

Réponses des candidats au questionnaire de l'Institut Français de la Mer et du Cluster maritime français

L'Institut Français de la Mer – auquel, cette année, s'est associé le Cluster maritime français - a envoyé comme en 2002 aux candidats à la prochaine élection présidentielle un questionnaire de politique maritime. Les quinze questions retenues sont considérées comme déterminantes pour le développement maritime de la France. Les réponses sont publiées sur son site Internet au fur et à mesure de leur réception . Le président de l'IFM

Question n° 1

Le modèle français de l'action de l'État en mer a fait ses preuves et se révèle le plus performant en termes de coût efficacité. Êtes-vous prêt(e) à soutenir ce modèle auprès de nos partenaires européens ?

Réponse de Nicolas Sarkozy :

L'actualité récente, avec le porte-conteneurs *MSC Napoli* en perdition dans la Manche, nous a, hélas, donné une occasion de tester à la fois l'efficacité du système français et la parfaite coordination de notre action avec celle d'un de nos principaux voisins en la matière. Quel bilan en tirer ? D'abord, que l'organisation française de l'action de l'État en mer, sur la base du schéma Secrétariat général à la mer au niveau central et des préfets maritimes au niveau déconcentré, fonctionne bien. La coordination opérationnelle de nos responsables, tant maritimes que terrestres est efficace. Si l'incident était survenu dans nos eaux, la France aurait pu prendre en charge seule cette situation. Ensuite, on a vu que la collaboration franco-britannique a été exemplaire, avec des prises de décisions coordonnées et un partage des missions qui ont permis d'éviter une pollution majeure, et cela indépendamment du fait que les modèles français et britannique sont différents.

Si le modèle français a démontré son efficacité, faire de ce modèle un standard européen serait en revanche prétentieux. Le modèle de la gendarmerie napoléonienne est présent dans de nombreux pays européens, mais il n'est jamais venu à quiconque d'imaginer en faire une norme européenne en matière de maintien de l'ordre. Il en est de même pour l'organisation de la sécurité maritime de l'Europe. Que certains États transposent chez eux le modèle français, je ne pourrai que m'en féliciter. Mais il ne peut être dans les intentions de la France de tenter de l'imposer à nos partenaires.

Mais je devine en filigrane la question suivante : faut-il doter l'Union européenne d'un système de gardes côtes ? Je pense que la réponse ne peut être que négative dans l'immédiat. Ce modèle, qui est celui des États-Unis, présente tous les avantages de l'unicité de commandement et d'organisation, mais il ne peut s'appliquer que si le corps ainsi constitué est militarisé, compte tenu des conditions de son engagement dans des missions de coercition et de dissuasion dans les eaux internationales au large. Un tel modèle ne me semble pas

pouvoir émerger en Europe pour l'heure. Pourquoi changerions-nous de modèle, alors même que le nôtre fait les preuves de son efficacité ?

Réponse de François Bayrou :¹

Je suis persuadé que nous devons faire profiter nos partenaires européens de l'expérience acquise par notre État dans la mise en œuvre d'une gestion concertée des différents domaines contribuant à une meilleure maîtrise de la mer.

Pour son action en mer, la France a choisi un modèle qui privilégie la coordination des administrations concernées par les affaires maritimes. C'est, je le crois, un bon modèle. Il correspond à notre histoire, à notre relation avec la mer, à notre tradition administrative.

En revanche, je crois que notre modèle n'est pas achevé.

Il convient, en effet, aujourd'hui, de renforcer la coordination et la coopération entre les moyens des différentes administrations qui interviennent en mer. Ceci doit être fait aussi bien à Paris que sur le littoral et outre-mer.

À Paris, les questions maritimes doivent bénéficier d'une reconnaissance à la mesure de leurs enjeux et de nos responsabilités, notamment en termes de protection de la biodiversité marine. Je pense que la France devrait disposer d'un niveau d'arbitrage politique élevé pour les affaires maritimes. Il s'agit d'éviter les effets négatifs du cloisonnement administratif qui a trop longtemps prévalu dans leur gestion.

Notre pays ne peut plus se permettre de disposer de flottilles de navires ou d'aéronefs ni de systèmes de surveillance radars aux caractéristiques souvent identiques dispersés dans plusieurs administrations sans doctrines de renouvellement ni d'emploi communes. D'importantes économies d'échelle pourraient résulter de la promotion d'une plus grande intégration de l'achat, de la mise en œuvre et du commandement des moyens de contrôle et d'intervention en mer.

Réponse de Ségolène Royal :

Oui, je considère que le modèle français de l'action de l'État en mer est performant et efficace. La gestion de l'accident maritime du porte-conteneurs *MSC Napoli* en a encore récemment apporté la preuve. En l'espèce, la coordination avec les Britanniques a été remarquable.

¹ Je tiens, tout d'abord à remercier l'Institut Français de la Mer et le Cluster maritime français pour leurs questions. Je connais ces deux organismes et j'apprécie le dynamisme qu'ils apportent au monde maritime français et leur foi en l'avenir maritime de notre pays.

À mes yeux, la prospérité économique de notre pays, sa position de puissance exportatrice majeure et la satisfaction des besoins quotidiens de sa population, dépendent en très grande partie de la qualité et de la sûreté de ses relations avec les océans et les mers qui le bordent.

Les espaces maritimes sous juridiction française couvrent une superficie gigantesque, recèlent des potentialités de développement économique et de découvertes scientifiques qui sont autant d'atouts pour l'avenir et le rôle de la France.

L'Européen que je suis se réjouit par ailleurs que l'Union européenne ait enfin entamé une réflexion approfondie sur ces sujets avec la parution d'un livre vert intitulé « Vers une politique maritime de l'Union, une vision européenne des océans et des mers ». La France, présente dans chaque océan, a vocation à prendre une part prépondérante dans cet exercice et dans sa mise en œuvre.

Il s'agit de concevoir une politique maritime intégrée qui nous permette de tirer le maximum de bénéfices de nos espaces maritimes et littoraux. Je crois que cette proposition est pertinente et que nous devrions penser la mer non pas comme une politique sectorielle parmi d'autres, mais comme une stratégie politique cohérente et globale.

Mes réponses prennent en compte cette dimension intégrée.

Largement hérité de l'histoire et fortement marqué par l'intervention du ministère de la défense, le modèle français paraît cependant difficilement transposable. En revanche, la notion de coordination qui sous-tend ce modèle doit être diffusée et l'Union européenne est certainement le cadre de coopération le plus approprié pour ces questions.

L'élaboration du Livre vert est l'occasion d'une vaste réflexion sur les activités en mer et les normes qui les régissent. L'enjeu de cette réflexion est précisément la façon de gérer les différentes composantes de la politique maritime, de façon intégrée ou de façon coordonnée.

C'est l'occasion pour notre pays de promouvoir un modèle de coordination dans un souci de subsidiarité : il ne s'agit pas d'ajouter un nouvel étage à l'édifice déjà complexe des différents intervenants en mer dans les différents États membres mais de veiller au caractère transversal d'une politique déclinée par des agences sectorielles.

Pour ma part, je suis favorable à la constitution d'un réseau de points de contacts au sein des États membres compétents, non plus seulement en matière de protection civile mais, d'une façon plus générale, pour la coordination des intervenants en mer.

Question n° 2

Une consolidation européenne des acteurs de la construction navale militaire, à l'instar de ce que les États-Unis ont accompli, est hautement souhaitable pour renforcer la compétitivité de ce secteur vis-à-vis de la concurrence internationale et pour satisfaire de manière plus économique les besoins européens. Êtes-vous déterminé(e) à apporter votre soutien à ce processus grâce au concours des services de l'État en matière d'harmonisation des besoins au plan européen, et d'harmonisation des réglementations s'appliquant au marché des armements et aux évolutions de l'État actionnaire ?

Réponse de François Bayrou :

Oui. En commençant par des programmes communs de recherche pour l'exemple dans le spatial et ses indispensables outils de renseignements. Je veux une consolidation européenne de notre industrie de défense. L'interopérabilité des matériels, l'harmonisation des réglementations est une des raisons d'être de l'Europe. J'ajoute que la Défense est un des moyens pour relancer le projet européen, aujourd'hui en panne.

Réponse de Ségolène Royal :

Je me suis déjà prononcée en faveur d'une défense européenne. Il est vrai qu'une véritable Europe de la défense reste à construire et que ce sera sans doute un grand chantier. D'ores et déjà une « européanisation » au maximum des programmes militaires me paraît souhaitable. Je constate le succès du programme franco-italien des FREMM, mais l'intégration européenne pourrait et devrait être poussée plus loin car il est évident que les États d'Europe ont intérêt à se rapprocher compte tenu des coûts de développement des programmes. Or, une intégration plus poussée passe par un rapprochement des acteurs industriels eux-mêmes car nous avons bien vu toute la difficulté qu'il y a à mener des programmes européens avec des acteurs différents quelle que soit la volonté politique des uns et des autres. Une convergence européenne me paraît en effet de nature de renforcer l'efficacité du système de production et par là de consolider l'emploi en France et en Europe. DCN, premier intégrateur de systèmes navals au plan européen, a dans cette perspective un rôle majeur à jouer.

Réponse de Nicolas Sarkozy :

L'expérience américaine est à observer pour en tirer les leçons. La restructuration de leur construction navale militaire après la guerre froide n'a réduit ni le coût des navires, ni les délais de construction. Qu'elle ait eu un effet qualitatif sur la fiabilité des nouvelles unités, c'est indéniable. Mais ce résultat n'a-t-il pas été atteint au prix d'un tarissement de l'innovation que le manque de concurrence a encouragé ?

Pour autant, la consolidation européenne se fera parce que c'est dans l'ordre des choses. Le coût de développement des programmes nous y pousse. Je suis conscient que si les états-majors des marines européennes décidaient de faire construire le même type de frégate, avec la même somme que celle investie aujourd'hui dans de multiples programmes, ils recevraient chaque année deux frégates supplémentaires. Cette analyse rudimentaire démontre tout l'intérêt pour les États membres de soutenir le processus de concentration. En parallèle, les industriels du secteur ont tout intérêt à se regrouper afin de mieux faire face à la concurrence accrue de compétiteurs issus de zones à faible coût de main d'œuvre. Il est évident qu'un jour ou l'autre ces réalités s'imposeront. Il s'agira alors pour les acteurs français, en particulier DCN, le premier expert européen en système naval, de disposer des meilleurs atouts dans une redistribution des cartes européennes qui viendra. Ce chemin passe logiquement par un renforcement de la coopération des acteurs français comme DCN, Thalès ou Armaris. C'est ce qui est actuellement entrepris.

Question n° 3

Les porte-avions constituent un outil irremplaçable de puissance pour parer les menaces actuelles ou futures. Or, la France n'a qu'un porte-avions, ce qui signifie une diminution importante de la capacité d'action de la France quand il subit ses arrêts techniques. Maintiendrez-vous l'exigence du 2^e porte-avions ?

Réponse de Ségolène Royal :

La France est avec la Grande-Bretagne l'un des deux seuls États membres de l'Union européenne à disposer d'une marine militaire à vocation mondiale, c'est-à-dire capable d'être présente sur toutes les mers du globe et de déployer l'arme de dissuasion nucléaire.

La question du second porte-avions se pose effectivement parce que celui que nous avons est immobilisé pendant 18 mois, tous les 7 ans. Or, nous avons besoin d'une présence à la mer permanente. Nous y ferons face.

La solution à ce problème est sans doute de négocier avec les Britanniques dans une perspective de défense européenne où nous devons mutualiser nos moyens techniques et financiers. Les discussions engagées avec la Grande-Bretagne - bien que prometteuses - ne permettent pas encore d'envisager aujourd'hui avec certitude la construction d'un second porte-avions pour notre pays. Ceci dit, la défense nationale ne signifie pas la multiplication sans discernement d'opérations extérieures qui peuvent être fort éloignées de nos intérêts directs. Une juste appréciation de nos moyens et une conception différente de notre diplomatie, spécialement en direction du Proche et Moyen-Orient ou en direction de l'Afrique, me conduisent à hiérarchiser nos priorités. Le calendrier préserve notre liberté de décision, puisque aujourd'hui aucun choix irréversible n'a été fait et que les études, engagées ou fournies par les Britanniques, sont au stade préliminaire.

En matière de défense nationale, mon objectif est à la fois de renforcer notre sécurité et de rationaliser nos dépenses. C'est à travers ce prisme que j'aborderai le moment venu la

question du second porte-avions. En tout état de cause, je ne transigerai pas sur la nécessité stratégique d'avoir une présence permanente à la mer.

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Je suis fermement attaché au projet de second porte-avions. Cette décision est une décision grave qui engage la France sur la durée. « *L'avenir dure longtemps.* » disait le Général de Gaulle. Un porte-avions est construit pour une vie active de 40 ans. La défense de la France ne s'improvise pas et je pense que ce bâtiment est indispensable.

Nous refuser d'avoir les moyens d'intervenir au loin, ce serait implicitement laisser à d'autres la gestion des affaires mondiales. Ce n'est pas ma conception du rôle de la France dans le monde. Se reposer sur un hypothétique pilier européen de défense n'est pas possible dans l'immédiat car la construction européenne récente a privilégié l'élargissement plutôt que l'approfondissement des politiques. Une telle vision aurait pour conséquence implicite de vouloir abandonner aux seuls États-Unis le sort du monde.

Posséder un seul porte-avions est une solution d'autant moins satisfaisante que, pendant les périodes d'inutilisation, non seulement le *Charles de Gaulle* ne peut bien sûr pas être employé, mais en plus le groupe aérien, qui coûte lui-même plus cher que le navire, est désaffecté.

Le Royaume-Uni manifeste l'intention de vouloir entreprendre un programme de construction de deux porte-avions. La coopération franco-britannique a été matérialisée par un accord intergouvernemental en 2006 et a pour but de dégager des économies d'étude et de réalisation. Nous devons tirer parti de cette mutualisation de moyens.

Enfin, nous devons engager la construction de ce second porte-avions en nous assurant que le coût de cette unité sera maîtrisé et que son financement ne sera pas victime des dérives budgétaires coûteuses de la construction du *Charles de Gaulle*. Il nous faut tirer les conséquences de cette expérience. Les gros équipements de nos forces armées ne peuvent servir de variable d'ajustements budgétaires comme en avait usé le gouvernement Jospin.

Réponse de François Bayrou :

La politique de défense de la France ne peut plus continuer à s'inscrire seulement dans un contexte purement national. Mais là comme ailleurs, la France doit demeurer, au sein de l'Union européenne, l'un des *leaders* de la mise en place d'une capacité d'action de l'Europe face aux défis de ce siècle.

Je déplore par exemple qu'aujourd'hui l'Europe n'ait pas encore la volonté de déployer en Méditerranée une flotte européenne aux côtés de la VI^e flotte américaine pour y marquer sa volonté de contribuer à la solution du drame du Proche-Orient. Pour s'en donner les moyens, aux moindres frais, il faut développer les capacités d'une industrie européenne de défense. C'est l'objectif assigné à l'Agence de défense européenne et je souhaite qu'elle soit rapidement en mesure d'accomplir sa nécessaire mission d'harmonisation des besoins avec la coopération sans réserve des États membres.

C'est ainsi que, favorable à la construction d'un deuxième porte-avions français, je souhaite qu'il fasse l'objet d'un développement en coopération avec le Royaume-Uni, comme cela est aujourd'hui envisagé.

Question n° 4

D'énormes efforts ont été réalisés et commencent à porter leurs fruits en matière de sécurité maritime, sous la double impulsion coordonnée de la France et de l'Europe. Faute de

crédits suffisants au niveau de l'UE, la volonté française d'équiper l'Europe de 2 ou 3 gros navires dépollueurs dédiés n'a pu se concrétiser. Malgré les formules positives intermédiaires mises en œuvre, en particulier via l'Agence européenne de sécurité maritime, comptez-vous relancer cette idée ?

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Les choses ont, heureusement, bien changé depuis l'épisode dramatique de *l'Erika*.

La prise de conscience, d'abord. On est loin du temps où Madame Voynet, ministre de l'Environnement de M. Jospin, traitait l'affaire de *l'Erika* à la légère en déclarant qu'elle ne croyait pas que ce fût « *la catastrophe écologique du siècle* ».

Les moyens mis en œuvre ensuite. Ils sont indispensables tant au plan juridique que matériel. La France, durement touchée à plusieurs reprises, *Amoco Cadiz*, *Erika*, *Prestige*, a fait pression auprès des autorités européennes et, en quelques années, la prévention de telles catastrophes au niveau communautaire s'est considérablement améliorée. L'Agence européenne de sécurité maritime a été créée, le contrôle des navires a été renforcé, la flotte des pétroliers a été rénovée, notamment par le système de la double coque, les sanctions ont été rendues plus dissuasives, etc.

Malgré un trafic en constante augmentation et plus de 150 navires empruntant le rail d'Ouessant chaque jour, ce sont des dizaines de marées noires qui ont ainsi, sans doute, été évitées.

Ce n'est pas une raison pour baisser notre garde. Notre exigence absolue de sécurité maritime au large de notre littoral passe par un engagement fort de l'Union européenne. Cet engagement doit être constant et financier. Nous devons convaincre nos partenaires de s'engager plus en avant.

Même si cela peut paraître une évidence, il convient de rappeler notamment que tout doit être mis en œuvre pour éviter les pollutions.

Il y a d'abord la question des zones refuges. L'échouement ordonné du *MSC Napoli* en janvier dernier a montré que la solution de zone refuge offrait aujourd'hui une réponse de nature à prévenir une répétition de la catastrophe du *Prestige*.

Ensuite, la question des gros navires dépollueurs mérite une réflexion approfondie. Mais n'oublions pas qu'il s'agit de répondre à un accident en pleine mer, qui n'est pas le seul possible comme le montrent les échouements de *l'Amoco Cadiz*, de *l'Exxon Valdez* ou du *Braer* en Écosse et pour lesquels ces navires dépollueurs opérant en pleine mer se seraient révélés inutiles. N'oublions pas non plus qu'un tel navire, affrété par l'Agence européenne de sécurité maritime, est déjà opérationnel, il s'agit de *l'Île de Bréhat*, sous pavillon français et en alerte permanente à Brest.

Il faut enfin évoquer la question des dégazages ou déballastages sauvages au large de nos côtes. Ces pratiques sont responsables de la majeure partie des pollutions d'origine maritime. Bien que difficile à évaluer avec précision, le total de ces dégazages sauvages dans le monde équivaldrait en quantité à une catastrophe de l'ampleur de celle de *l'Erika* chaque jour ! Les peines, prononcées par nos tribunaux pour ce genre d'infractions, autrefois symboliques, sont devenues très sévères et surtout accompagnées de saisies des navires avec des cautionnements dissuasifs. Cette politique porte ses fruits et la pollution engendrée par ces pratiques au large de nos côtes a considérablement diminué. Elle reste encore trop importante et nous devons faire pression sur les autres États européens pour qu'ils agissent avec la même fermeté et pour obtenir une harmonisation européenne de la répression.

Réponse de François Bayrou :

Dans le domaine de la sécurité maritime, je suis résolu à lutter contre la présence de bateaux poubelles au large des côtes européennes. Le récent épisode du porte-conteneurs *Napoli* en Manche nous rappelle que la sécurité maritime doit être une préoccupation de tous les instants. Il s'agit à la fois de protéger les marins dans l'exercice de leur profession, de permettre l'acheminement sécurisé des marchandises et de protéger nos côtes d'éventuelles pollutions. Les espaces maritimes et littoraux français ont trop souvent souffert des conséquences néfastes d'une réglementation trop laxiste dans ce domaine. Par ailleurs la santé de notre économie et la sécurité de nos approvisionnements ne pourraient supporter que les principales routes maritimes soient durablement menacées ou bloquées à la suite d'accidents et de naufrages. Si le *Napoli* avait coulé, ses conteneurs auraient pu gêner la navigation en Manche pendant de longues semaines.

Des efforts importants ont été entrepris, notamment à l'échelon communautaire pour renforcer la sécurité maritime à la suite des catastrophes de *l'Erika* ou du *Prestige*. Il faut saluer ces progrès rendus possibles par la coopération des États de l'Union européenne.

Dans ce domaine qui est aussi celui des catastrophes naturelles et technologiques, je crois fermement aux vertus de la coopération entre les pays pour renforcer non seulement les capacités de lutte, mais aussi les capacités de prévention contre les pollutions marines. La mise en commun des moyens de surveillance satellitaires et aériens, mais aussi des navires de contrôle et de lutte antipollution doit être encouragée. L'Agence européenne de sécurité maritime, qui est née à la suite du naufrage de *l'Erika*, est un pas important et positif dans cette direction. J'approuve donc les premières mesures adoptées par l'Union européenne, mais je suis de ceux qui souhaitent qu'elle se donne les moyens de les faire respecter. Cela passe à mes yeux, entre autres, par la création d'un corps européen de garde-côtes.

Mais en dépit des précautions prises en matière de prévention, les accidents resteront toujours possibles et je suis donc favorable au développement des matériels capables de dépolluer un site avant que les dégâts soient trop importants.

Je suis, dans ce contexte, particulièrement attentif au procès de *l'Erika* qui s'est ouvert récemment. La sécurité maritime ne sera, en effet, pleinement efficace que lorsque le dispositif de prévention et de lutte sera complété par un système de sanction suffisamment dissuasif. À cet égard, notre pays doit poursuivre les efforts engagés pour réorganiser l'administration judiciaire dans le domaine maritime. La création des tribunaux du littoral en 2003 pour mieux traiter et réprimer les infractions liées à la pollution accidentelle des navires en mer, doit être confirmée.

Enfin je n'oublie pas que nous avons également à lutter contre la pollution venue de la terre et je considère comme prioritaire un effort de régénération fondamentale de nos eaux côtières.

Réponse de Ségolène Royal :

La question des 2 ou 3 navires dépollueurs européens est certes une question importante, mais ne me paraît pas centrale dans le combat à mener pour la sécurité maritime.

S'il est vrai qu'après les catastrophes écologiques que nous avons connues ces dernières années, des mesures ont été prises et commencent à porter leurs fruits en matière de sécurité maritime, il reste beaucoup à faire !

Je souhaite notamment que le « paquet *Erika 3* » soit rapidement adopté et puisse être ensuite transposé en droit français dans les meilleurs délais. Je m'y emploierai.

Mais au fond, au-delà de cette nouvelle réglementation européenne, la réforme fondamentale qu'il conviendrait d'adopter devrait porter sur la clarification des

responsabilités de tous les maillons de la chaîne du transport maritime, de l'affréteur à l'armateur, en passant par les sociétés de classification, les sociétés de manning... À ce titre, le procès *Erika* permettra peut-être, et je le souhaite, de préciser les responsabilités des propriétaires des cargaisons dangereuses et polluantes et de mieux évaluer les préjudices subis par les littoraux souillés par les marées noires. Aujourd'hui, le préjudice écologique n'est pas pris en compte. Le droit doit évoluer en la matière.

On ne progressera réellement en matière de sécurité maritime que si les propriétaires des cargaisons sont tenus pour responsables du choix de leur armateur, du choix de leur navire, du choix de l'équipage et que s'ils ont une juste conscience des indemnités à prévoir en cas de sinistre.

Question n°5

Pour la sécurité du travail des marins pêcheurs, il faut des navires neufs. En même temps il faut préserver les ressources halieutiques. Êtes-vous d'accord pour que la Commission européenne, à effort de pêche constant, encourage fortement le renouvellement des flottilles ?

Réponse de François Bayrou :

Le métier de marin pêcheur est aujourd'hui l'un des plus dangereux en France et je ne sais quels dangers ils rencontrent à chaque sortie.

Pour moi, la priorité doit être donnée à l'amélioration de la sécurité des marins pêcheurs.

Je sais les efforts considérables qui sont entrepris par les marins eux-mêmes : formation à la sécurité à bord, développement et promotion du port du vêtement flottant individuel. Ils doivent être poursuivis avec le soutien de l'État. Mais au-delà des effets, ce sont les causes qu'il convient de traiter. Il y en a de multiples. Je voudrais en aborder deux qui me semblent importantes : d'une part les conséquences des réglementations applicables dans le secteur de la pêche maritime et, d'autre part, la raréfaction de la ressource halieutique.

Les réglementations du secteur de la pêche maritime empêchent de plus en plus la construction de navires neufs au motif de la réduction de l'effort de pêche. Les marins sont donc contraints d'utiliser d'anciens navires ce qui les conduit à ne pas respecter, à leur corps défendant, les règles de la sécurité maritime, notamment en termes de stabilité du navire.

Par ailleurs, la raréfaction de la ressource halieutique oblige les pêcheurs à sortir toujours plus et à équiper leurs navires d'engins de pêche toujours plus performants mais, souvent, inadaptés à leurs anciens navires.

La combinaison de ces facteurs : raréfaction de la ressource, inadaptation des engins aux navires et navires anciens entretient la dangerosité de cette profession.

La formation des marins pêcheurs à la sécurité, celle de la navigation, mais aussi celle de leur activité professionnelle, doit être renforcée.

Dans le même temps, il est urgent de permettre un renouvellement durable des flottilles de pêche en tenant compte des particularités des types de navires de pêche. Ces efforts doivent être menés avec le souci constant de préserver les stocks de poissons de façon à permettre la promotion d'une pêche durable. Les efforts financiers et humains investis pour aider les marins pêcheurs doivent être profitables à l'ensemble des citoyens. Les ressources maritimes sont le bien commun de tous les Français. Leur préservation nous concerne tous.

Si nous devons tout faire pour atteindre l'objectif de la pêche durable, ce ne peut être seulement en préservant ces ressources, c'est aussi en conservant des pêcheurs pour aller les récolter.

Réponse de Ségolène Royal :

Bien sûr, il faut des navires neufs ! C'est une question élémentaire de sécurité pour les marins pêcheurs qui affrontent la mer sur des navires de plus en plus anciens et dangereux. Imaginer que réduire les constructions neuves contribuerait à limiter automatiquement l'effort de pêche relève d'une pensée malthusienne dangereuse pour l'avenir de la pêche...

Je ne prendrai qu'un exemple. Aujourd'hui, comme en agriculture, l'installation des jeunes et la reprise des entreprises de pêche est une priorité absolue. Comment tolérer alors que les jeunes ne puissent plus s'installer compte tenu de l'inflation des prix des bateaux d'occasion ou soient contraints de prendre des risques sur des navires anciens et au surplus gourmands en énergie ?

Pour ma part, je suis tout à fait favorable à ce que la Commission européenne encourage le renouvellement des flottilles. La nécessaire préservation des ressources halieutiques n'est pas réductible au problème de renouvellement des navires.

Sur le plan plus général de la dimension sociale de la politique maritime européenne, la France doit faire des propositions pour enrichir le Livre vert qui est muet sur ces questions de formation, conditions de travail, réglementation sociale... Je sais que la Région Bretagne a organisé récemment un séminaire européen sur ces aspects sociaux d'une politique maritime. Je serai très attentive à ce que les propositions qui remonteront soient fermement défendues à Bruxelles.

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Nous ne pouvons qu'être scandalisés par l'insécurité de l'activité de pêche. Le métier de pêcheur est aujourd'hui, et de très loin, le métier le plus dangereux. Quelle autre profession connaît 20 à 25 décès environ par an pour 10 000 emplois à temps plein ? Un pêcheur connaît en moyenne un accident grave tous les 7 ans pendant sa vie professionnelle. C'est inacceptable !

Le vieillissement de la flotte est en partie en cause. L'âge moyen d'une flotte devrait être de 15 ans environ. La flotte française a 23 ans en moyenne. Dans un contexte où les comptes d'exploitation des entreprises de pêche sont fragiles, les dépenses d'entretien et de réparation sont souvent différées, avec, à la clé, un risque d'accident accru. Il y a aussi d'autres raisons, comme le fort encadrement de l'effort de pêche sous la forme de jours de pêche autorisés, qui conduit les équipages à travailler dans des conditions météorologiques limites, pressés par le temps.

Cette dangerosité n'est pas une fatalité. Plusieurs actions sont à mettre en œuvre pour abaisser le niveau du risque encouru.

La principale mesure doit concerner le renouvellement des flottilles par rajeunissement et modernisation grâce à un financement adéquat. Je suis donc d'accord avec l'idée d'un encouragement communautaire au renouvellement des flottilles. La politique commune des pêches voit dans les restrictions de flottes un moyen pour diminuer l'effort de pêche. Les aides à la construction, indispensables pour renouveler un outil de travail au rendement aléatoire, ont été de ce fait supprimées à compter du 1^{er} janvier 2005. Je pense que cette mesure est défavorable à la sécurité des marins et patrons pêcheurs.

D'autres mesures, tout aussi importantes, seront à prendre. Les initiatives décidées par les ministres chargés de la mer et de la pêche en 2005 et récemment renforcées doivent, de ce point de vue, être saluées. Je compte faire en sorte que l'application du plan de sécurité à la pêche soit accélérée, en particulier dans les domaines de la formation des pêcheurs, de leurs

équipements individuels et de l'équipement AIS des navires [*dispositif automatique propre à prévenir les collisions entre navires*], Il s'agit d'une urgence et d'une priorité.

Question n° 6

Après les obstacles inattendus et démobilisateurs auxquels le pavillon national avec immatriculation sous registre international français (RIF) a dû faire face depuis sa création, et la France ne pouvant renoncer à lancer la dynamique, y compris sociale, dont la flotte de commerce nationale est capable (à l'instar des autres pays européens), quelles initiatives comptez vous prendre à un an de la disparition programmée de l'immatriculation « Kerguelen », alors qu'est grande la tentation pour les armateurs exposés de plein fouet à la concurrence internationale d'armer leurs navires sous d'autres pavillons de qualité mais plus accueillants ?

Réponse de Ségolène Royal :

Vous savez que je n'étais pas favorable au RIF et je ne reviendrai pas sur cette question.

Il me semble en revanche qu'il faut mettre un terme à la concurrence maritime internationale qui se fait uniquement par les coûts au prix d'une exploitation souvent scandaleuse des marins et de risques considérables sur le plan de la sécurité.

La sécurité maritime est étroitement liée à la qualité du triptyque armateur – navire - équipage. Le pavillon doit constituer une garantie de cette qualité, notamment sur le plan social.

Au niveau des trafics intra-européens, je pense qu'il faut montrer l'exemple et que nous pouvons initier cette concurrence par la qualité grâce à la création d'un pavillon européen.

Au niveau mondial, cette exigence nécessitera une forte mobilisation politique dans les instances internationales. Je m'emploierai à défendre cette thèse partout où cela sera nécessaire. Dans l'immédiat, il me paraît urgent que la France ratifie la convention du travail maritime 2006 de l'OIT. Ce texte n'est pas la panacée, mais il a le mérite de définir avec fermeté les droits fondamentaux des gens de mer à un travail décent.

Réponse de Nicolas Sarkozy :

L'ouverture du registre international français (RIF) est trop récente pour avoir fait ses preuves. Le retour d'expérience nous permettra de juger d'éventuels ajustements à faire pour améliorer ses performances. Dorénavant toutefois, l'armement français dispose de nombreux atouts dans la compétition internationale. Je ne peux que souligner les efforts qui ont été faits ces dernières années et qui vont dans le bon sens : remboursement des charges sociales, impôt sur les sociétés au tonnage, consolidation du GIE fiscal auprès de la Commission européenne.

La promotion du pavillon français vers les armements français et étrangers qui souhaitent disposer de navires de qualité est la nouvelle étape à programmer. Il en va de la croissance de l'emploi maritime d'officiers français. Il en va également de l'attractivité de ce métier auprès des jeunes auxquels il faut offrir de plus larges opportunités de formation. Je compte en conséquence stimuler l'usage du registre international français.

Mais l'ardente obligation d'améliorer la sécurité de la navigation me pousse également vers la mise en place d'une responsabilisation accrue des armateurs et vers une clarification des rapports entre l'entreprise et l'État du pavillon. Je pense que nous devrions étudier la possibilité de mettre en place le « certificat de conduite du navire sûr », en nous inspirant des

réussites des nations maritimes scandinaves. Je ne peux que constater que ces pays ont développé des formules qui marchent : pourquoi ne pas nous en inspirer ? Cette réflexion sera naturellement l'occasion d'associer réellement les parties prenantes au développement du pavillon national.

Je veux rajouter que le pavillon français n'est pas une prérogative limitée aux ports métropolitains, elle est également ouverte à nos ports d'Outre-mer. Nos collectivités ultramarines doivent être encouragées à développer leurs propres flottes de commerce, à vocations régionale et internationale. Je m'engage à les accompagner dans leurs projets de développement.

Réponse de François Bayrou :

Je sais que le secteur des transports maritimes est, depuis longtemps, confronté aux réalités de la concurrence internationale. Dans ce contexte, je soutiens naturellement le dynamisme de notre flotte de commerce qui compte plusieurs « fleurons » de l'armement mondial.

Je sais les efforts entrepris par ces groupes pour maintenir leur compétitivité. Je comprends également la perplexité du secteur alors que les incertitudes pèsent toujours sur la pérennité du dispositif de GIE fiscal introduit en 1988. Cela pèse évidemment sur l'avenir de la réforme du pavillon national entreprise par la France en 2005.

Ces réformes doivent voir le jour pour conforter notre flotte et le maintien d'un emploi maritime de qualité (nécessaire à la fois sur nos navires mais aussi pour l'ensemble du secteur maritime à terre : assurances maritimes, armements, sociétés de classification...).

Les sources de malentendus qui pèsent sur ces réformes importantes se trouvent à Bruxelles et à Luxembourg. La Commission européenne fait sans doute preuve d'une rigueur excessive dans l'interprétation du Traité. Or cette même Commission vient de publier, je l'ai dit et je m'en suis réjoui, un Livre vert suivi d'une vaste consultation sur l'opportunité de doter l'Union européenne d'une politique maritime intégrée. À cette occasion, la Commission européenne demande clairement au secteur maritime de lui signaler toutes les réglementations qui, par leurs chevauchements produisent des effets négatifs sur l'économie maritime. La Commission entend placer sa réflexion maritime sous les auspices de la stratégie de Lisbonne qui vise à favoriser croissance et emploi.

Puisqu'il s'agit de développer l'emploi maritime en Europe, j'estime que l'on pourrait profiter de l'opportunité que représente la future politique maritime de l'UE pour réclamer et obtenir les aménagements de la réglementation communautaire nécessaires à la défense des particularités du secteur maritime.

Question n°7

Le système de protection sociale des marins est en France le plus ancien de tous : nombre de ses caractéristiques sont obsolètes. Avez-vous l'intention de moderniser le régime de l'ENIM afin d'en faire un instrument de développement du travail maritime adapté aux conditions d'exploitation des navires de commerce et de pêche au XXI^e siècle ?

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Une institution aussi vénérable que l'ENIM, l'ancêtre du système de protection sociale français, mérite qu'on se penche sur son destin avec la plus grande attention. Aujourd'hui, ce régime souffre d'un grave déséquilibre démographique, fruit de l'histoire du secteur. C'est

une donnée dont nous aurons du mal à nous affranchir. Dans ces conditions, un subventionnement public est inévitable.

Ce n'est pas une raison pour rester dans l'immobilisme. Comme vous le savez, un plan d'action de modernisation de l'ENIM a été entrepris. Il vise à améliorer le service rendu aux ressortissants du régime, à piloter sa modernisation et à préparer l'avenir. La réalisation de ce plan doit être poursuivie, car tout le monde a à y gagner. Au-delà, tout aménagement, tel que, par exemple, la séparation entre la protection sociale des marins pêcheurs et celles des marins au commerce, dont les problématiques de santé, d'usure au travail et d'accidents du travail, ne sont pas les mêmes, ne pourra être mis en œuvre qu'après une concertation approfondie.

Si certains régimes spéciaux sont aujourd'hui discutables et mériteraient, compte tenu de l'évolution des métiers concernés, d'être alignés sur le régime général, ce n'est pas le cas de la pêche dont la pénibilité et l'accidentologie demeurent extrêmes et infiniment supérieures aux autres. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire aux professionnels, je souhaite que les spécificités du régime de l'ENIM soient conservées chaque fois qu'elles sont justifiées. Je pense que c'est le cas du régime des pêcheurs.

S'agissant enfin de la promotion du travail maritime, celle-ci doit être recherchée par tous les moyens, qu'il s'agisse de ramener des navires – et leurs équipages – sous pavillon français, de faire en sorte qu'au même titre que les autres officiers européens, les officiers français soient nombreux à être employés sur des navires battant d'autres pavillons, de développer l'emploi de personnels français sur les navires de grande plaisance. Tout cela devra se faire en étroite concertation avec les parties prenantes.

Réponse de François Bayrou :

Le système de l'Établissement national des invalides de la marine marchande fut, en effet, l'un des pionniers de la protection sociale en France avec le régime des mines.

Lors d'un récent déplacement à la rencontre des professions de la mer, j'ai marqué sans ambiguïté mon attachement au régime de l'ENIM, car le métier de marin pêcheur, n'est pas un métier comme les autres, par les risques encourus à bord comme par la pénibilité particulière. Ceci ne doit jamais être perdu de vue dans la recherche nécessaire de l'équilibre financier de nos régimes de retraites.

L'équité entre les Françaises et les Français au regard des retraites sera l'un des principes de la réforme des retraites que le gouvernement engagera si je suis élu Président de la République. Et pour moi, l'équité doit prendre en compte les engagements pris au moment de la signature du contrat de travail à l'égard des salariés, l'histoire du métier comme sa pénibilité. C'est dans cet esprit que l'ensemble des régimes de retraites seront unifiés.

Réponse de Ségolène Royal :

Qu'il faille moderniser le régime de l'ENIM, c'est possible. Les réflexions sur ce point seront à mener avec l'ensemble des partenaires et au premier rang desquels les bénéficiaires eux-mêmes. Mais contrairement à ce que préconisaient certains rapports commandés par le gouvernement actuel, et à ce qu'a déclaré M. Sarkozy lui-même le 6 octobre dernier au Guilvinec avant d'être démenti par le Premier Ministre, il est hors de question de remettre en cause le régime de l'ENIM lui-même. Ce régime de protection sociale a été patiemment construit au cours des siècles pour pallier la pénibilité et les risques particuliers du travail en mer. Les marins y sont légitimement attachés.

Question n°8

Le rapport Poséidon remis par le Secrétariat général de la mer et le Centre d'analyse stratégique au Premier ministre, les groupes de travail tant du Conseil supérieur de la marine marchande que du Cluster maritime français préconisent ou souhaitent l'examen de la création d'une Université maritime (ou d'une Académie navale) prestigieuse en France. Qu'en pensez-vous ?

Réponse de François Bayrou :

Les rapports des Français à la mer sont paradoxaux. Sans cesse plus nombreux à s'établir sur le littoral, ils passent toujours plus de temps près de la mer pendant leurs vacances. Pourtant leur identité maritime n'est pas aussi forte qu'elle pourrait ou devrait l'être. L'une des conséquences de cette relative indifférence est le détournement de nombreux jeunes des professions maritimes.

Le monde maritime et ses formations ne sont pas assez mis en valeur en France. Or nous disposons d'une offre pédagogique de qualité dans ce domaine : nos écoles de la marine marchande, l'École navale, nos établissements maritimes et aquacoles, nos universités, nos laboratoires, nos centres de recherche même forment chaque jour d'excellents experts des questions maritimes dans toute leur diversité.

Néanmoins, je suis favorable à une rationalisation de l'organisation de la filière d'enseignement maritime. La France a-t-elle encore besoin de quatre écoles de la Marine marchande? Je suis aussi favorable à la création d'un réseau de l'ensemble des centres de formation maritime (publics et privés) pour favoriser leurs échanges et renforcer leur visibilité. Ce réseau, qui pourrait porter le nom « d'Université maritime nationale », devrait avoir pour objectif principal le renforcement de l'attractivité des professions maritimes.

Réponse de Ségolène Royal :

Je suis favorable au concept d'université maritime française. Il faut effectivement améliorer la promotion de la formation aux métiers de la mer et renforcer leur attractivité.

Dans mon esprit, il s'agirait d'ailleurs plus de mettre en réseau les universités, écoles de formation des cadres de la marine marchande et centres de recherche présents sur l'ensemble du territoire pour leur donner une lisibilité et une reconnaissance internationale que de concentrer les compétences en un seul lieu. Si vous me permettez un trait d'humour, il faut absolument éviter cette seconde hypothèse car je crains que certains jacobins ne proposent alors la création d'un campus maritime... à Paris.

Cette mise en réseau (à l'instar de ce qui se fait dans le cadre du pôle de compétitivité Mer qui associe la Bretagne, PACA, et les DOM) permettrait d'aborder les questions maritimes de manière beaucoup plus transversale et plus intégrée.

Sur le plan de la recherche, je suis par ailleurs prête à reprendre une proposition du groupe Poséidon, malheureusement rejetée par le Gouvernement actuel, qui suggère de s'appuyer sur le dispositif de « Réseau thématique de recherche avancée » pour créer un « RTRA Mer » susceptible, à partir d'un socle national, d'en étendre le champ au niveau européen.

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Je ne suis pas hostile à cette idée. Elle est cohérente avec ma volonté de créer des grandes écoles des métiers et avec mon souci de faire émerger de grandes universités de niveau européen et mondial.

Pour autant, cela ne doit pas aboutir à concentrer tous les moyens sur une seule grande université du thème de la mer, mettant fin au développement de filières maritimes dans les autres centres universitaires.

Je constate par ailleurs le déclin sur une vingtaine d'années de la capacité de formation de nos quatre écoles nationales de la marine marchande. Or, les besoins en officiers seront d'autant plus importants que le RIF prendra son essor. Je veux donc renforcer les moyens de ces écoles.

Question n° 9

Au XXI^e siècle, la construction navale française n'est plus aidée par l'État. C'est aujourd'hui le secteur industriel français qui connaît la plus forte croissance. Il s'agit d'une activité de haute technologie, innovante, fortement exportatrice et surtout potentiellement « porteuse » et créatrice d'emplois. La profession attend de l'État un acte fort de reconnaissance publique. Etes-vous prêt(e) à le faire ?

Réponse de Ségolène Royal :

Absolument ! Je suis bien consciente de l'effort de transformation qu'a fait notre industrie pour se passer des aides d'État. Je ne trouve pas normal que l'actuel ministre de l'Industrie ne se soit jamais déplacé dans un chantier naval quand on sait ce que cette industrie, très exportatrice, apporte à notre balance des paiements. Je ne trouve pas normal qu'aucune incitation à l'innovation dans l'industrie navale ne soit prévue alors que dans le cadre de la politique européenne LeaderShip 2015, tous nos voisins européens ont prévu des budgets, limités certes car il faut rester dans les règles européennes mais pas nuls comme en France ! Pour moi, il n'existe pas de politique maritime digne de ce nom qui n'intègre pas cette composante forte que sont la construction et la réparation navales. Je serai très vigilante sur ce point.

Réponse de Nicolas Sarkozy :

La construction navale française est, à mes yeux, un fleuron national, à la fois industriel et maritime. Pour moi, il n'y a pas de communauté maritime sans la construction et la réparation navales. Cette industrie crée des emplois et exporte. Elle est majeure pour notre économie. Voilà pour le signe de reconnaissance.

Vous notez, non sans raison, l'absence de subventions dans ce secteur. Nous ne pouvons que nous en féliciter. C'est un signe de bonne santé.

Je note toutefois que le secteur naval est un secteur dont le développement nécessite des investissements lourds en moyens, en études et en R&D. Se pose aussi le problème de la dépendance envers le foncier littoral, de plus en plus rare.

Si nous voulons que la construction navale française puisse reconquérir les parts de marché qu'elle a perdues au profit de l'Extrême-Orient, une ambition européenne est nécessaire. À l'instar de ce qui se fait pour la construction aéronautique ou spatiale, des concours publics sont nécessaires pour soutenir la R&D, ou des programmes clairement identifiés – sous la forme, par exemple, d'avances remboursables. Ces concours peuvent

également être fonciers, pour dégager sur le littoral les zones industrielles indispensables. Ils peuvent aussi prendre la forme de commandes publiques de navires d'État.

Il se trouve que le livre vert relatif à la politique maritime de l'Union européenne publié le 7 juin 2006 par la Commission européenne, et soumis pour un an à la consultation des États membres, semble ignorer la question de la construction navale. Je compte apporter une pierre à cet édifice et demander à la Commission d'engager une réflexion approfondie pour une politique de reconquête.

Cette ambition maritime doit être à l'image des grandes aventures industrielles françaises de l'après-guerre, engagées par les présidences du général de Gaulle et de Georges Pompidou, avec les succès que l'on connaît en aéronautique, dans les industries spatiale et pétrolière et dans la filière du nucléaire civil. Je ne vois pas pourquoi les mêmes dynamiques ne pourraient pas être enclenchées dans le domaine de la construction navale.

Réponse de François Bayrou :

Il est vrai que la construction et la réparation navale françaises démontrent leur dynamisme dans un contexte international de concentration très forte. Les chantiers navals français sont particulièrement renommés notamment dans le domaine de la construction des navires de croisière de grande capacité ou dans celui de la construction de navires de plaisance. Par ailleurs, DCN, société privée depuis 2003, est la première entreprise du secteur naval militaire en Europe et le secteur naval militaire français est très compétitif à l'exportation. La France se situe aujourd'hui au 6^e rang mondial dans le secteur de la construction et de la réparation navale.

Cette position est tout à fait remarquable. Je fais confiance au dynamisme de ces secteurs et à leur compétitivité reconnue pour conforter les positions qu'ils ont su acquérir ou défendre.

Question n°10

Face au retard de la filière portuaire française en Europe, comptez-vous développer une capacité portuaire française d'éclatement (*hub*) pour concurrencer les capacités de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Italie et de l'Espagne ?

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Nous ne pouvons qu'être déçus par les performances de la filière portuaire française pendant ces cinquante dernières années.

Sans analyser les causes d'une progression très inférieure à celle des grands ports européens, notons qu'elle n'a pas su ou pu prendre le virage de l'ouverture des frontières et profiter de l'essor des échanges maritimes. Alors même que les ports français sont souvent situés sur quelques-unes des plus grandes voies de navigation mondiale, leur manque de compétitivité en termes de coûts, de délais et de fiabilité a donné aux ports nord européens dans un premier temps et, plus récemment, aux ports espagnols et italiens, la possibilité de répondre dans de meilleures conditions aux besoins du commerce international. Symptôme bien connu de ce « mal portuaire » français, les principaux ports d'approvisionnement de la région parisienne ne sont pas français, mais néerlandais et belges, alors même que Le Havre est tout proche ! Remarquons toutefois que, sur certains créneaux, les hydrocarbures à Fos, la croisière en Méditerranée par exemple, nos terminaux et escales sont en mesure de tirer leur épingle du jeu. Il n'en est pas moins vrai qu'un effort de renouveau s'impose.

Sur la question d'un *hub* à conteneurs, la chance géographique de Marseille a été gaspillée en 1997, lorsque le gouvernement Jospin a condamné au nom d'un écologisme dénaturé le canal Rhin-Rhône et le doublement de l'autoroute A6. Marseille, qui a vocation à être le port européen de l'Extrême-Orient, n'a pu faire jouer de ce fait ses atouts naturels, en l'absence de pénétrantes terrestres vers le cœur économique de l'Union européenne.

Dès lors, peut-on imaginer un *hub* à conteneurs français sur la façade atlantique ou la Manche, sur le modèle d'Algésiras ? Cette question n'a jamais été posée à ce jour dans ce pays. Il faudrait en conséquence lancer une étude de faisabilité, par exemple sur les sites de Brest et de Cherbourg, afin de déterminer si un port d'éclatement pour les gros porte-conteneurs de plus de 8 000 boîtes s'avère réalisable ou non en France. Si c'est réalisable, je ne vois pas pour quelle raison la France ne lancerait pas un tel projet afin de capter à son profit une partie du trafic et redynamiser son tissu portuaire.

Réponse de François Bayrou :

Les ports européens voient passer chaque année l'équivalent de 3,5 milliards de tonnes de fret et près de 350 millions de passagers. Ils emploient 350 000 personnes dans toute l'Union européenne. Il s'agit d'un secteur d'activité essentiel à la bonne santé de nos économies. Leur dynamisme est indispensable au bon fonctionnement du marché intérieur dans lequel vivent et prospèrent tous les États membres de l'Union européenne depuis plus de 20 ans... En revanche, il est vrai que les ports français doivent continuer à se moderniser et à s'adapter. Et je ne parle pas seulement des ports principaux pour lesquels d'importants efforts sont accomplis (Port 2000 au Havre ou Fos2XL à Marseille). Les ports dont la gestion vient d'être confiée aux collectivités doivent viser une plus grande spécialisation en fonction de leurs hinterlands respectifs. Aux côtés des grands ports généralistes doivent exister des ports spécialisés bien reliés à leur territoire. Les ports français doivent pouvoir bénéficier d'un environnement favorable à leur développement durable. Ainsi, ils doivent bénéficier d'une amélioration de leur desserte ferroviaire et fluviale. Des efforts plus importants doivent être réalisés pour renforcer l'interopérabilité entre les réseaux européens de transport au départ et à l'arrivée des ports.

Réponse de Ségolène Royal :

Cette question ne se pose pas uniquement en termes de concurrence avec les ports belges néerlandais, italiens ou espagnols. Le trafic en Manche a atteint une telle intensité que se posera inévitablement à court ou moyen terme la question de la saturation de la Manche. Dès lors, il est impératif de rechercher une ou plusieurs solutions alternatives d'éclatement sur la côte atlantique. Ce chantier doit être ouvert.

Par ailleurs, si je regrette comme vous le « retard de la filière portuaire française », je regrette aussi que seuls des ministres socialistes, dans des gouvernements de gauche plurielle, aient eu le courage au cours de ces dernières années de poser le problème de la compétitivité des ports français et d'engager des réformes structurelles qui n'ont pas toutes pu aller à leur terme. Je pense notamment à la réforme de la gestion du domaine public maritime.

Question n°11

Le développement attendu du transport multimodal, intégrant un parcours maritime, se heurte à de nombreux obstacles de fond, tenant en particulier à des risques entrepreneuriaux disproportionnés alors que le navire est le moyen de transport le plus écologique et économique à la tonne kilomètre parcourue. Quelles initiatives nationale et européenne allez-

vous prendre pour faciliter l'intégration des différents modes et ouvrir la voie à un schéma de transports respectueux de l'environnement et relevant concrètement de l'aménagement du territoire ?

Réponse de François Bayrou :

Vous avez raison de signaler que le transport maritime est écologique. Il participe cependant, lui aussi aux rejets des gaz à effet de serre et les cargaisons de produits dangereux qu'il véhicule peuvent se déverser dans la mer à l'occasion de naufrage. Néanmoins en comparaison du transport routier, le transport maritime est plus respectueux de l'environnement.

C'est pourquoi des initiatives visant à développer des « autoroutes de la mer » doivent être encouragées. Elles sont capables de relier efficacement les ports européens entre eux et de réduire les conséquences négatives du transport routier et ferroviaire du point de vue environnemental. Encore faut-il créer les conditions favorables pour qu'elles puissent naître. C'est-à-dire permettre un déchargement rapide des navires dans les ports et un chargement efficace des marchandises.

Or force est de constater que ce dossier n'avance pas. La décision de développer les autoroutes de la mer a été prise voici maintenant trois ans à l'occasion du comité interministériel de la mer de janvier 2004. Et à ce jour seul un projet commence à voir le jour en Méditerranée entre Toulon et Civitavecchia.

Il est urgent de se donner les moyens de mettre en œuvre ce projet qui constitue une véritable alternative à la saturation des réseaux routiers et qui contribue à la réduction de la pollution du transport terrestre.

Réponse de Ségolène Royal :

Je vais être très claire. Le transport maritime est sans aucun doute le moyen de transport le plus écologique et le plus économique. Nous nous devons de l'encourager et de favoriser les échanges intermodaux à l'échelle européenne.

Alors, si la question est : faut-il un préfinancement public des autoroutes de la mer ? Ma réponse est oui. Toute nouvelle ligne maritime régulière, comme toute infrastructure terrestre, a besoin d'une aide au démarrage. Après, le marché doit trouver son équilibre.

Ceci suppose donc un certain nombre d'analyses en amont, notamment sur les potentialités du marché comme sur les implications des donneurs d'ordres. L'argent public doit servir de déclencheur et de catalyseur, et effectivement d'outil d'aménagement du territoire, mais il n'a pas vocation à remplir des puits sans fond...

Réponse de Nicolas Sarkozy :

C'est une question essentielle que celle des autoroutes de la mer. L'objectif est de faire en sorte que des navettes maritimes complètent le réseau routier pour contourner la France.

La France est, de ce point de vue, dans une situation intenable. Point de passage obligé pour certains des principaux flux de marchandises par route en Europe, elle subit de ce fait les nuisances dont sont victimes tous les pays de transit : accidents, pollutions, usure du réseau, sans rémunération par les opérateurs étrangers du service rendu. Dans le même temps, nous peinons à mettre en place l'offre de ferroutage nécessaire au désengorgement. Chaque heure, ce sont 1 000 camions qui entrent en France simplement pour traverser notre pays.

Afin de soulager le réseau routier français, les autoroutes de la mer pourraient constituer une alternative crédible à certains transits, notamment le transport entre l'Italie et la

péninsule ibérique, ou entre cette dernière et les îles britanniques. Il faut donc que nos partenaires organisent les liaisons maritimes adéquates. Or nos voisins n'ont que peu intérêt au développement de cette solution, coûteuse en investissements maritimes. Ils ont au contraire tout intérêt à s'appuyer sur l'excellent, peu coûteux et opportun réseau routier français pour assurer, dans des conditions plus avantageuses que celles de la voie maritime, leurs échanges intra-européens.

En conséquence, seule une politique européenne déterminée permettra d'arbitrer entre les intérêts des États membres. Il est nécessaire que la France pose les termes de ce combat en faveur de l'environnement de telle manière qu'une vraie réponse soit apportée à un vrai problème. Je m'engage à le faire. Dans l'attente d'une réponse européenne, je me réserve la liberté de mettre en œuvre des dispositions qui dissuadent les poids lourds de faire du trafic de transit sans payer leur quote-part des nuisances qu'ils causent. C'est possible comme le montre la politique suisse des transports.

Question n°12

Quelles perspectives de développement des activités maritimes de l'Outre-mer français voyez-vous dans les cinq prochaines années ?

Réponse de Ségolène Royal :

Les situations sont contrastées et méritent une analyse fine, mais je suis convaincue que l'Outre-mer a un rôle majeur à jouer dans le développement des activités maritimes françaises, y compris en matière de recherche. Dès mon élection, je souhaite d'ailleurs que s'engage une véritable réflexion stratégique, avec les territoires concernés, sur les enjeux de développement de l'outre-mer français. La mer et les échanges internationaux doivent être au cœur de cette réflexion. C'est l'intérêt de l'Outre-mer, mais c'est aussi l'intérêt de la métropole. Je regrette que rien n'ait été engagé en ce sens jusqu'à présent.

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Il est dommage que l'Outre-mer français n'exploite pas mieux le formidable potentiel qui est le sien. Il a bien évidemment des handicaps, comme l'éloignement de la métropole ou l'étroitesse des marchés locaux. La politique commune de la pêche, qui s'applique dans les départements d'Outre-mer, y est parfois contreproductive. Il n'en a pas moins de vrais atouts.

Plusieurs axes me semblent fondamentaux.

Il faut d'abord, dans la formation, réfléchir à la possibilité d'implanter une première école nationale de la marine marchande ultramarine sur le modèle de celles du Havre et de Marseille. Située au cœur des départements français d'Amérique, elle formerait des officiers sur la base des normes internationales. Un développement de la formation des marins pêcheurs, y compris des capitaines de pêche, est également à promouvoir tant à la Réunion qu'en Guyane. Un lycée maritime et aquacole – ce serait le premier Outre-mer – pourrait également être créé.

Il faut ensuite développer la R&D dans des domaines tels que l'aquaculture ou la pêche. L'aquaculture tropicale, dont il faut saluer les succès en Nouvelle-Calédonie avec la crevette et en Polynésie française avec la perle grise, est à développer dans nos collectivités d'Outre-mer sur des espèces à haute valeur ajoutée. La recherche appliquée pour la pêche reste sous-développée Outre-mer alors que les ressources existent.

La mer tropicale est également une source majeure d'énergies renouvelables, malheureusement inexploitée aujourd'hui. Leur développement passe par une recherche

appliquée pertinente sur l'éolien *offshore*, sur l'hydrolien et surtout sur l'énergie thermique des mers, actuellement ignorée.

Sur la pêche, la France doit mener une action vigoureuse auprès des autorités européennes pour que la spécificité de nos régions ultrapériphériques soit prise en compte et que certains règlements, qui s'appliquent aux mers européennes, ne soient pas transposés sans discernement à nos départements d'Outre-mer.

La promotion de la plaisance est à poursuivre : la location de plaisance est un facteur moteur du développement des destinations touristiques ultramarines. Elle attire des flux touristiques à haut pouvoir d'achat.

Enfin, nous devons réfléchir aux moyens de promouvoir les ports ultramarins. Je constate que les ports de Mayotte, de la Réunion et de la Guadeloupe sont bien situés géographiquement pour participer au trafic de conteneurs. Il s'agit de les mettre en mesure d'accueillir de grands navires et de leur permettre d'être compétitifs pour le transit maritime du fret par conteneurs. Les ports d'Outre-mer ont également vocation à être des ports d'escale et terminaux pour la croisière : il faudra travailler dans ce sens, afin de lever leurs handicaps.

Réponse de François Bayrou :

Les pays, territoires et régions d'Outre-mer donnent à la France une dimension maritime exceptionnelle. Grâce à leurs zones économiques exclusives, notre pays dispose du deuxième espace maritime au monde après celui des États-Unis. Ceci renforce la présence de la France sur l'ensemble de la planète, mais cela lui donne aussi des responsabilités importantes, notamment en ce qui concerne la protection de la biodiversité marine. Les eaux françaises d'Outre-mer recèlent, en effet, de véritables trésors faunistiques et floristiques.

Il paraît évident que leur dimension maritime constitue pour ces territoires un atout de première importance et offre de réelles perspectives de développement.

Les espaces maritimes sont sources de développement régional, notamment dans le domaine du tourisme et dans celui de la pêche.

L'Outre-mer devrait également bénéficier de la mise en œuvre d'un véritable co-développement durable. Elles doivent pouvoir s'ouvrir plus encore vers leurs voisins proches et organiser avec eux les moyens d'un développement régional commun. Ce faisant, l'Outre-mer français confortera la place de notre pays sur tous les océans du monde.

Enfin je crois que les Régions d'Outre-mer sont sources de valeur ajoutée pour la communauté nationale tout entière en ce qui concerne sa relation avec la mer. La nécessité plus évidente qu'ailleurs de la protection des écosystèmes marins et littoraux contre les agressions des hommes ou contre les conséquences de catastrophes naturelles doit y favoriser le développement de la recherche et de l'innovation. Ceci permet, j'en suis convaincu, la valorisation de leur potentiel économique grâce, par exemple au développement des biotechnologies marines.

Mais je veux redire également que la solidarité nationale doit être sans cesse réaffirmée avec ces territoires éloignés. C'est pour cette raison que l'engagement de l'État ne doit pas être relâché. La lutte contre l'immigration clandestine à Mayotte et en Guyane, le trafic de stupéfiants aux Antilles et la pêche illégale dans les eaux des Terres australes et antarctiques françaises nécessite le maintien d'une capacité opérationnelle de surveillance et d'intervention.

Question n°13

Quelle place donneriez-vous au développement de l'aquaculture dans la gestion des espaces littoraux ?

Réponse de Nicolas Sarkozy :

L'aquaculture a toute sa place sur les littoraux français. Nous avons une tradition de conchyliculture d'excellence. Par ailleurs, la demande mondiale en produits de la mer met en danger le renouvellement des stocks de poissons et nous oblige à rechercher, autant que possible, le développement de l'élevage pour limiter la pression sur la ressource.

La filière conchylicole française est une des toutes premières au monde. Tant en termes de quantité que de qualité, elle est une réussite et peut encore se développer. Un effort doit être fait dans le domaine de la recherche sanitaire afin d'éviter des fausses alertes comme celles responsables ces dernières années des arrêts temporaires de commercialisation sur le bassin d'Arcachon.

S'agissant de l'élevage des poissons de mer, bars, daurades, turbots ou salmonidés, les obstacles à un développement à grande échelle sont nombreux.

D'abord, le littoral français ne peut souvent pas se permettre, à la différence des fjords norvégiens, d'accueillir une haute densité de fermes aquacoles de pleine eau, en raison des conflits d'usage de l'espace littoral et de la pollution résultant de la concentration de poissons. Par conséquent, le développement de l'élevage de poissons marins passe par d'autres techniques de production que l'élevage en mer. Les expériences de fermes aquariums de production sont à développer. Si elles s'avéraient économiquement viables, elles permettraient d'établir des fermes à l'intérieur des terres et de déconnecter l'aquaculture marine du foncier littoral. Je ne peux qu'encourager cette perspective, notamment pour des filières à haute valeur ajoutée comme l'esturgeon français.

Ensuite, il ne faudrait pas que l'essor de l'aquaculture se fasse au détriment de l'environnement. Or, en l'absence de solution alternative aux farines de poisson, développer l'élevage de poisson signifie renforcer la pêche minotière, dont on sait qu'elle cause des ravages dans les stocks de poissons. Sans doute faudrait-il développer le recours à des ressources actuellement sous exploitées.

Réponse de François Bayrou :

L'aquaculture est l'un des acteurs essentiels de la gestion et de l'aménagement du littoral. Dans cet espace restreint et fragile, c'est une activité économique qui est en compétition avec d'autres activités comme, par exemple, le tourisme, la baignade ou la pêche de loisir.

Je crois que le secteur conchylicole en particulier a aujourd'hui besoin de sécurité. Ce qui s'est passé à Arcachon ne doit plus se reproduire : il faut trouver les moyens d'un dialogue et d'un respect mutuel entre ceux qui contrôlent la qualité de l'eau et ceux qui vivent de la production de coquillages.

Il convient, et je l'ai déjà dit, de mener une politique active de régénération de nos eaux côtières et de veiller à ce que le développement nécessaire des activités d'aquaculture ne contribue pas à les détériorer davantage. Pour permettre la cohabitation de l'ensemble des activités qui s'exercent sur le littoral y compris l'aquaculture, je propose que les exploitations aquacoles soient protégées des pressions qu'elles subissent en raison du développement du tourisme littoral. En contrepartie, elles devront faire la preuve de leur excellence environnementale et paysagère sur le littoral.

L'Europe doit préserver ses capacités de suffisance alimentaire, c'est pourquoi elle a développé jusqu'à présent deux politiques communes, la politique agricole commune et la politique commune de la pêche.

Dans cette perspective, l'aquaculture doit tenir une place importante pour compenser les pertes de ressources dues au changement climatique.

Réponse de Ségolène Royal :

L'aquaculture joue un rôle important dans l'économie littorale et le développement de cette activité doit être appréhendé dans le cadre d'une gestion intégrée des zones côtières. L'espace littoral a naturellement plusieurs usages (économique, résidentiel, touristique...), mais doit rester un lieu de vie et d'activités économiques. L'aquaculture y participe et je compte bien la conforter.

Nous avons la chance d'avoir une filière conchylicole tout à fait exceptionnelle sur le plan mondial. Une approche régionalisée de la gestion des espaces côtiers doit permettre à cette filière de tenir son rang et d'assurer son développement. Comme pour la pêche, l'un des enjeux majeurs est d'assurer l'installation des jeunes dans des conditions favorables et de favoriser la transmission des entreprises. Et, inévitablement, il faudra maîtriser l'évolution de la pression foncière sur le littoral ! Je souhaite sur ce plan que soient généralisés les établissements publics fonciers à l'échelle régionale.

En ce qui concerne les élevages de poissons marins, leur développement est souhaitable mais ne peut s'envisager qu'à condition qu'il soit effectivement respectueux de l'environnement. Chacun sait que les concentrations excessives de poissons en aquaculture génèrent des pollutions. Mais chacun ne sait peut-être pas que pour un kilo de poisson produit en aquaculture, il en faut quatre de farine de poissons et que la pêche dite « minotière » est une pêche extensive qui ravage nos ressources marines... Il y a là un enjeu majeur de recherche : trouver les voies d'une production halieutique nécessaire mais durable !

Question n°14

L'importance majeure de l'enjeu environnemental du XXI^e siècle n'est pas à rappeler. L'Océan joue un rôle primordial dans l'équilibre climatique de la planète. Comptez vous maintenir, voire accentuer, la surveillance de l'océan avec les moyens les plus modernes de recherche océanographiques navals et satellitaires (notamment poursuivre l'effort budgétaire de la série des satellites franco-américains Jason) ?

Réponse de François Bayrou :

Il est en effet de plus en plus évident que les océans continueront à jouer un rôle prépondérant dans l'équilibre de notre écosystème et que tout devra être mis en œuvre pour faire cesser son exploitation irresponsable mais aussi pour mieux connaître et prévoir ses évolutions.

La connaissance des mers et des océans doit être une priorité de l'action publique compte tenu de leur importance dans l'équilibre global du monde. Et la France qui est présente sur tous les océans du monde est très bien placée pour apporter une part déterminante dans ce domaine. Elle occupe déjà l'une des toutes premières places de l'océanographie opérationnelle qui lui permet de surveiller et de prévoir l'évolution des océans et qui fournit des informations à destination des décideurs publics et privés. Je crois que nous devons maintenir nos efforts dans le cadre du GMES européen (*global monitoring for environment and security*).

Réponse de Ségolène Royal :

Évidemment cet enjeu est majeur. Il nous faut comprendre pour évaluer et anticiper les évolutions climatiques. La France et l'Europe doivent donc disposer d'un pôle de recherche océanographique fort et ouvert à toutes les coopérations internationales. L'avenir de la planète, compromis par le réchauffement annoncé, n'autorise aucune trêve dans l'effort déjà engagé. Bien au contraire, demain nous devons encore faire plus si nous ne voulons pas devoir rougir un jour devant nos enfants...

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Vous rappelez avec raison l'importance des océans dans la régulation du climat. La recherche en climatologie, en océanographie physique et en biologie marine est une ardente obligation. Climat, fonctionnement des océans, biodiversité marine et activités humaines sont fortement liées.

Les phénomènes tels que l'élévation du niveau des eaux, le réchauffement des océans ou les modifications des grands courants océaniques doivent être étudiés à l'aide de techniques de pointe. L'altimétrie spatiale – tant franco-américaine avec Topex Poséidon et Jason qu'européenne avec le programme ERS – est devenu un moyen d'observation océanographique incontournable. L'effort ne peut être relâché. Au contraire, nous devons veiller à ce que l'instrumentation se perfectionne d'une génération de satellite à l'autre.

Mais l'océanographie, c'est aussi une recherche en mer de proximité. La France dispose avec l'IFREMER, le SHOM, mais également avec les universités, les laboratoires du CNRS, de l'IRD, de l'IPEV et du CNES, d'organes de recherche de renommée mondiale. L'effort de recherche global ne peut fléchir. Mais comme dans tous les domaines de la recherche scientifique française soutenus par les fonds publics, il est indispensable de concentrer les moyens afin d'obtenir plus de résultats dans des délais plus courts. Vous comprendrez qu'en matière de climat, la France comme la communauté internationale ne peuvent pas se permettre de perdre un temps précieux. Je m'efforcerai en conséquence non seulement de maintenir, mais également de renforcer les programmes spatiaux et « de surface » de recherche océanographique, tant au plan national que dans le cadre de la coopération internationale.

Question n° 15

Pour rester compétitives, les entreprises françaises doivent être en permanence à la pointe de l'innovation. Or par rapport aux autres pays européens, l'aide à la R&D et à l'innovation dans le domaine maritime n'est pas structurée. Veillerez-vous, conformément aux recommandations du groupe Poséidon, à ce que la R+D+I dans le domaine maritime reçoive l'aide à l'innovation qu'elle mérite ?

Réponse de Ségolène Royal :

J'ai déjà dit qu'il me paraissait anormal, et je dirais même méprisant, que rien ne soit prévu concernant les incitations à l'innovation dans la construction navale. Je crois que la vocation d'un gouvernement n'est pas seulement de jouer les pompiers, c'est aussi de préparer l'avenir. Une vraie politique industrielle veut qu'on sorte de la gestion à la petite semaine et qu'on ait une vision. Quand on analyse le succès du Japon, je suis frappée par l'importance de la prise en compte du long terme. Or, à long terme, la compétitivité de nos entreprises dépend exclusivement de leur avance technologique. Un pays comme le nôtre, en

effet, ne peut fonder cette compétitivité, sans laquelle je le rappelle rien d'autre ne peut exister, que sur une avance technologique. Il nous faut être capable de vendre du « travail cher ». Je constate que le gouvernement, qui avait pourtant commandé le rapport Poséidon, le laisse dans un tiroir. Il était notamment prévu le développement des technologies innovantes pour les navires du futur. Il me semble souhaitable d'organiser la recherche française en réseau autour de ce thème.

Réponse de Nicolas Sarkozy :

Alors que la concurrence est mondiale, l'innovation est un atout essentiel pour faire la différence en termes de compétitivité.

La France n'a pas à rougir, loin de là, de sa capacité d'innovation. Elle a su, en d'autres temps, inventer la filière du transport cryogénique du gaz naturel, indispensable moyen pour livrer les marchés de consommation très éloigné des champs de production, travailler à l'émergence du câble sous-marin à fibres optiques qui a permis une révolution des communications mondiales ou s'investir avec le succès que l'on connaît dans les techniques de l'*offshore* pétrolier.

Nous ne pouvons pas aujourd'hui nous permettre de nous laisser distancer par nos concurrents. L'État sera là pour soutenir les initiatives des entreprises. C'est à elles de proposer des projets dans les domaines les plus prometteurs. L'exemple des industries nautiques de la plaisance est là pour démontrer que la capacité d'innovation française est toujours d'actualité.

Prenons le cas de la chaîne du transport maritime. Le transport maritime de demain opérera dans des conditions de sécurité et de productivité sans commune mesure avec celles des années passées. L'industrie française ne peut manquer d'ambition en ce domaine. L'État attend dès lors des industries de la construction navale et des techniques portuaires qu'elles fassent preuve d'initiative sur les axes les plus prometteurs. Elles doivent repérer les percées technologiques majeures et s'y investir pleinement. J'accompagnerai alors avec détermination ces projets.

Je veux préciser, plus largement, que je compte renforcer l'effort de recherche en France, pour le porter à 3 % du PIB en 2012. Les technologies de la mer auront leur place dans ce nouvel élan en faveur de l'innovation.

Réponse de François Bayrou :

Je crois fermement que la recherche est l'une des questions les plus importantes pour l'avenir de notre pays. Le dialogue avec les chercheurs est une nécessité politique, et la réforme de la recherche une nécessité nationale. Dans ce contexte, la recherche marine est, évidemment, un axe que nous devons soutenir. Son budget est trop limité si on le compare à celui de la recherche spatiale par exemple ou bien aux 19 milliards d'euros de valeur ajoutée du secteur maritime dans son ensemble. Je propose, vous le savez, un pacte national et trans-partisan, en faveur d'une augmentation régulière et sur le long terme du budget de la recherche, à hauteur de 5 % par an sur dix ans. Ceci bénéficiera bien sûr à la recherche marine française dont la renommée internationale et l'importance vitale pour nos relations avec la mer doivent être maintenues. Ce n'est également qu'à l'échelle du continent, à l'échelle d'une Union européenne renforcée en particulier dans ses capacités budgétaires que pourra être mise en œuvre une politique de recherche à la hauteur des attentes de nos 500 millions de concitoyens européens.

Mon ambition est que cette politique prenne naturellement en compte les besoins de développer les technologies nécessaires à une meilleure connaissance du domaine maritime et à une meilleure maîtrise de son évolution.

