont de plus en plus desservis par des *feeders* en provenance de ports d'éclatement et ne sont plus des escales directes sur les grandes lignes intercontinentales. Cette évolution n'est pas inéluctable.

La réforme du statut des dockers de 1992 était une étape importante sur la voie de la modernisation de la filière. Elle doit être complétée par une modernisation de l'organisation portuaire, qui date bientôt de quarante ans, alors que les enjeux de l'économie maritime mondiale ont été entre temps complètement bouleversés.

La puissance publique doit rester le garant du bon usage du domaine public portuaire. Elle doit s'assurer de la liberté et de l'égalité d'accès au service portuaire. Les ports doivent se recentrer sur leur cœur de mission publique. En aucun cas cela signifie leur privatisation. L'exploitation commerciale des infrastructures (quais et bassins) peut en revanche être confiée à des entreprises de services unifiées, opérateurs professionnels en concurrence, libres de leur propre outillage et de leur propre organisation de la production par contrat d'exploitation de longue durée, leur garantissant de pouvoir amortir leurs investissements lourds en sécurité. La communauté portuaire du port autonome de Dunkerque joue en ce domaine le rôle de modèle expérimental. La formule visée démontre ainsi sa validité et peut donc être étendue, dans le cadre d'un dialogue social préalable et déconcentré. Il faut se préparer sereinement aux évolutions européennes qui conduisent à une harmonisation des règles portuaires. L'augmentation très importante des capacités de traitement des conteneurs en France est un des objectifs premiers. Le projet Port 2000 du Havre que j'avais lancé en 1995 est de ce point de vue exemplaire. Il a été exemplaire aussi dans la manière dont

l'environnement a été pris en compte. Je sais que d'autres ports ont de tels projets qui devront être soutenus.

L'élargissement de l'hinterland européen des ports français est stratégique. Il est à promouvoir par un programme de création de plates-formes logistiques et administratives qui serviront de *ports avancés*, couplé à l'amélioration de la desserte terrestre des ports :

- L'ouverture des créneaux prioritaires sur les voies ferrées pénétrantes entre les ports français et la frontière orientale aux tractionnaires fret est à organiser. C'est un objectif à donner à l'autorité indépendante des opérateurs qui attribuera les sillons ferroviaires. En mars 2003, le fret international sera ouvert à la concurrence, en application d'une directive européenne que le Gouvernement actuel a fait approuver pendant la présidence française de l'Union.

- Compte tenu des contraintes du réseau ferroviaire qui feront que le fer n'assurera jamais qu'une faible partie du transport terrestre, il est urgent de réétudier le maillage des voies navigables à grand gabarit de la Seine et du Rhône avec le réseau rhéno-danubien. Les travaux continueront sur la liaison Seine-Nord et des études d'opportunité et de faisabilité pourront démarrer sur la liaison Rhin-Moselle.

- Par ailleurs, le désenclavement autoroutier des grands ports de la façade atlantique (radiales est-ouest vers l'Europe venant de Nantes et de Bordeaux) et de la baie de Seine (contournement de la région parisienne) est à achever.

Cette réforme ne serait pas complète si concomitamment n'était pas entreprise une révision des conditions de tutelle de la puissance publique. Le statut des ports ignore la régionalisation. C'est par concertation avec les régions et en considération de problématiques locales que certains ports pourront se voir doter d'un statut d'intérêt régional, donnant alors aux régions une capacité d'intervention qui leur fait défaut aujourd'hui.

7 Cabotage maritime

Le développement du cabotage maritime (par exemple en Méditerranée pour franchir les Pyrénées et les Alpes) et du transport fluvio-maritime (sur l'axe rhodanien ou sur la Seine en particulier) est une voie très intéressante pour résoudre la question de la congestion du trafic de marchandises en France, qui a été sous-utilisée. Le cabotage représente 40,7 % du transport intercommunautaire de marchandises (contre 43,7 % pour la route).

L'intermodalité entre le maritime et le fluvial doit faire l'objet d'un programme spécifique, qui fasse pendant au programme *Marco-Polo* de l'Europe. De véritables ports avancés, à l'intérieur des terres, peuvent être ainsi constitués qui augmenteront l'hinterland des ports maritimes. Pour cela les infrastructures et les règles portuaires doivent se montrer accueillantes au transport fluvial.

La densité littorale des ports est un atout. Il faut savoir mieux les utiliser en les rendant attractifs, aux transporteurs européens et français, notamment quant à leur coût et à leur fiabilité.

8 La pêche

La pêche et l'aquaculture sont des activités essentielles à l'équilibre économique de l'aménagement du territoire. Le soutien de la filière pêche dans la concertation entre les professionnels et l'État est indispensable. Les objectifs à viser sont l'amélioration de la sécurité, la garantie d'un revenu pour les pêcheurs et la bonne exploitation de la ressource dans les eaux européennes et dans les zones économiques exclusives (ZEE) de l'outre-mer. Ce sont les trois volets d'une politique de développement durable de la pêche.

Il faut bien sûr entreprendre une véritable gestion valorisée de la ressource. Mais il doit y avoir une meilleure coopération entre scientifiques et pêcheurs. Les effets très négatifs de la pêche minotière pratiquée par certains pays doivent être mieux pris en compte dans la dégradation de la ressource. Lorsque cette gestion induit une diminution temporaire de quotas qui peut aller jusqu'à l'arrêt de la pêche de certaines espèces dans certaines zones, un effort de solidarité nationale s'impose à l'égard des pêcheurs français directement concernés. Ce dispositif doit être complété par une action de soutien à la rénovation de la flotte de manière à ce que les pêcheurs disposant de bateaux récents soient moins vulnérables aux accidents de mer qu'ils le sont aujourd'hui sur des bateaux trop épuisés par le sel et les éléments. Cela met en cause la politique des POP (plans d'orientation pluriannuels) mise en œuvre ces dernières années pour redonner aux TAC (taux admissibles de capture) et aux quotas un rôle central dans la politique commune de la pêche.

Une meilleure exploitation des zones économiques exclusives d'outre-mer doit être mise en œuvre par une politique active de promotion des entreprises de pêche lointaine dont le statut pourrait se calquer sur celui des armements commerciaux tant dans leurs conditions d'exploitation que d'investissements. L'accentuation de l'effort de surveillance des zones exclusives françaises dans l'Océan Indien et dans l'océan Pacifique doit être programmée.

La bonne santé de la filière poissons et coquillages passe par la valorisation la plus poussée du produit sorti de l'eau. Les filières de commercialisation doivent permettre aux diverses professions intervenantes (pêcheurs, mareyeurs, vente au détail et grande distribution) de se développer. La lutte contre les importations qui ne répondent pas aux normes par un renforcement des contrôles sanitaires et douaniers s'impose. Les normes françaises de fraîcheur et d'intégrité du poisson et des coquillages sont à promouvoir au niveau européen.

Le rattachement de la pêche à l'agriculture n'a pas eu d'effet défavorable et les pêcheurs ne remettent pas en cause cette configuration, en raison, en particulier, des enjeux communautaires de la politique de la pêche.

9 La plaisance / Le tourisme littoral

La France s'est construite une des toutes premières industries nautiques au monde. Cette réussite est à souligner. La position de *leader* mondial du pays se doit d'être consolidée. Au premier chef, il s'agit de développer un marché national plus large. Pour favoriser son essor, il convient d'accroître les stationnements des bateaux de plaisance en réaménageant pour la plaisance les bassins de ports de commerce ou de pêche en friches et en bâtissant de nouveaux ports avec des techniques légères et reconfigurables, dès lors que chacun contribue pour sa part à l'entretien des équipements portuaires.

De toutes les activités littorales, le tourisme est le plus employeur de main d'œuvre : 170 000 emplois directs. L'accueil toujours plus nombreux de vacanciers sur les côtes doit se faire par un meilleur emploi du temps : l'allongement de la saison doit améliorer l'usage d'une ressource limitée celle de l'espace littoral qu'il faut protéger. Il est certain qu'en ce domaine, la politique de la mer n'est qu'un des aspects.

Elle ne peut s'appliquer qu'à maintenir l'ardente obligation de sauvegarde du patrimoine naturel, à commencer par celle de la qualité de l'eau de mer. La lutte contre les pollutions d'origine tellurique est sans doute le principal effort à poursuivre. Les engagements internationaux de la France relatifs aux rejets de ses grands fleuves doivent être respectés. L'assainissement des communes littorales doit donc être poursuivi. Le combat pour une plus grande sécurité maritime n'en est pas moins également une mission essentielle de la puissance publique.

Réponse de Lionel Jospin

préparée par Germinal Peiro, porte-parole de Lionel Jospin pour l'agriculture et la ruralité.

1 Faut-il un ministère de la mer ?

Un ministère de la mer pourrait permettre d'impulser une politique maritime française cohérente. Les socialistes ont d'ailleurs été à l'origine d'un tel ministère en 1981, avec Louis Le Penec, ministère supprimé par le gouvernement Balladur en 1993. Si l'intérêt d'un tel ministère est réel, l'expérience prouve qu'il importe en priorité d'avoir une vision politique claire, des moyens financiers à la hauteur des enjeux et une administration proche du terrain.

La coordination entre les différents acteurs concernés est essentielle, que ce soit en temps normal ou en situation de crise. C'est pourquoi nous avons réaffirmé le rôle des préfets maritimes au plan local. Il convient en effet de pouvoir s'appuyer sur un outil central de coordination et d'évaluation renforcé.

2 Marine nationale

La loi de programmation militaire 2003/2008 sera votée dès le début de la prochaine législature. Le niveau des engagements financiers prévu est compatible avec les objectifs de défense que nous nous sommes fixés et permettra de garantir l'efficacité de notre outil militaire.

La discussion au Parlement sera l'occasion de définir les ajustements nécessaires pour tirer les leçons des plus récentes opérations extérieures suite aux attentats du 11 septembre et pour tenir compte des progrès de la construction européenne de défense.

Les choix du passé ont beaucoup sacrifié aux programmes majeurs, tels que le porte-avions *Charles de Gaulle*. C'est pourquoi le renouvellement du reste de la flotte de surface constituera l'une des priorités : les premières frégates multi-missions seront ainsi admises au service actif.

La modernisation de la force sous-marine est également en cours : construction de sous-marins nucléaires lanceurs d'engin de nouvelle génération et remplacement des sous-marins nucléaires d'attaque (programme *Barracuda*).

La Marine verra ainsi son format de bâtiments de combat de surface et de sous-marins stratégiques ou d'attaque conforté au cours du prochain exercice de programmation.

La question du deuxième porte-avions se pose depuis de nombreuses années. En 1996, la programmation en faisait l'économie. De ce fait, notre marine ne disposera que d'un seul porte-avions jusqu'en 2012, compte tenu des délais de construction.

La mise en chantier, pour cet horizon, d'un porte-avions ne peut s'envisager que dans le cadre d'une coopération européenne, notamment franco-britannique.

3 Flotte de commerce / Marine marchande / Environnement

Les armateurs français utilisent des pavillons internationaux pour leur flotte dans des conditions de sécurité satisfaisante. D'autre part, le transport maritime est aujourd'hui un service largement banalisé et ne constitue plus systématiquement l'enjeu économique d'autrefois.

Sur le fond, l'option du candidat Jacques Chirac est de considérer que le développement des activités induites par le transport maritime prime sur la qualité de la flotte

elle-même. Il semble se contenter d'un alignement des normes françaises sur le niveau international, c'est-à-dire, en fait, le plus petit commun dénominateur.

Or, le pavillon français doit à la fois demeurer une référence au plan social et environnemental, mais aussi être réellement utilisé par les opérateurs. C'est pourquoi nous devons tenir compte de la concurrence internationale et accroître la compétitivité du pavillon tout en garantissant l'emploi et en améliorant les conditions de travail. À cet effet, le Gouvernement a proposé de consolider l'option Kerguelen en adoptant en février dernier une ordonnance modifiant les conditions d'immatriculation des navires à ce registre. Les dispositions qu'elle prévoit sont le fruit des discussions que nous avons relancées entre les partenaires sociaux.

Nous devons également accélérer les négociations internationales, comme celle que préside la France à l'OIT pour une convention unique dans le domaine social, pour que tous les États du pavillon appliquent des mesures sociales, environnementales et de sécurité suffisantes.

L'effort que les pouvoirs publics sont appelés à consentir au bénéfice d'un pavillon national doit mettre en avant des avantages économiques clairement identifiés, tels que l'emploi de marins français ou la recherche de technicité particulière. Nous avons adopté, à l'occasion de plusieurs Comités interministériels de la mer, un certain nombre de mesures pour rendre le pavillon français plus compétitif en s'inspirant de certains exemples européens : mise en place de GIE fiscaux, remboursement de la majeure partie des charges sociales. Ces efforts doivent garantir que le pavillon garde tout son contenu en ce qui concerne le développement du nombre de navigants français, le respect des normes sociales et naturellement celui des normes environnementales.

Parmi les mesures fiscales qui ont prouvé leurs effets dans d'autres pays, figure la taxe au tonnage. Sa généralisation peut préfigurer une intégration européenne souhaitable dans la mesure où elle préserverait nos intérêts économiques, sociaux et environnementaux. C'est pourquoi la mise en œuvre de cette mesure s'impose.

4 La construction navale

S'il est du ressort des entreprises d'être compétitives, il est du devoir des États d'assurer des conditions de concurrence loyales aux entreprises. Il faut intégrer le secteur des GNL dans le mécanisme temporaire de défense proposé par la Commission. Nous regrettons que le dernier Conseil des ministres européen n'ait pu statuer. Si cela devait continuer, la France, tout en respectant les règlements européens, prendrait les mesures propres à permettre à nos chantiers navals de faire face à la concurrence déloyale.

Le gouvernement a entrepris une réforme fondamentale différée par tous nos prédécesseurs : transformer la DCN en entreprise de plein droit, tout en restant une société d'État et en conservant les statuts des personnels : pour produire, il faut avoir le statut d'entreprise et non d'administration. Ce statut d'entreprise permettra une coopération plus facile entre construction navale privée et DCN.

La réforme du statut de la DCN constitue un premier pas dans cette direction. Aussi, il faut maintenant que l'entreprise digère cette réforme. La DCN pourra alors jouer un rôle central dans l'inévitable restructuration européenne. Pour assurer le succès de cette transformation, le gouvernement devra proposer un contrat entre la nouvelle DCN et son actionnaire, l'État. Ce plan garantira, moyennant des engagements sur des objectifs de coûts, le plan de charge de l'entreprise. Ce plan fixera des objectifs de recrutement afin d'adapter parfaitement la DCN à sa nouvelle activité. Enfin pour les programmes en coopération, ou pour l'exportation, la DCN sera amenée à poursuivre sa politique d'alliances, projet par projet, structurées sous forme de filiales communes avec des industriels français ou étrangers.

Concernant la recherche maritime, le 6^e PCRD¹ est établi de façon beaucoup moins détaillée que le PCRD précédent. Il comporte néanmoins un agrégat sur le développement des transports de surface, dont la France a obtenu qu'il serait ouvert aux transports maritimes. Par ailleurs, la France soutient la création du Centre européen d'Information sur les Sciences et Technologies Maritimes à Lisbonne. Mais il faudra aller plus loin pour aboutir enfin à une véritable stratégie européenne en matière de recherche maritime et littorale. La création d'un Institut européen de la mer s'appuyant sur le CEISTM de Lisbonne constituerait une réelle avancée.

La future Agence Européenne de la Sécurité Maritime sera également un point d'appui pour la recherche maritime.

5 L'impératif de sécurité maritime / L'agence européenne

La mobilisation du gouvernement à la suite du naufrage de l'*Erika* a permis d'augmenter sensiblement la sécurité maritime aux plans national, européen et international :

- en France : renforcement des effectifs de contrôle, modification du dispositif de séparation du trafic à Ouessant, mise en place d'un remorqueur dans le Pas-de-Calais.

- au niveau européen : adoption du paquet *Erika 1* et examen du paquet *Erika 2* ; renforcement du contrôle de l'État du port, surveillance accrue des sociétés de classification, création imminente de l'Agence européenne de Sécurité maritime, création d'un mécanisme d'indemnisation complémentaire au FIPOL.

- au niveau international : élimination accélérée des pétroliers à simple coque, lancement d'une négociation tripartite pour une convention sociale unique, augmentation des plafonds d'indemnisation du FIPOL.

Mais, en matière de sécurité, nous ne sommes pas encore au bout de nos efforts. Il faut bien sûr utiliser tous les progrès techniques dont nous pouvons disposer : surveillance par satellite, boîtes noires... pour renforcer les contrôles et bannir les bateaux à risques des eaux communautaires.

L'erreur humaine est à l'origine de 80 % des accidents. D'où l'importance de mettre l'accent sur le facteur humain : la formation des hommes, y compris les commandants, à la sécurité et à l'environnement, à la pêche comme au commerce. Le *plan sécurité* du gouvernement pour la pêche, décidé il y a quelques mois, repose sur une démarche incitative en matière de formation, d'équipements à bord... En fonction des résultats, il faudra probablement envisager de rendre obligatoires certains équipements.

La création de l'Agence européenne de Sécurité maritime (AESM), issue des propositions de notre gouvernement et qui a bénéficié du soutien actif de l'IFM, est une étape très importante sur le chemin qui nous conduira à faire de l'Europe une véritable puissance maritime. Les missions de l'Agence sont aujourd'hui clairement définies : « assurer un niveau élevé, uniforme et efficace de sécurité maritime, ainsi que de prévention de la pollution dans la Communauté ». Ses moyens d'action le sont aussi : évaluation, inspection et contrôle, recommandations, coordination, formation ...

L'AESM va évidemment créer une dynamique, en mettant en évidence les forces et faiblesses dans chacun des Etats membres... Ce corps de *contrôleurs des contrôleurs* que constituera cette agence sera une garantie complémentaire de l'efficacité de la prévention et de la lutte contre les pollutions, dans tous les États européens. Son action va également

¹ Programme cadre de recherche et développement.

permettre aux décideurs qui restent les États membres de converger dans les quatre directions que vous évoquez².

Mais parallèlement à cette ambition interne, l'Union européenne doit parler fort, donc d'une seule voix, dans les instances internationales comme l'OMI ou l'OIT. Elle doit pouvoir décider à la majorité, dans ces domaines, pour éviter le droit de veto des États membres les moins disants.

Il faudra faire le bilan de ces démarches avant d'aller plus loin. La France aura déjà fort à faire pour convaincre ses propres partenaires qu'il en soit ainsi.

La France a un rôle majeur à jouer car elle est la première concernée ! Concernée géographiquement parce qu'elle est située *sous le vent* du rail maritime le plus fréquenté du monde. À ce titre, c'est une sorte d'impératif de sauvegarde national qu'elle peut invoquer.

6 Les ports

De 1997 à 2000, les ports français avaient regagné des parts de marché (en matière de trafic) sur les principaux concurrents européens. La conjoncture a été moins favorable en 2001, mais le mouvement de reprise est amorcé. La mise en œuvre de la loi Le Drian - Josselin de 1992 sur la manutention a contribué au redressement de nos ports. Il faut achever sa mise en œuvre. Le discours catastrophique tenu de 1995 à 1997, « La France n'a les moyens de soutenir qu'un seul port en matière de trafic international », a retardé ce redémarrage. Nous devons nous donner les moyens de développer un grand port transcontinental par façade, tête de réseau d'une coopération avec les ports de plus faible importance de la façade, dans une stratégie de développement du cabotage. Nous avons engagé la réflexion en Manche - Mer du Nord avec une mission sur Calais, Boulogne, Dunkerque et sur la façade Atlantique avec le PNOA (ports du Nord-Ouest de l'Atlantique) qui regroupe autour de Nantes - Saint-Nazaire, Brest, Lorient, La Rochelle et associe Bordeaux et Bayonne. Il n'y a pas de fatalité du déclin des ports français.

Le projet « Le Havre 2000 » est adapté pour Le Havre. Il aura acquis une valeur exemplaire lorsqu'une partie du trafic actuel se dirigeant vers Anvers et Rotterdam reviendra au Havre. Le développement du fret ferroviaire sera un élément majeur dans le succès futur du Havre.

Il faut décentraliser la gestion des ports d'intérêt national et diversifier les modes de gestion.

Il faut accroître le rôle des régions en matière portuaire, comme le Parlement vient de le décider avec la loi *démocratie de proximité*, tout en garantissant une forte présence de l'État pour le contrôle, la sécurité et le financement des investissements d'intérêt général. Régionalisation ne veut pas dire désengagement de l'État.

L'existence d'un grand nombre de ports secondaires en France, en particulier les ports dits d'intérêt national mais qui sont en fait des ports à vocation régionale, n'est pas un handicap mais une richesse pour l'aménagement de notre territoire : ils sont autant de points d'appui pour engager des dynamiques de développement local des villes portuaires, promouvoir le cabotage, et développer la coopération interportuaire.

² Les 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 contrôlée l'application, harmonisation des sanctions. (Ndlr)

7 Cabotage maritime

Il est primordial pour l'avenir des ports français de promouvoir le cabotage national et européen. La Commission européenne souhaite désormais l'encourager directement, avec son livre blanc sur les transports et le programme *Marco Polo*. Le gouvernement français a pris des mesures de soutien au cabotage lors du Comité interministériel de la mer du 27 juin 2000. Il faut maintenant que les acteurs locaux et les opérateurs privés se mobilisent. La réussite de cette démarche est étroitement liée à l'avancée de la coopération interportuaire sur nos trois façades.

Mais il faut également renforcer la desserte routière et ferroviaire de nos ports. Le développement du cabotage repose sur un fort développement de l'intermodalité. L'État accompagnera les dynamiques locales dans cette démarche.

8 La pêche

La politique commune des pêches (PCP) a permis aux armements français d'accéder librement aux ressources des eaux européennes et ainsi, de pérenniser leur activité. À ce jour, les deux tiers des captures réalisées par la flotte française le sont dans les eaux communautaires. La mise en place de *l'Europe bleue* en 1983 constitue une évolution positive. Mais la politique commune des pêches est également synonyme de difficultés pour les professionnels qui doivent se conformer à des directives trop rigides, pensées de manière théorique sans prise en compte des réalités du métier. Aujourd'hui, la mise en œuvre de cette politique commune et notamment des POP (plans d'orientation pluriannuels) n'est pas satisfaisante. Ces dispositifs se révèlent en effet en totale inadéquation avec les impératifs économiques des entreprises de pêche.

La gestion durable des stocks halieutiques est une nécessité qui n'est contestée par personne et surtout pas par les pêcheurs eux-mêmes qui constatent, avant tout le monde, l'épuisement de cette ressource, année après année, au bout de leurs lignes, dans leurs filets, dans leurs casiers.

La réalisation de cet objectif suppose que l'on rénove profondément les instruments de régulation de l'accès à la ressource.

Il faut replacer les TAC (taux admissibles de capture) et les quotas au cœur de la PCP. Cela implique :

- une rénovation des avis scientifiques qui les détermine ;
- la mise en place d'une approche pluriannuelle dans leur fixation afin d'éviter les variations erratiques d'une année sur l'autre, incompatibles avec une bonne gestion des entreprises de pêche ;
- une harmonisation des contrôles au niveau européen garant d'une application équitable de la PCP.

Il faut également repenser la politique de la flotte afin que celle-ci permette, sans augmenter la capacité de pêche, un renouvellement et une modernisation indispensables des navires pour des raisons évidentes de sécurité, de conditions de travail, de qualité des produits. À cet égard, les POP ont en effet montré leurs limites et se sont avérés inefficaces et dommageables pour les équipes portuaires.

Ces deux axes majeurs de la réforme de la politique commune des pêches ont été proposés par Jean Glavany, ministre de l'agriculture et de la pêche, dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne. Ils demeurent prioritaires. Il s'agit de donner à la pêche française des perspectives. Celle-ci a une fonction économique, sociale et territoriale qui doit être pleinement reconnue au niveau communautaire.

Quant au rattachement de la pêche au Ministère de l'agriculture, s'il apparaît aujourd'hui cohérent et efficace, notamment dans le contexte européen, il est clair que la création souhaitable d'un Ministère de la mer pourrait encore améliorer cette gestion.

L'outre-mer doit tirer parti de ses ressources maritimes pour son propre développement. Cela passe par une dynamisation de l'économie maritime locale, avec l'appui des armements français, mais aussi par une surveillance constante de ces espaces convoités.

9 La plaisance / Le tourisme littoral

L'extension d'infrastructures portuaires existantes ou la réhabilitation de friches pour un aménagement en ports de plaisance devront être prises en compte dans une vaste politique environnementale et d'aménagement du territoire cohérente. Il ne faut pas que soient reproduites les erreurs du passé.

Néanmoins, il n'est pas imaginable non plus que l'un des secteurs les plus dynamiques de notre économie soit freiné dans son développement sur le territoire national. Des mesures rapides devront être prises afin de mettre en adéquation l'offre et la demande en matière de places dans les ports.

Il paraît nécessaire, dans un premier temps, de porter à la connaissance des institutions et des organismes en charge des questions d'occupation du domaine public les problèmes spécifiques rencontrés par les professionnels du nautisme. Leurs préoccupations sur ce point devront être traitées par les autorités concernées.

oOo

Réponse de Jean-Pierre Chevènement

Une indispensable politique maritime pour la France

En déplacement à Saint-Nazaire, le 19 Novembre 2001, Jean-Pierre Chevènement accompagné de Joël Batteux, maire de Saint-Nazaire, de François Autain, sénateur de Loire-Atlantique, et de Jean-Paul Pagès, délégué « Mer » du Mouvement des Citoyens a successivement visité le terminal portuaire de Montoir, rencontré des ouvriers des Chantiers de l'Atlantique sur le Terre-Plein de Penhoet, pris un rapide déjeuner avec une quinzaine d'industriels et d'universitaires de Saint-Nazaire, et dialogué avec les pêcheurs locaux du Croisic et de La Turballe.

À cette occasion, il a souligné l'intérêt particulier qu'il accorde aux différentes activités maritimes et indiqué les principes et orientations susceptibles de redresser la situation dans ce secteur, sous la forme des recommandations suivantes.

1 Réaffirmer une ambition maritime pour la France

Notre pays devrait à nouveau se doter d'un Ministère de la Mer pour défendre les importants atouts maritimes dont il dispose et qu'il a tendance à négliger. Sa politique doit donc être redéfinie pour lui permettre de véritablement assumer sa vocation maritime en recourant à des moyens de développement appropriés dans ce domaine.

2 Redonner un nouvel élan à nos ports et à nos compagnies maritimes

La France dispose d'une façade maritime exceptionnelle mais trop peu valorisée. Ainsi le trafic des marchandises conteneurisées de l'ensemble des ports français est inférieur à celui du seul port de Rotterdam. Des réformes profondes s'imposent donc pour redresser la situation portuaire, par amélioration des conditions de desserte terrestre, notamment ferroviaire, et des moyens de développement des infrastructures portuaires par recours à l'investissement et à la gestion privée de certains terminaux dédiés, tout en préservant le caractère de service public des fonctions portuaires essentielles, dans un cadre juridique renouvelé s'inspirant des diverses formules de l'économie mixte.

Par ailleurs, les interventions de l'Etat en faveur de la flotte de commerce doivent être mieux ciblées et consacrées d'une part à consolider l'emploi sur la trentaine de navires à passagers exploités en Manche, Atlantique, Méditerranée et Outre-Mer, et d'autre part à développer les filières d'avenir telles que les transports de gaz, et enfin à améliorer les chaînes logistiques de transport multimodal de conteneurs et de camions, au long cours comme au cabotage, en particulier sur ses façades atlantique et méditerranéenne pour réduire la saturation actuelle des voies de circulation terrestre en France et en Europe.

3 Encourager la construction navale et la plaisance

Le redressement et les progrès réalisés ces dernières années aux Chantiers de l'Atlantique et chez ses nombreux sous-traitants révèlent les capacités industrielles et les qualités technologiques des industries navales dont l'avenir peut être durablement assuré par les commandes de paquebots et de méthaniers, par les perspectives du secteur de l'offshore profond et par les possibilités de coopération entre chantiers civils et militaires, à l'heure de la mutation de la DCN.

Toutefois une double menace pèse sur ce secteur d'activité qui doit être défendu. D'abord, celle d'une possible prise de contrôle de ce remarquable outil industriel par un prédateur boursier, de l'aveu même du Président du groupe ALSTOM. Ensuite celle d'un détournement des commandes au profit des chantiers coréens pratiquant un dumping systématique favorisé par leur gestion particulièrement opaque. Raisons pour lesquelles il convient au niveau national de veiller à l'affirmation d'une indispensable politique industrielle et à la constitution de noyaux stables d'actionnaires, et au niveau européen d'autoriser l'attribution d'aides compensatoires et dissuasives en cas de nécessité.

Par ailleurs, l'industrie de la plaisance qui constitue en France un véritable secteur d'excellence dont témoignent la qualité et la diversité de ses productions, en particulier sur le littoral atlantique, mérite aussi la meilleure attention en raison de son rôle important aussi bien en termes d'emplois que de retombées économiques et technologiques, et doit donc être, à ces divers titres, encouragée.

4 Préserver et valoriser les activités de pêche

À l'heure où de graves menaces s'accumulent sur l'ensemble de la profession, en raison des exigences de la Commission de Bruxelles notamment de nouvelle réduction de 40 % de la flotte existante, un devoir de vigilance et de défense des pêcheurs s'impose. D'abord pour sauvegarder un métier en voie de disparition en France, face aux agressions et concurrences déloyales dont ils sont victimes, ensuite pour améliorer les dispositifs de contrôle des prises et la coopération entre scientifiques et professionnels, et enfin pour valoriser les produits de la mer par un réel effort de labellisation et d'organisation véritable des filières industrielles de transformation.

5 Renforcer la sécurité maritime

Compte tenu de l'insuffisance notoire des mesures adoptées à Paris et Bruxelles depuis le naufrage de l'*Erika*, de la lenteur du processus de décision et du poids écrasant des *lobbies* sur la Commission de Bruxelles, il convient d'adopter d'urgence au niveau national quelques mesures simples de dissuasion des utilisateurs de navires dangereux telles que la consécration du principe du *pollueur – payeur* et de sa responsabilité pénale, la taxation des opérations commerciales réalisées dans nos ports par les navires sous pavillon de complaisance et l'intervention renforcée des inspecteurs de la navigation.

6 Développer les activités de recherche liées à la mer

Le secteur maritime qui offre de vastes perspectives de développement technologique et économique nécessite de la part de la France un regain d'intérêt et d'initiatives. Disposant sur le littoral de nombreux laboratoires et organismes de recherche, notre pays doit surtout s'attacher à tirer un meilleur parti de ses moyens par des efforts complémentaires et coordonnés destinés à valoriser les nombreux atouts qu'offre l'étendue exceptionnelle de ses côtes et de son domaine maritime en métropole et outre-mer.

En bref, thème de discours convenus suivis de peu d'effets, l'affirmation de la vocation maritime de la France doit donc être aujourd'hui mise à l'ordre du jour.

oOo

Réponse d'Alain Madelin

1 Faut-il un ministère de la mer ?

Un ministère de la Mer ne serait pas plus efficace que celui de l'Environnement ou de la promotion féminine ! Ce qui est indispensable c'est d'avoir, au niveau le plus élevé de l'exécutif, une autorité munie d'un Secrétariat général, en mesure d'imposer à tous les ministères la prise en compte des aspects maritimes des problèmes dont ils ont la charge... et qu'actuellement ils ignorent souverainement !

Ce qui touche à la mer va bien plus loin que la construction navale ou la pêche. C'est bien une orientation et une impulsion qu'il faut donner à l'ensemble des activités de la Nation (que ce soit la France ou l'Europe) ; cela va de l'enseignement aux navires en passant par l'industrie, les infrastructures, le commerce, les lois sociales, etc....

Dans un tel cadre, les Préfets, les Préfets maritimes et Hauts Commissaires seraient les relais du Secrétaire général.

2 Marine nationale

La réponse est simple. Pour exister dans le monde dangereux où nous vivons, la France, comme l'Europe, doivent le plus rapidement possible tripler leurs dépenses consacrées à la défense. La question est de savoir quelles sont les dépenses inutiles qu'il faut drastiquement diminuer en faveur de celles consacrées aux responsabilités régaliennes et à quel rythme.

Il est évident que pour avoir en permanence au moins un porte-avions et groupe aérien disponibles pour des opérations, il faut trois porteurs et deux groupes. Pour peser dans les crises, il faut qu'ils soient de même corpulence que leurs concurrents et qu'ils soient

indépendants en matière de renseignement, positionnement, moyens de commandement et de liaison, et de logistique. Cela ne peut être résolu qu'au niveau d'une défense européenne. Mais pour peser dans cette défense, il faut s'en donner les moyens, et donc commencer à l'échelon français. Et il est inutile de tourner autour du pot, qui dit défense commune dit politique étrangère commune et donc pouvoir politique commun.

L'indépendance ne passe pas seulement par les navires mais aussi par leur environnement : renseignement, positionnement, transmissions, moyens de commandement et logistique opérationnelle. Et cet ensemble n'est plus à l'échelle d'une puissance moyenne comme la France, mais à celui d'une grande puissance comme l'Europe devrait le devenir.

Il n'y a qu'en France où l'on est devenu incapable d'utiliser les compétences des chantiers civils pour construire des bâtiments militaires.

La puissance maritime nécessaire à la France, comme à l'Europe, exige de disposer du contrôle d'une flotte de commerce efficace et puissante.

3 Flotte de commerce / Marine marchande / Environnement

En attendant l'émergence d'un pavillon européen puissant et respecté, la France doit faire renaître sa puissance maritime commerciale. Cette renaissance passe par la compétitivité, l'utilisation des atouts que nous a laissés l'histoire, par le dynamisme de nos entrepreneurs, mais certainement pas par des règles administratives supplémentaires issues de l'incompétence et du dogmatisme de nos fonctionnaires en matière économique et du masochisme de nos syndicats !

4 La construction navale

Le développement de la construction navale passe par celui de la valeur ajoutée. Et pour cela la R & D est essentielle. Si l'Union, qui est très terrienne, ne va pas de l'avant il faut y aller seul ou avec des partenaires dynamiques, en attendant que les autres suivent.

Le problème de la DCN est un problème franco-français, mélange de colbertisme et de pesanteur syndicale. Toutes proportions gardées, il a beaucoup de points communs avec ceux de l'éducation nationale ou de la sécurité sociale. Le poser en ces termes est déjà le résoudre à moitié.

5 L'impératif de sécurité maritime / L'agence européenne

Le problème de la sécurité passe par celui de l'affirmation de la souveraineté. Seule la création d'une garde-côtes européenne paraît pouvoir résoudre ce problème. Mais pour peser dans cette future organisation, il faut dès maintenant se doter des moyens qui seront nécessaires afin d'y arriver en force !

6 Les ports

Le premier train de mesures à prendre est d'assurer l'exploitation de nos ports de façon à les rendre fiables ; sinon les trafics continueront à se détourner quelle que soit la qualité des équipements et des infrastructures mis en place.

7 Cabotage maritime

Le développement du cabotage, pour ne pas dire sa renaissance, est essentiel. Il faut aller plus loin et développer l'infrastructure structurante permettant l'essor des transports

fluvio-maritimes. La France a un retard à combler dans ce domaine si elle veut profiter du développement certain de ces moyens de transport. Sinon elle sera contournée.

8 La pêche

La pêche a des points communs avec l'agriculture en ce qui concerne la gestion de la production et les débouchés ; ces aspects peuvent certainement être traités de façon semblable sans toutefois renouveler les mêmes erreurs.

Mais c'est aussi une activité maritime, avec ses problèmes de sécurité, de ports, d'activités de transformation d'où son rattachement nécessaire à la *Délégation générale de la mer*. C'est aussi une activité de cueillette qui doit préserver ses ressources, problème de souveraineté. Les Européens consomment plus de poisson qu'ils n'en pêchent ; il y a donc là un gisement de développement à favoriser. Tous ces problèmes doivent être traités à l'échelon européen, avec une très forte impulsion française.

9 La plaisance / Le tourisme littoral

Il faut saluer le dynamisme de l'industrie française de la plaisance. Il faut aussi penser que les bateaux, comme les voitures circulent et se garent et que là, il peut y avoir des limites et des règles à fixer, comme cela a été nécessaire pour l'occupation du littoral. Utiliser les friches portuaires est certainement une voie à explorer. Créer de nouveaux ports n'est pas partout une bonne idée, car un port n'est pas seulement un plan d'eau !

La législation actuelle du domaine public maritime est certainement à aménager, mais sans aller jusqu'à une appropriation d'un littoral. N'oublions pas qu'aux Pays-Bas certains immeubles sont construits par des entrepreneurs ou des particuliers sur des terrains publics avec des concessions de longue durée (de l'ordre de 25 ans). C'est peut-être un exemple à creuser.