Frédéric CUVILLIER

Député-Maire de Boulogne-sur-Mer
Conseiller Mer, Pêche et Littoral de François HOLLANDE

Boulogne-sur-Mer
16 avril 2012

Monsieur Nicolas MAYER
Syndicat National des Affaires Maritimes
5, Quai du Capitaine Allegre
33311 ARCACHON

Monsieur,

Le 27 mars dernier, François HOLLANDE a souhaité faire de son déplacement sur la Côte d'Opale un moment fort afin d'échanger sur les problématiques maritimes et littorales.

Aussi, je tenais par la présente à vous remercier tout particulièrement pour votre présence dans le cadre de la rencontre organisée avec les acteurs nationaux du monde maritime.

Votre participation a permis d'enrichir les échanges et d'alimenter cette réflexion collective sur les différents enjeux maritimes auxquels le candidat à l'élection présidentielle a souhaité redonner toute leur place et affirmer ainsi l'ambition maritime pour la France.

François HOLLANDE a ainsi pu faire état d'un certain nombre d'engagements tels que la clarification de la gouvernance en matière maritime afin de rendre notre politique plus lisible et plus efficace, sa volonté de remettre la question de l'emploi au cœur de cette politique... S'agissant de secteurs plus spécifiques, il a rappelé la nécessité de mettre en place un cadre réglementaire, fiscal et financier favorable au développement des énergies marines renouvelables afin d'assurer la transition énergétique. Pour la pêche, il a indiqué son opposition aux quotas individuels transférables et rappelé la nécessité d'aider à la modernisation des flottilles afin de permettre aux pêcheurs de faire face aux problématiques du coût du carburant ou de l'interdiction à venir de rejeter les espèces pêchées hors quotas.

Aussi, vous pourrez retrouver ces différents engagements dans le compte-rendu de cette rencontre que j'ai le plaisir de vous communiquer ci-joint.

Vous en souhaitant bonne réception et vous réitérant mes chaleureux remerciements, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Frédéric CUVILLIER

FRANÇOIS HOLLANDE 2012

Compte-rendu de la rencontre avec François HOLLANDE, Candidat à l'élection présidentielle sur le thème « L'enjeu maritime de la France » Mardi 27 mars 2012 à 12h30 – Cap Gris Nez

Les échanges intervenus lors de cette rencontre n'ayant pu être filmés dans des conditions pleinement optimales, certains propos n'ont pu être retranscrits ou ont dû être adaptés pour permettre la bonne compréhension du compte-rendu.

M. FREDERIC CUVILLIER

Merci, tout d'abord, à Monsieur HOLLANDE, de nous donner l'occasion de nous rencontrer, acteurs de la mer qui, par leur activité, par leur passion, par leurs loisirs, par leur profession, sont attachés à cet enjeu maritime, dont François HOLLANDE avait déjà annoncé, il y a quelques mois, qu'il en ferait un thème important de campagne. Il fallait en mesurer les enjeux, il fallait que l'action politique puisse, à la fois embrasser l'ensemble de ces réalités, mais aussi organiser cette puissance, dont on dit qu'elle est importante pour notre pays mais peut-être n'est-elle pas suffisamment partagée. Je serai extrêmement bref, d'abord pour vous remercier d'être présents, en nombre. Nous n'avons pas mis de côté la presse puisque nos propos et nos débats seront entendus par les journalistes puisque la salle est sonorisée. Je tenais à vous remercier toutes et tous parce qu'il y a plusieurs autres évènements maritimes ces quelques jours, aujourd'hui, demain, et vous avez répondu présents à une invitation qui était un peu précipitée mais les calendriers électoraux nous amènent à faire dans l'efficacité, dans la rapidité, et j'espère dans l'intérêt commun de cette journée passionnante. Ici, où le Cap Gris-Nez et le Cap Blanc Nez montrent tous les enjeux, celui de la sécurité maritime, de la lutte contre la pollution, de la préservation, de la valorisation, des problématiques pour les élus locaux, du foncier, etc, etc. Je ne vais pas m'engager, sinon je ne m'arrêterai pas. Merci, Cher Francis VALLAT, Monsieur le Président, merci d'avoir accepté ce rôle qui n'est pas un rôle facile, d'être le « monsieur loyal » de cette rencontre, et de permettre d'avoir un échange, que je vous propose être un échange à la fois dynamique et assez rapide sur différentes thématiques pour que nous puissions avoir le fruit de la réflexion et de la préoccupation, de chacune et de chacun. Francis, je vais vous laisser dans quelques instants la parole. Je vais laisser le micro à François HOLLANDE en le remerciant encore pour sa disponibilité.

Applaudissements

M. FRANCOIS HOLLANDE

Mesdames, Messieurs,

D'abord, je suis très sensible à votre présence, pour une libre discussion sur les enjeux maritimes qui, pour notre pays, sont essentiels. La France a cet atout d'avoir le deuxième espace océanique au monde, d'avoir une présence sur plusieurs mers, y compris avec l'Outre-mer et donc d'avoir un potentiel de développement important. Je sais aussi ce que représente d'ores et déjà l'ensemble des activités liées à la mer, près d'un million d'emplois, de grosses entreprises, des ports de pêche, mais également des ports qui permettent l'alimentation de notre commerce intérieur comme extérieur. Donc, je veux pleinement partager avec vous l'ambition politique maritime. Il y a, bien sûr, des questions qui relèveront de l'organisation administrative, politique, mais il y en a d'autres qui appelleront nécessairement des éléments fiscaux, réglementaires, ce qui amène aussi à une négociation européenne, bien que je ne vais pas rentrer dans tous les éléments du dossier puisque nous allons les aborder ensemble. Je veux saluer Monsieur VALLAT qui nous fait l'amitié de coordonner, d'animer cette réunion qui va bien sûr être trop courte. Je sais aussi que beaucoup sont venus de Paris, ce n'est pas si long, j'ai moi-même emprunté le même mode de transport. Mais vous avez des emplois du temps qui je sais sont chargés, donc je suis tout à fait conscient de ce que vous avez fait pour porter l'intérêt du dossier maritime auprès de moi. Je veux saluer la présence de Frédéric CUVILLIER qui a été l'organisateur de cette rencontre sur un site extraordinaire – nous sommes là dans le détroit le plus fréquenté du monde, là où passe le plus grand nombre de navires, de toutes tailles, avec les enjeux que cela représente sur le plan de la sécurité, sur le plan de la lutte contre les pollutions de toutes sortes, mais aussi sur le plan économique. Je retrouve avec grand plaisir Guy LENGAGNE qui a été Secrétaire d'Etat à la Mer, au temps où il y avait encore un ministère de la mer ; et Jack LANG qui, lui, n'a jamais été Ministre de la Mer mais qui, comme chacun sait, a occupé des fonctions éminentes dans la République et qui, encore aujourd'hui, est ici dans sa circonscription. Je salue aussi Estelle GRELIER, qui est députée européenne, qui pour des questions qui vous intéressent, notamment pour l'avenir de la pêche, peut éventuellement répondre aussi à vos questions. Mais, je veux d'abord que vous puissiez m'adresser, alors je sais que cela a été très dur, des questions directes de manière à ce que je puisse répondre à l'attente. Cette attente, elle est grande, parce que nous avons, à travers la mer, tant de sujets à aborder : l'industrie, la pêche, la sécurité maritime, l'aquaculture, et la plaisance que je n'oublie pas, nous avons tant de sujets autour du même enjeu. **La France ne sait pas suffisamment qu'elle est une puissance maritime**. Elle n'a pas assez pris conscience qu'elle avait là des gisements pour demain. Surtout si on y ajoute la recherche qui devrait même être amplifiée pour dégager de nouvelles activités. Et parmi ces activités, il y a aussi les énergies nouvelles et notamment les éoliennes maritimes sur lesquelles je me suis déjà prononcé lors d'un déplacement en Bretagne. Pour toutes ces raisons, je vous remercie pour votre présence pour vos questions et j'essaierai d'apporter, autant qu'il sera possible, toutes les réponses nécessaires.

M. Francis VALLAT, animateur et Président du Cluster Maritime Français

Merci beaucoup François HOLLANDE, le milieu maritime est très sensible au fait que vous ayez tenu, malgré un emploi du temps bien chargé, à réserver un moment important sur ces questions maritimes. Vous avez devant vous un auditoire de passionnés. L'organisation de ce débat est une véritable gageure parce que nous avons eu très peu de temps pour nous préparer et comme votre temps est très contraint, autant vous dire tout de suite qu'il ne s'agit pas d'un déjeuner, certes dont l'ambiance est amicale, c'est avant tout un déjeuner de travail. Je vais donc aller tout de suite dans le vif du sujet. Nous allons procéder par des grappes de questions. J'ai interviewé beaucoup de monde, pas tout le monde. Je vous rassure, à mon avis, tous les sujets ont été à peu près couverts. Sur le premier point, et je dirais quasiment, non pas pour se débarrasser mais pour qu'il n'obère pas le reste du débat, parce que vous avez là des

représentants de bien des forces économiques et sociales du pays, les questions institutionnelles, chacun les a en tête. Vous avez abordé vous-même la question du ministère de la mer. Cette première grappe de questions, elle viendra de moi. Après je ne serai plus qu'interprète. Vous avez répondu dans les délais, et je dois dire de façon tout à fait intéressante au questionnaire que vous avaient envoyé l'institut français de la mer et le cluster maritime français. S'agissant de la politique et de l'organisation gouvernementale, vous avez dit que vous souhaitiez une clarification de la gouvernance de la mer, une autorité politique unifiée, sans éclatement des compétences maritimes. Vous avez, au passage, signalé qu'il fallait donner les moyens et les compétences suffisantes aux divisions interrégionales de la mer, et pour revenir à l'échelon central, vous avez aussi dit que le conseil national de la mer, qui devait être installé la semaine dernière et dont l'installation a été repoussée, devait être aussi un véritable conseil économique et social des questions du littoral. L'un de nos invités souhaite vous entendre aussi à propos de l'idée d'une commission parlementaire permanente de la mer. Sur ces questions institutionnelles, les représentants pêcheurs souhaitent savoir si vous êtes favorable ou non au maintien du rattachement de la pêche pour l'aquaculture et les plaisanciers souhaitent savoir dans quelles mesures ils seront représentés sur le plan institutionnel. Sur le plan des questions régaliennes, il y a deux autres points : la sécurité maritime, l'Anglian Monarch nous a quitté, vous vous êtes prononcé sur une coopération à l'échelle internationale et européenne renforcée, on aimerait que vous nous en disiez un peu plus et, au titre de la sécurité maritime, vous avez mentionné les questions de pavillon, en mentionnant le registre international français, dont vous avez rappelé qu'il était considéré comme un pavillon de complaisance par l'ITF mais, je vous rappelle, que les gouvernements de la France, quelle que soit leur couleur, ne l'ont pas considéré comme tel parce qu'ils l'ont institué et maintenu et vous avez terminé cette réponse en disant qu'il devrait, à terme, laissé sa place à un pavillon européen, pouvez-vous nous en dire un petit peu plus et, à cet égard, le représentant de la FNSM dira peut-être un petit mot d'un projet de loi qui a été déposé le 22 mars au Sénat et sur lequel il aimerait avoir votre opinion. Dans le domaine de la défense, les questions sont les suivantes : Où s'arrête, selon vous, sur le plan géographique, la défense des intérêts de la France (1ère question), et comment comptez-vous agir pour que la mer reste, pour la France, le chemin du progrès et de l'avenir, comme vous l'écriviez en introduction dans le défi maritime français ? Et, un autre représentant de la Fédération des Officiers CGT, souhaite vous poser une question concernant, en particulier, le rôle et la place du capitaine. **Anne-Sophie AVE**, Déléguée Générale d'Armateurs de France, souhaite aussi prolonger cette question. Je vais donc demander aux deux représentants de la CGT, en moins d'une minute, de détailler la question et ensuite on passera aux réponses.

Jean-Charles GUELLEC, Fédération nationale des syndicats maritimes

Vous avez rencontré, il y a quinze jours, nos camarades à Marseille, sur le projet de loi qui a été déposé à la présidence du Sénat il y a cinq jours. Nous voudrions savoir si vous avez eu le temps, vous ou vos collaborateurs, de le regarder, et ce que vous en pensez et quelle va être la position des sénateurs socialistes sur ce projet de loi. C'est un projet de loi sur la défense du pavillon, sur l'admission des navires d'assistance et le cabotage maritime. Et cela représente environ 85 % des marins français.

Joël GUESDON, Fédération des Officiers de la Marine Marchande

Actuellement, il y a un vide juridique au niveau des personnes embarquées. N'importe quel personnel français qui travaille dans le train, dans le métro, a le droit d'exercer son métier dans un cadre protégé par l'Etat. Ce n'est pas le cas actuellement pour les personnes

embarquées sur les navires au large, dans les zones où la piraterie sévit. On oublie un peu, mais la piraterie continue à sévir, autant aujourd'hui qu'hier, même si c'est moins médiatisé. Actuellement, on est devant un vide juridique, c'est-à-dire que l'Etat commence à se désengager de la protection des navires. Il se trouve aujourd'hui qu'il n'a plus les moyens d'assurer la protection des citoyens français embarqués. Face à cette absence, nous voudrions bien sûr que l'Etat assure la sécurité des marins. Que prévoit l'Etat pour encadrer juridiquement l'intervention des gardes armées ?

Mme Anne-Sophie AVE, Déléguée Générale d'Armateurs de France

Je suis Déléguée Générale des armateurs de France et donc nous avons évidemment les mêmes soucis. Est-ce que vous travaillerez avec les partenaires sociaux à l'élaboration de ce cadre juridique qui permettra de protéger nos équipages et est-ce que vous permettrez à la France de rester investie au niveau de l'Etat, comme elle l'a été, jusqu'à présent, dans la lutte contre la piraterie suivant, probablement d'ailleurs, les recommandations de Monsieur LANG ? Merci.

M. François HOLLANDE

D'abord, sur les aspects institutionnels, j'ai rappelé combien un ministère de la mer pouvait être un facteur de simplification, car ce qui m'a été présenté comme l'organisation aujourd'hui des activités maritimes, dans toutes leurs diversités, est une opacité dans laquelle nous ne pouvons pas, les uns et les autres, engager un travail de long terme. Donc l'intérêt de créer ou de recréer ce ministère, c'est d'en faire une autorité qui ait pleine compétence. **L'objectif que je poursuis c'est de pouvoir donner, dans la représentation de l'Etat, non seulement une visibilité mais une efficacité, de façon à ce que toutes les activités liées à la mer puissent être traitées sous la même responsabilité.** Deuxièmement, sur les questions de pavillon, je comprends les préoccupations qui sont, à la fois, celles des marins, et aussi celles de leurs employeurs. Je fais simplement le constat que le Registre Interrégional Français, au-delà de sa définition et de sa caractérisation par un certain nombre d'organismes, n'avait pas eu de succès et donc était un échec. **A partir de là, nous devons avoir comme seule préoccupation, l'emploi, et je demanderai au prochain ministre de la mer d'ouvrir cette discussion, cette négociation, pour que l'emploi soit la seule conviction pour avoir la meilleure activité.** Je sais aussi que c'est au plan européen que nous devrons agir, d'où l'idée du pavillon européen. Si c'est pour avoir, là encore, une anarchie dans ce qui est quand même une politique qui doit être commune, je pense que nous ne pourrons pas être efficaces. **Donc, l'enjeu c'est à la fois d'ouvrir des discussions et des négociations pour que nous prenions la dimension de l'emploi comme seule règle pour l'activité, et deuxièmement nous engager sur le pavillon européen.**
Alors, je suis saisi et je vous en remercie, des questions de piraterie. Jack LANG est à mes côtés, et je ne suis pas sûr, qu'il y a quelques années, dans une rencontre préparatoire, à grand enjeu électoral, nous ayons abordé ce sujet. Aujourd'hui, il est à la fois une question de sécurité et en même temps un risque économique, par rapport à des attaques qui sont portées et qui peuvent compromettre le transport maritime ou exiger un surcoût lié à des débordements de trafics qui vont se produire. **L'action doit être internationale si nous voulons qu'elle soit efficace.** Nous avons aussi ce qui relève de la défense nationale, c'est d'ailleurs l'interpellation qui m'était faite. Qu'est-ce qui se passe, et là j'ai entendu une exigence, quand la défense nationale n'est pas présente ? Est-ce que nous devons avoir le contrôle, dans le respect bien sûr, des droits fondamentaux ? Est-ce que nous pouvons avoir des systèmes de défense dans les navires ? Et la réponse doit être trouvée, là encore, dans le

respect des règles internationales mais doit être trouvée aussi dans le souci exclusif de la protection de nos navires. Cette question de la piraterie, qui n'est d'ailleurs pas simplement dans l'océan indien, nous avons maintenant des manifestations autour de l'Afrique de l'Ouest, est pour nous un sujet très important. **Je voulais l'évoquer ici pour que chacun sache bien que je l'ai pris dans toute sa dimension et en prenant là encore des engagements pour que des solutions nouvelles, forcément nouvelles, puissent être trouvées, assurant la sécurité, et des personnels, et des marchandises transportées.**

M. Francis VALLAT

Par rapport à la Politique Commune des Pêches, qui va être mise en place, et aux contraintes environnementales, deux obstacles auxquels nos amis pêcheurs ont à faire face et qui ne sont pas faciles. En plus de cette question, Bruno DACHICOURT, de la CFTC, souhaiterait vraiment connaître votre opinion et la façon dont vous comptez défendre le modèle social français en matière de pêche artisanale. Pour Olivier LEPRETRE, du Comité Régional des Pêches, c'est une question un peu plus générale mais que l'on comprend bien, comment comptez-vous sauvegarder la place du pêcheur dans cet environnement avec un commentaire qui veut bien dire ce qu'il veut dire : « le pêcheur est au moins aussi important que le poisson, que le requin, que les espèces protégées » ? Marc SARPAUX s'interroge sur un domaine dont vous pouvez vous faire aider pour les réponses par vos voisins : « Quel avenir pour la mytiliculture locale ? ». Et enfin, Monsieur Patrice ASTRE, souhaite vous interroger en ce qui concerne l'avenir de l'aquaculture, ô combien indispensable, mais qui n'a pas les moyens de se développer en France. Messieurs, désirez-vous ajouter quelque chose ?

M. Jacques BIGOT, Président de France Pêche Durable et Responsable

Comment accompagner toute la pêche à sa mutation indispensable pour l'adaptation aux nouvelles contraintes que sont les augmentations de carburant et puis l'adaptation aux exigences nouvelles de pêche un peu plus écologique ?

M. François HOLLANDE

La compétence pêche est européenne donc nous devons négocier dans ce cadre et je vais vous donner très clairement ma position. Je suis bien sûr conscient de la nécessité d'avoir le respect des règles fondamentales pour protéger la ressource halieutique mais, en même temps, **il y a une conception que défend pour l'instant l'Union Européenne qui me paraît être plus empreinte à des formes libérales qu'à des formes d'organisation du marché et même de production de l'environnement.** Par exemple, **les quotas individuels transférables, pour ce qui me concerne, ce n'est pas acceptable.** Ca donnerait l'idée qu'on pourrait échanger des droits, les droits à polluer comme les droits à pêcher seraient regardés comme ayant la même philosophie et obéissant à la règle de l'offre et de la demande et donc certains pourraient d'ailleurs ne plus être actifs et vendre simplement leurs droits de pêche. De la même manière que le rejet zéro, et je sais bien que l'ampleur du sujet et son caractère peuvent être très difficiles à comprendre pour une partie de la population et je ne parle pas de ce que cela peut être pour le pêcheur lui-même, mais **le rejet zéro suppose que l'on parvienne à une bonne organisation de la flotte et nous n'y sommes pas. Je demanderai donc du temps, il y aura une concertation pour que nous puissions trouver une voie d'équilibre mais précipiter les choses ne donnerait rien de bon ni pour le respect de l'environnement ni pour l'économie de la pêche.**

Sur ensuite la question du carburant qui a bien sûr un coût très important, nous devrons aider à l'achat de carburant, il doit y avoir des systèmes qui permettent une intermédiation. On ne peut pas agir sur les taxes mais on peut agir sur une meilleure organisation et des achats qui permettent dans certains cas d'avoir des prix plus bas. Je sais que certains ne sont pas d'accord avec la protection des niveaux européens mais je pense que c'est une des solutions. Il n'empêche que, si pour des raisons géopolitiques et pour des raisons aussi qui tiennent aux déséquilibres entre l'offre et la demande de pétrole nous avons une tendance à aller vers une élévation du prix du carburant, **nous devons moderniser ce qui supposera d'ailleurs que les fonds d'aides à la modernisation puissent être augmentés si nous voulons que la pêche puisse faire face à cette transition.**

M. Patrice ASTRE, Président de la Fédération Française d'Aquaculture

L'aquaculture c'est aussi un volet important du développement maritime. Notre aquaculture est prête à lancer un programme de développement : on a effectivement eu des appuis, les pouvoirs publics français et européens évoquent ici des discours de soutien à l'aquaculture ; on dispose de professionnels et de chercheurs compétents, donc tout cela est globalement positif. Dans les faits, l'aquaculture française est étouffée par les incohérences administratives, et je peux dire aussi par la guerre entre les ministères et même leurs services de l'agriculture et de l'environnement, en l'occurrence que je devrais rebaptiser le ministère de la désertification rurale. Conséquence : nous n'avons plus de visibilité entre gouvernance, incohérence, et absence de réel soutien de l'Etat. La production aquacole chute, le déficit grimpe à 3 milliard d'euros avec 90% d'importation. En conclusion l'aquaculture française est très réservée sur la capacité du gouvernement actuel à redresser une situation qu'il a largement évoquée. Donc je me tourne vers vous pour vous demander, vous candidat, comment comptez-vous redonner espoir et optimisme à notre filière ?

M. François HOLLANDE

Nous avons la double obligation de faire en sorte que les gisements de l'aquaculture soient les plus exploités possibles et la deuxième évidence c'est de faire dans le respect de l'environnement. Mais, un certain nombre de pays qui nous vendent leurs produits ne respectent pas précisément l'environnement. Je trouve que beaucoup de pays émergents, et ça vaut pour l'aquaculture comme pour l'agriculture, vont devenir largement importateurs de produits agricoles et alimentaires et donc **nous devons faire face à cette nouvelle donne et avoir une politique beaucoup plus tournée vers la production** mais bien sûr avec toujours comme règle le respect de l'environnement. Il faut produire davantage mais à condition d'avoir des techniques qui le permettent. Et donc là encore **pour l'aquaculture, ce que vous attendez ce n'est pas simplement une politique qui, conjoncturellement, puisse répondre à un certain nombre de vos revendications, c'est une politique structurelle, de long terme, si nous voulons renforcer l'offre.** Donc c'est toutes les techniques de production et la valorisation de cette filière qui devront être engagées.

M. Nicolas MAYER, Syndicat National des affaires maritimes CGT

Une question sur les services déconcentrés, notamment au travers de ce qui est défini dans votre projet de direction interrégionale de la mer autonome. Il est en train d'être développé la question de la directive cadre stratégie pour le milieu marin. Notre inquiétude, et je parle de l'inquiétude des personnels des ministères, suite à la réforme de 2010 sur l'intégration de la partie maritime au niveau départemental, il restait en marge une direction interrégionale de la

mer. Pour faire simple, on est passé d'une organisation schématique structurée (administration centrale, services déconcentrés –départemental et régional) à une déclinaison qui est faite entre la partie interrégionale et la partie départementale qui est intégrée à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer. Deux choix s'offrent à nous, à vous : soit conserver cette Direction interrégionale à part, en marge d'une partie des compétences du ministère notamment par rapport à l'aménagement et à l'environnement, soit continuer la réforme et rapprocher la Direction Interrégionale et les DREAL. Vous avez pris le choix dans votre projet de sanctuariser de manière autonome. Est-ce que votre idée est arrêtée sur ce schéma d'organisation des services déconcentrés ? Est-ce que vous envisagez de reprendre langue avec les organisations syndicales notamment au travers de la question du juste emploi et tout ce qui peut être l'environnement et l'aménagement du milieu littoral qui est une partie charnière et donc la partie la plus fragile et la plus sensible ? Nous, personnels du Ministère, nous verrions bien l'intégration de la partie Direction Interrégionale de la Mer adossée ou intégrée dans les Directions Régionales du ministère de l'Ecologie, de l'Environnement ou du ministère qui sera aménagé avec le secrétaire d'Etat ou avec le Ministère de la Mer pourquoi pas.

M. François HOLLANDE

Oui, je comprends que non seulement nous avons à traiter la centralité du politique mais également son application. Vous l'avez parfaitement décrit, nous sommes dans un processus qui a plus déstabilisé que renforcé. Sans faire prévaloir une solution par rapport à d'autres, **le mieux c'est d'arrêter le processus qui est en cours et de faire une évaluation et de permettre qu'il y ait une concertation non seulement avec les personnels, c'est tout à fait légitime, mais aussi avec les élus qui ont à traiter de ces questions maritimes, que nous puissions avoir une organisation administrative régionale et départementale qui ait du sens.** Alors après, vous faisiez référence plutôt à une grande Direction Régionale où il y aurait toutes les activités du territoire du type DREAL : c'est une option, je ne suis pas sûr qu'elle permette à la mer d'être bien représentée.

M. Francis VALLAT

Le Commandant SCHIRMANN s'interroge : vous avez écrit qu'il était nécessaire éventuellement de changer le statut du marin (régime d'invalidité retraites etc.) ?

M. SCHIRMANN, Président de la Fédération Nationale de la Marine Marchande

Effectivement, à la page 20 du document établi par M. Frédéric CUVILLIER, une phrase m'interpelle : changer le statut du marin. Aujourd'hui le marin est sous régime ENIM, l'institution qui a été très malmenée ces derniers temps. On a délocalisé l'ENIM, est-ce que vous entendez prolonger le régime spécifique des marins ? Entendez-vous maintenir le régime spécifique qui convient au métier particulier de marin ?

M. François HOLLANDE

La réponse est bien sûr de garder la spécificité du régime ENIM qui a fait démonstration de son efficacité à la fois sur les droits accordés aux marins mais aussi en termes d'organisation. Sur la question de la pénibilité, elle s'intègre parfaitement aux métiers de la mer. Si Frédéric CUVILLIER a été imprécis et ça m'étonnerait, je permettrais des clarifications sur cette question.

M. Francis VALLAT

On va parler industrie maintenant et je vais demander à Bernard PLANCHAIS, Directeur Général de DCNS et qui a un autre mérite souvent oublié puisqu'il est l'un des instigateurs si ce n'est l'initiateur des pôles Mer, et d'autre part à Jean-Louis BAL, Président du syndicat des Energies Renouvelables, de poser leur question.

M. Bernard PLANCHAIS, Directeur Général de DCNS

François HOLLANDE, comme vous l'avez rappelé, la mer est aujourd'hui un formidable enjeu de croissance, c'est 300 000 emplois industriels, 50 milliards d'euros en France et toutes les hypothèses confirment qu'on a la capacité à doubler cette activité en dix ans c'est à dire de passer de 50 à 100 milliards d'euros et de 300 000 à 600 000 emplois industriels à haute valeur ajoutée. Depuis 25 ans, on a en France raté un certain nombre de développements industriels, on a raté le développement de l'éolien terrestre, on n'a pas réussi à développer le photovoltaïque... Je cite quelques exemples qui conduisent à la désindustrialisation du pays alors qu'à l'époque on a réussi d'autres développements, c'était l'aéronautique, l'aérospatial, c'était le nucléaire il y a quelques décennies, l'Etat avait un véritable pilotage stratégique avec une organisation forte, une équipe France, de bonnes programmations et des outils qui ont su porter une industrie maritime. Quelle est votre vision du rôle de l'Etat, de la façon de s'organiser pour réussir ce développement stratégique ?

M. Jean-Louis BAL, Président du Syndicat des énergies renouvelables

Vous avez évoqué tout à l'heure les énergies marines et ma question va un peu dans le prolongement de celle de Bernard PLANCHAIS. Les énergies marines ne se limitent pas à des liens off-shore, c'est aussi l'énergie des courants marins avec des hydroliennes, la houle, l'énergie thermique des mers, l'éolien flottant. Nous avons en France une opportunité d'abord d'insérer ces énergies marines dans la transition énergique qui fait partie de notre programme, c'est aussi un formidable enjeu de réindustrialisation comme vient de le dire Bernard PLANCHAIS, et nous avons un tissu d'entreprises, des grandes et des petites, qui sont aujourd'hui prêtes, qui investissent déjà et qui sont prêtes à investir plus encore et qui auront besoin d'avoir un cadre de long terme, une visibilité sur une politique de développement de ces énergies nouvelles marines qui aillent de la recherche et le développement jusqu'au déploiement industriel. Nous avons besoin d'une visibilité qui va au moins jusqu'en 2020. Est-ce que vous êtes prêt d'une part à considérer que les énergies marines font bien partie de la transition énergétique, et ensuite est-ce que vous êtes prêt à vous engager sur le long terme sur une politique ambitieuse qui nécessitera de la mobilisation de fonds publics et je sais bien que l'argent se fait rare aujourd'hui, mais il faudra en face également donc de gros investissements privés ?

M. François HOLLANDE

La mer ne suppose pas seulement une gestion de ressources, c'est aussi une production qui, notamment sur le plan énergétique, peut avoir des conséquences tout à fait heureuses, d'abord pour la diversification énergétique et pour permettre la transition énergétique, et passer d'une dépendance qui est la nôtre aujourd'hui à l'égard du pétrole et également à l'égard du nucléaire et avoir une diversification qui nous conduisent à être plus équilibré dans nos sources d'énergies. Il y a bien sûr la question du coût plus élevé, mais si nous restons face à

cette simple constatation de la différence d'un coût nous n'investissons jamais suffisamment pour faire baisser le coût de l'énergie renouvelable, c'est ce qui se produit depuis quinze ans d'où le retard que nous avons supporté à l'égard de nos amis allemands qui eux aujourd'hui en termes d'emplois et de production ont pris un temps d'avance sur nous tout à fait considérable. Donc je reviens au sujet lui-même qui suppose d'abord de prendre conscience que les énergies renouvelables et notamment les éoliennes mais aussi les autres formes de production sont pour nous un atout qu'il convient de valoriser. Si nous avons cette prise de conscience, **il faut que nous puissions investir davantage encore dans la recherche, que nous puissions demander à des partenaires comme AREVA de s'y engager, ce que d'ailleurs la société est prête à faire, et troisièmement que nous puissions avoir un cadre fiscal, règlementaire et financier stable, c'est-à-dire de long terme, de manière à ce que nous puissions investir** que cela soit pour les entreprises concernées ou pour l'Etat ou peut être en l'occurrence la banque publique d'investissement pour y consacrer une partie de ses capitaux vers ce type de développement. Nous avons besoin, si nous voulons mobiliser des investissements importants, d'avoir une stratégie de long terme. **Pour ce qui me concerne je suis tout à fait favorable à cette transition, tout à fait convaincu que le maritime en sera un des éléments, et tout à fait persuadé que nous devons avoir un contrat de long terme pour le développement des énergies renouvelables.**

Changement de cassette vidéo

Monsieur Didier PAYEN, Représentant de la Fédération Française des Pilotes Maritimes

S'agissant de la protection de l'environnement et de la sécurisation du trafic et en particulier pour les ports du Pas-de-Calais puisque, vous l'avez rappelé vous-même, nous sommes ici dans le détroit où passe le plus grand nombre de navires, nous sommes très inquiets concernant les dispositions que compte prendre la Commission Européenne qui ne cesse de déréguler les services portuaires et d'introduire la concurrence. Quelle est votre position concernant cette concurrence dans les services portuaires ? Pensez-vous que la concurrence dans les services portuaires puisse amener un gain économique important et quels sont les risques de cette dérégulation sur la sécurité maritime ?

M. François HOLLANDE

Je réponds à ces deux questions qui m'ont été posées.
D'abord les ports d'Etat. **Moi je suis pour le maintien du statut des ports autonome**. Nous sortons d'une réforme qui peut être évaluée par ses caractères positifs, il y en a, et en ce qui a été plus problématique, sûrement ! Se lancer de nouveau dans un transfert alors même que les collectivités locales ne sont pas demandeuses voire nécessairement prêtes je ne pense pas que cela améliorerait notre efficacité. **Le seul objectif est l'efficacité**. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire, qu'il ne faut pas davantage associer aux ports les collectivités et que l'Etat fasse son devoir mais c'est un enjeu très important de garder les structures portuaires d'une grande capacité de production dans la concurrence internationale, c'est aujourd'hui essentiel. **Le transport maritime doit rester une activité principale. Il nous faut avoir des ports qui ont la taille nécessaire pour accueillir ce transport.**
Les ports d'Outre-mer, c'est une très bonne question parce que l'Outre-mer est un atout maritime considérable. C'est un atout aussi pour les énergies renouvelables, pour la biodiversité. **Nous devons en faire des ports qui rayonnent sur l'ensemble du bassin géographique.** Je suis allé aux Antilles, je dois aller à la Réunion et c'est la même logique

que je veux ici présenter. C'est indispensable que ces ports puissent avoir la dimension et l'ouverture nécessaires.
Ensuite sur la dérégulation c'est une autre question. Très franchement je ne suis pas convaincu que les dérégulations qui ont été opérées ces dernières années aient été couronnées de succès en termes de baisse de coût et d'avantages. **En revanche ce que je sais c'est que nous ne devons en aucune façon altérer la sécurité. Mais nous seront très vigilants pour ne pas laisser les dérégulations une nouvelle fois s'installer.** Je veux rappeler que la mer peut être un facteur de croissance, de développement et qui a des potentialités considérables. Ce serait absurde de ma part au prétexte qu'il y a une alternance de vouloir effacer ce qui a été engagé.
Sur la question des pôles de compétitivité, il y a grâce aux pôles une dynamique qui s'est créée, des liens qui se sont établis, des partenariats qui se sont engagés, des investissements qui ont pu être imaginés, très bien faisons les vivre ! Hier, j'ai rencontré une équipe de grands chercheurs qui font notre fierté, ils me disaient tous que nous sommes arrivés à un âge où nous ne pouvons qu'encourager la recherche. C'est la grande question de la compétitivité, c'est l'avenir de la France ! Est-ce que nous sommes capables de tirer la plus grande valeur de la ressource que l'on exploite ? Nous devons faire de la renégociation du traité européen un élément de croissance et dans cette croissance il y a les énergies renouvelables, il y a la biodiversité, il y a la mer. Certains pays qui n'ont pas une ouverture comme la nôtre, un espace maritime comme le nôtre, peuvent avoir une autre conception et en même temps tous les pays sont appelés, si je puis dire, par la mer avec le transport. Donc cela doit être un grand enjeu européen.

Monsieur Xavier de la GORCE, Vice Président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer

Je voulais vous faire part d'une inquiétude au nom des sauveteurs en mer. Les sauveteurs en mer c'est 6000 bénévoles, 50 salariés, nous assurons 50% des sauvetages en mer, la nuit, le week end et 365 jours par an, et nous portons secours à 6 600 personnes prises en difficulté en mer chaque année. Nous voulons vous faire part d'une inquiétude qui est que les crédits l'Etat sont aujourd'hui très contraints et que pour financer l'équipement de nos navires et l'achat et la réparation, nous nous reposons sur la contribution volontaire de la région et des départements à hauteur de 50% de nos investissements ce qui représente 3 millions d'euros par an. Nous avons de plus en plus de difficultés pour convaincre de nous accompagner et de nous soutenir. Alors je prends mon bâton de pèlerin et je vais les voir les unes derrière les autres et finalement mon pèlerinage est plutôt profitable. Mais le problème est extrêmement simple, les collectivités locales n'ont pas un budget exponentiel, aussi elles nous renvoient à la mission régalienne de secours aux personnes en mer. Donc je voudrais savoir, et je m'adresse peut être aussi à votre futur ministre de la mer, je crois qu'il est important que le sauvetage en mer soit une préoccupation partagée et pas seulement un problème d'Etat mais un problème, une inquiétude dans la sphère de responsabilité des collectivités locales. Une autre question, j'aimerais avoir une réponse un peu plus précise sur l'interministérialité qui existe aujourd'hui et qui est représentée par le secrétaire général de la mer auprès du premier ministre pour assurer la cohésion, la dynamique de l'action de l'Etat en mer, notamment en termes d'immigration, en termes de lutte contre la pollution, en termes de lutte contre la pêche illégale.

M. François HOLLANDE

D'abord je voulais vous remercier pour l'activité qui est celle de tous ceux qui sauvent des vies en mer et il s'agit essentiellement de bénévoles pour une sécurité qui est apportée à beaucoup de plaisanciers et de personnes qui prennent des risques. Et de ce point de vue il faut aussi responsabiliser les utilisateurs qui enfreignent certaines règles. Il faut sécuriser aussi les financeurs et là vous avez été très efficace et heureusement vous avez trouvé auprès des collectivités locales un certain nombre de soutiens. Mais on ne peut vous laisser dans cette situation, on ne peut pas vous laisser aller chercher des générosités publiques, **l'Etat doit assumer et les collectivités locales concernées doivent, lorsqu'il y a une activité touristique, également participer.** Je suis tout à fait conscient de l'enjeu et lorsqu'il y a des bénévoles, on ne doit pas les laisser dans une situation où les équipements ne seraient pas parfaitement adaptés et donc, aussi bien sur le plan de la sensibilisation qui peut être la mienne auprès des collectivités locales que ma responsabilité qui peut être aussi demain la mienne en tant que chef de l'Etat, **je peux vous assurer que cette sécurité est au cœur de mes préoccupations.**
Je suis conscient qu'il y a à la fois une nécessité de représentation de l'enjeu de la mer par le ministère, on voit bien au travers des questions qui ont été posées combien il est important que l'on puisse avoir la lisibilité, la représentativité. Deuxièmement, il y a le secrétariat général de la mer qui avait succédé au ministère de la mer, qui avait eu au moins un intérêt, celui d'être placé auprès du premier ministre et c'est au premier ministre de faire cette coordination. Il est vrai aussi que chaque fois que l'on parle d'un ministère il y a toujours une vocation interministérielle. L'éducation n'est pas que le ministère de l'éducation idem pour la défense nationale.

Monsieur Jean-Baptiste DELPIERRE, Président du Pôle de compétitivité Aquimer

Il y a un problème qu'on n'a jamais abordé ; on dit que le marin pécheur est le plus grand prédateur et j'ai été frappé lors d'un voyage à Terre-Neuve où il y a énormément de phoques. Il y a entre 6 et 8 millions de phoques dans les eaux du Groenland et un phoque consomme environ 1 tonne de poissons par an et 6 millions de phoques cela fait 6 millions de poissons. Alors moi j'invite le futur ministre de la mer à réfléchir à ce problème.

M. François HOLLANDE

Il y a dans la remarque qui vient d'être faite l'expression même du bon sens. D'un côté, on multiplie les restrictions dans un bon esprit pour protéger l'environnement et, de l'autre, dans un esprit de pureté environnementale on peut aboutir à des conséquences tout à fait dommageables. C'est pour cela à mon sens qu'il faut éviter toute position outrancière, il faut toujours chercher l'équilibre. **Il faut être capable de faire la part entre la production et la protection. Tout excès entraine l'échec**. De la même manière, je crois profondément à la science, à la recherche, à tout ce qui peut permettre d'innover, de créer et toute limite à la science, quand elle est posée comme un dogme, il y a une part d'irrationnel que nous devons absolument conjurer.
Sur la question de l'évolution économique, vous avez fait le constat remarquable du nombre d'entreprises qui étaient, à Boulogne comme dans les principaux ports de pêche, et qui n'y sont plus, ce qui n'empêche pas ces ports d'avoir aussi une valorisation des produits et une transformation mais cela a été à un prix élevé, et en termes d'emplois, et d'activités. Ce que nous pouvons faire néanmoins, c'est avoir une conception au plan européen qui ne soit pas simplement la gestion d'un marché. Ce qu'on attend de l'Europe, c'est une politique de long terme et une politique industrielle. Si nous nous sommes fédérés c'est pour être plus forts, c'est pas simplement pour avoir une somme de dérégulation, de libéralisation et en définitive

d'incompréhension ! Donc nous devons bâtir ensemble, un espace commun, celui de la pêche est tout à fait un espace majeur mais avec une vision industrielle et une capacité de créer de l'activité qui forcément devra évoluer : sur les bateaux, sur la modernisation, sur les ports. **Mais nous devons le faire en ayant le souci de la croissance et pas simplement le souci de répondre à des exigences de concurrence ou d'environnement.** On observe d'ailleurs des concurrences déloyales et on découvre que la réciprocité n'est pas là. La responsabilité c'est pas l'immédiat, ce n'est pas la gestion de l'urgence, la responsabilité pour un candidat à la présidence de la République, c'est la préparation de l'avenir au-delà même du quinquennat qu'il sollicite.

Je veux encore vous remercier pour cet échange. Qui aurait pu croire que les acteurs de cet espace maritime pourraient travailler ensemble, dialoguer et porter des propositions communes ? Ce que vous avez été capables de faire, nous devons le poursuivre avec un dialogue au niveau de l'Etat, avec un partenariat qui, pour ce qui me concerne, est exemplaire.

Applaudissements