

LA POLITIQUE MARITIME DE LA FRANCE

Septembre 2006

Jean-Yves BESSELAT

Député du Havre

Rapporteur pour avis du budget de la mer

à l'Assemblée nationale

Introduction :

A l'heure où la Commission européenne définit une nouvelle vision d'une politique maritime intégrée avec la publication, le 7 juin dernier, d'un livre vert qui fait suite à une prise de conscience croissante non seulement du rôle moteur que la mer joue déjà dans la prospérité européenne, mais aussi des possibilités qu'elle offre en matière d'emploi, je vous propose une analyse de la politique maritime qui s'est mise en place en France depuis 2002, sous l'impulsion du Président de la République et de son gouvernement dont l'objectif est de redonner à la filière maritime française une place de premier plan.

Notre ambition politique repose sur trois éléments essentiels, qui guident notre action :

- 1- La France grâce à ses départements et territoires d'Outre-mer dispose d'une zone économique exclusive (ZEE - 200 nautiques à partir des côtes) qui constitue un territoire marin de 11 millions de Km², le 3^e domaine maritime mondial ainsi. Ces territoires constituent un formidable levier de développement économique pour les 20 prochaines années. Nous investissons de façon importante dans les départements et territoires d'Outre-mer, la mer doit constituer pour notre ensemble national une richesse exceptionnelle dont nous

avons entamé l'exploitation des ressources naturelles, dans le strict respect de la protection de l'environnement. Nous devons développer ce secteur d'activité.

Au-delà de la surface de notre zone économique, les possessions ultramarines de la France dans l'Océan indien font d'elles un état riverain de cet océan riche de potentialités et d'enjeux stratégiques pour demain.

C'est un facteur essentiel de la stature maritime de la France, riveraine ainsi de tous les océans.

2 - La mondialisation signifie le développement constant des échanges entre l'ensemble des nations du monde. Ce développement passe prioritairement par la croissance continue du transport maritime puisque celui-ci représente 90% des échanges mondiaux et croît de 8% par an. Pour la France, cinquième puissance commerciale du monde, le transport maritime est un outil majeur de son commerce extérieur. Si la France veut participer activement aux échanges mondiaux et profiter de la croissance mondiale, elle doit comprendre que son développement économique passe prioritairement par le développement de sa filière maritime. D'ailleurs, les zones à plus fort développement dans le monde sont les zones côtières.

3 - La France est largement ouverte sur la Mer : 5 000 Km de côtes qui s'ouvrent sur la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée. Notre pays est aussi largement exposé aux « fortunes de mer » et notamment le long des côtes de la Manche : cette mer constitue l'une des voies maritimes les plus fréquentées du monde : 600 navires transitent tous les jours entre le CROSS Corsen à Ouessant et le CROSS Gris Nez dans le Pas-de-Calais.

En Manche, la France assure la sécurité du rail montant. Compte tenu de l'intensité du trafic, elle assume, dans cette mer, une lourde responsabilité. Sur les côtes de l'Atlantique et de la Méditerranée, la France a également des responsabilités directes très importantes.

La France a ainsi défini plusieurs objectifs de politique maritime : celle-ci se met en place depuis 2002 et se poursuivra dans les prochaines années.

Ces objectifs sont au nombre de six :

- I - la sécurité maritime
- II - le développement du Pavillon français
- III- le développement des infrastructures portuaires
- IV- les autoroutes de la mer
- V- la construction navale
- VI- la recherche scientifique maritime et le soutien à la pêche

I - La sécurité maritime

La France a mis en œuvre depuis plusieurs années une politique de sécurité maritime à la hauteur des enjeux. Les éléments essentiels, mis en place par le Ministère des transports, de l'équipement, et de la mer, et par le Ministère de la Défense (Marine nationale), sont les suivants :

> Sur le plan national

Les infrastructures des CROSS font l'objet d'un programme permanent de modernisation résultant d'engagements internationaux auprès de l'OMI et de l'Union Européenne. Ces programmes visent à renforcer la surveillance du trafic maritime grâce au renouvellement et à l'extension de la couverture radar des CROSS (Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage).

En particulier, il faut souligner qu'en 2006, de nouveaux radars seront installés dans les 3 CROSS qui surveillent la Manche, CROSS Corsen à Ouessant, CROSS Jobourg à La Hague et CROSS Gris Nez dans le Pas-de-Calais (Programme RECORAM). Les moyens mobilisés dans les budgets du Ministère des transports, de l'équipement, et de la mer depuis 3 ans permettent de mettre en place cette année un système national d'information sur le trafic maritime ainsi que sa connexion aux systèmes européens d'information Trafic 2000. De même, le système SPATIONAV qui vise à améliorer le traitement et le partage des informations avec la Marine nationale est également entré en fonction. Le système SPATIONAV est un système développé et mis en place par la Marine nationale dans ses centres de commandement, ainsi que

dans les CROSS et les centres opérationnels des Douanes dont il faut également souligner l'efficacité. Connecté au système Trafic 2000 (1) des affaires maritimes, ce système constitue la base d'un réseau de partage de l'information au large de nos côtes, indispensable à leur sécurité. Je vois dans cette association de deux systèmes, mis au point par deux administrations différentes, un symbole de l'utile et efficace coopération des acteurs en mer, sous l'autorité du préfet maritime.

La Marine nationale a achevé la remise en état des sémaphores ce qui permet une surveillance étroite de nos côtes ainsi qu'une surveillance efficace à la fois sur le plan de la sûreté et sur le plan de la lutte contre les pollutions à proximité immédiate de nos côtes.

Une étape importante est ainsi franchie en 2006 pour les moyens mis en œuvre pour surveiller le trafic maritime et prévenir les accidents de Mer.

Une nouvelle étape devra être franchie dans les prochaines années. Celle-ci consistera à investir dans la mise en place de radars longue portée à Haute Fréquence qui permettent de balayer une zone de 250 milles nautiques ce qui donnerait à la France les moyens de surveiller en Manche, la totalité du trafic (rail montant et descendant) ainsi que des moyens très puissants de surveillance des pollutions marines, et de surveillance des navires suspects.

Je veux souligner ici, au-delà de l'importance des équipements et de leur modernisation constante, la qualité des hommes qui servent ici notre pays, je veux parler des préfets maritimes investis désormais, depuis le décret du 6 février 2004,

(1) Trafic 2000 est un système français, base de données des affaires maritimes sur le trafic maritime dans nos approches et nos ports et « branche française » du réseau européen Safeseanet.

d'une « autorité » dans « tous les domaines où s'exerce l'action de l'Etat en mer » qu'il anime et coordonne, des administrateurs des affaires maritimes, les douanes, sans oublier la société nationale de sauvetage en mer dont la participation au sauvetage des vies humaines est déterminantes. Grâce au sens aigu des responsabilités de ces hommes et de ces femmes, de leur capacité étroite de coopérer, de la qualité de leurs expertises ils jouent un rôle vital dans la sécurité maritime de notre pays. L'organisation des préfectures maritimes notamment est un modèle que nous envient les pays étrangers.

Leurs qualités sont éminentes mais les risques sont lourds et, personne ne peut affirmer que l'accident de mer ne se reproduira pas. C'est la raison pour laquelle, j'apporte tout mon soutien à l'action de ces différents corps, et que je demande qu'ils aient en permanence des moyens à la hauteur de leurs responsabilités.

>L'inspection des navires

Ce point est également très important. Il faut que de façon rigoureuse, la France puisse contrôler les navires qui escalent dans ses ports.

L'objectif de contrôle de 25% des navires étrangers escalant dans les ports français est aujourd'hui dépassé puisque notre pays a atteint un taux d'inspection de 28%.

Le nombre d'inspecteurs des affaires maritimes a doublé entre 2001 et 2006. Ils sont aujourd'hui au nombre de 129.

Rappelons que ces inspecteurs sont chargés de la délivrance et du renouvellement des titres de sécurité des navires contrôlés et effectuent des audits de navires soumis au code international de gestion de sécurité. C'est dire l'importance de ces contrôles.

Je voudrais également rappeler les autres volets importants de cette politique de sécurité :

- **La définition de zones refuge** qui, sous l'autorité du ministre des transports, de l'équipement, et de la mer pourront être utilisées pour éviter que des accidents de mer se transforment en pollution grave pour nos zones côtières.

- **La compétence confiée aux tribunaux de grande instance du Havre, de Brest et de Marseille en matière de pollution marine par décret de février 2001** a permis à ces tribunaux d'avoir une vraie compétence et une vraie expertise en cette matière : une réelle efficacité aussi puisque désormais ces affaires sont jugées par des spécialistes, proches des moyens d'investigation (de la Marine nationale notamment) qui présentent les preuves de la pollution et dont la rapidité de jugement devient un gage d'efficacité.

Il faut certainement réfléchir à l'extension de la compétence de ces tribunaux à tous les cas de pollution marine (volontaires ou involontaires) en permettant de mieux cerner l'une et l'autre.

- **La loi criminalité** a mis en place des sanctions lourdes à l'égard des navires pollueurs. En cas de pollution volontaire, la sanction doit être dure. La loi le prévoit. Sans doute faudrait-il envisager de nuancer le texte lors de pollutions involontaires. Une réflexion avec les armateurs français -qui en règle générale- sont irréprochables - doit être menée.

> Sur le plan européen et international

Enfin - et ce n'est pas la moindre des mesures développées depuis plusieurs années : **la création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM)** par le «paquet Erika II » pour renforcer les actions de sécurité maritime au plan européen. Instituée par le Règlement européen du 27 juin 2002, l'AESM, présidée par un Français, permet la mise en place progressive d'une politique européenne de sécurité maritime. La France, qui a beaucoup souffert des pollutions marines (Erika et Prestige notamment), a pris, avec l'Espagne, au sommet de Malaga au printemps 2003, la décision d'interdire aux navires à simple coque de plus de 15 ans, transportant des hydrocarbures, de naviguer dans notre zone des 200 milles marins. Mesure conservatoire généralisée au niveau européen par le « paquet Erika I » et indispensable pour réduire le risque de pollution consécutif à un accident. Cette mesure a été prolongée par la mise en place officielle devant l'OMI d'une vaste zone dite «zone maritime particulièrement vulnérable », couvrant la plus grande partie des approches occidentales de l'Europe et qui offrira demain le cadre juridique permettant de prendre des mesures pérennes pour succéder aux décisions de Malaga.

Pour information, en 2005, 4217 jours de mer ont été consacrés par les unités de la marine nationale à la surveillance maritime, 1122 jours à la police des pêches, 114 jours à la lutte contre la pollution et 245 à la répression des trafics de drogue en collaboration avec les Douanes. Près de 12 tonnes de produits stupéfiants ont été saisis par les unités de la Marine, 280 immigrants clandestins ont été remis à la police de l'air et des frontières, 9 navires pris en flagrant délit de pollution ont été déroutés et 382 personnes ont été secourues en mer.

II - Le développement du Pavillon français

La France met en place, depuis 2002, plusieurs mesures destinées à redresser la situation de notre marine de commerce, en mettant le Pavillon français au niveau de la compétition européenne.

a- La taxe au tonnage adoptée à la fin de 2002 permet aux armateurs de payer l'impôt en fonction du tonnage investi, au lieu de l'impôt classique sur les sociétés. Cette mesure donne une meilleure lisibilité de l'impôt puisqu'il est désormais fonction du tonnage et non des bénéfices imposables de l'entreprise. En période de forte rentabilité du transport maritime (ce qui est le cas depuis 2003) le gain pour l'armateur est important.

b - La mise en place du Registre International Français qui remplace désormais le Pavillon Kerguelen qui n'était plus compétitif doit permettre au Pavillon français (4^e rang mondial, il y a 30 ans, 28^e rang aujourd'hui) de redresser sa situation de façon dynamique. Ce Pavillon, dont les décrets d'application ont tous été pris, est Français, le port d'immatriculation est Français, les contrôles sont exercés par des Français, le commandant et son substitué sont obligatoirement Français. Le texte donne de la souplesse à l'armateur quant au nombre de navigants de la CEE en fonction de l'aide reçue par le navire: souplesse qui permet d'investir. Ce texte prévoit la défiscalisation des revenus des marins français et l'exonération des charges patronales ENIM. Il assure également, pour les marins non communautaires, des conditions de rémunération et de protections sociales qui sont vraiment dignes de la France.

c - **Le GIE fiscal**, dispositif d'aide à l'investissement dont peuvent profiter les armateurs français, qui a fait l'objet d'observations critiques de la part de Bruxelles, est en cours de renégociation avec la Communauté européenne.

Tout est donc prêt aujourd'hui pour que les armateurs français et étrangers reviennent pavillonner en France. Notre pays s'est doté d'outils compétitifs, les perspectives sont positives, le trafic maritime mondial continue de croître et reste rentable. L'année 2006 et les années suivantes doivent se traduire par un renouveau du Pavillon français.

Parallèlement, le dynamisme retrouvé de notre Pavillon doit impulser une nouvelle dynamique des métiers de la mer, doit conduire à moderniser, à renouveler et à développer la formation des futurs marins. Il faut donc que se mette en place une vraie stratégie de développement de nos lycées maritimes et de nos écoles de la Marine Marchande. Je soutiens à cet égard le projet d'une école moderne au Havre qui pourra se réaliser dans le quartier des Docks en pleine rénovation. Pour accompagner ces projets, le corps des professeurs de l'enseignement maritime, parce qu'il recrute parmi les marins, doit être conforté, développé, voire rénové.

L'ensemble de notre filière maritime doit pouvoir ainsi développer les différents métiers qui irriguent cette branche d'activité : armateurs, assureurs, courtiers, experts, banquiers, fiscalistes, juristes, consignataires mais aussi les métiers de contrôleurs, d'enseignants maritimes, d'administrateurs des affaires maritimes, les officiers de ports, les experts des sociétés de classification, de juges et d'avocats spécialistes de droit maritime.

III - Le développement des infrastructures portuaires

L'inauguration des premiers terminaux de Port 2000 est l'illustration de la volonté politique de l'Etat de développer les infrastructures portuaires pour donner à notre pays les moyens d'accroître son activité commerciale à la fois à l'exportation et à l'importation.

Je ne reviendrai pas sur l'effort d'investissement réalisé par l'Etat, avec l'ensemble des partenaires du Port que sont les collectivités locales et l'Europe, pour la construction de l'infrastructure portuaire, pour la protection de l'environnement mais aussi pour le développement du transport de marchandises par la voie ferrée et par la voie d'eau. Mais je veux souligner l'importance des investissements privés réalisés sur ces terminaux qui consacre un partenariat public-privé extrêmement dynamique.

Le très récent accord tripartite entre le Port Autonome du Havre, les opérateurs des nouveaux terminaux et la CGT PD devrait permettre d'organiser le transfert d'un certain nombre de grutiers, personnel sous statut port autonome, vers les entreprises privées de manutention qui vont pouvoir mettre en œuvre un «commandement unique » tant réclamé. Cette situation favorable ne vaut malheureusement aujourd'hui que pour les terminaux de Port 2000.

Pour la voie d'eau, ici la prise en considération de l'écluse permettant le transit direct par barge de Port 2000, vers la Seine est un gage d'efficacité. Mais il faut réfléchir fondamentalement au développement indispensable du fret ferroviaire. Au Havre, des investissements très lourds, où l'Etat prend toute sa part, doivent permettre à RPF et à la SNCF de réaliser une gare de triage et un viaduc qui permettront d'écouler une part

significative du trafic par la voie ferrée. Dans l'attente de la réalisation de l'écluse, décision de principe prise au cours du CIADT du 18 décembre 2003, un dispositif opérationnel, associant au sein de la SAITH (Société d'Aménagement des Interfaces Terrestres du Havre) en particulier les manutentionnaires concernés ainsi que Paris Terminal SA, a été mis en place.

Sur Port 2000, comme sur le plan national, il faut que RFF et la SNCF accélèrent la mise en place de leur politique du fret pour améliorer la desserte de nos ports, et accroître leur capacité de développement. Il faut, par exemple, que la SNCF réfléchisse à tous les créneaux horaires qui peuvent être d'ores et déjà disponibles sur les voies existantes pour développer le fret ferroviaire - avant même d'investir dans de nouvelles voies.

D'autre part, se pose également le problème de fiabilité du mode ferroviaire. En effet, le transport de conteneurs par la voie ferrée nécessite un taux de service optimum que fret SNCF est actuellement et depuis longtemps incapable de fournir. Au-delà des problèmes financiers que connaît depuis plusieurs années la filiale de la SNCF dédiée au transport combiné de conteneurs, la réduction de l'offre de services constatée trouve son explication par un manque de fiabilité chronique du fournisseur de traction. Il s'agit avant tout d'un problème social lié à un dialogue social difficile. Il faut trouver rapidement une solution à ce problème, faute de quoi non seulement les trafics d'approche des pays voisins continueront à éviter notre territoire et nos ports, mais nos propres trafics hexagonaux partiront toujours plus nombreux vers d'autres ports d'Europe.

Il faut, dans le même temps, que cette entreprise propose un programme d'investissements à réaliser à moyen et à long terme pour que l'ensemble des ports autonomes puissent utiliser de façon optimale la voie ferrée ce qui n'est pas le cas

actuellement. La concurrence européenne nous incite à accélérer la mise en place de cette politique.

Sur le plan des grands équipements portuaires, je voudrais indiquer que pour Marseille, le projet de terminal à container FOS 2XL, projet ambitieux, devient une nécessité impérieuse. Il est désormais nécessaire que le plan d'entreprise de ce grand port s'appuie sur cet équipement indispensable à son développement. Il n'est pas acceptable de voir les trafics de conteneurs captés, dans des proportions importantes, par des ports concurrents. Il faut réagir et que l'ensemble des acteurs comprenne qu'il est l'heure de se mettre d'accord sur les conditions d'exploitation afin d'investir dans l'avenir. C'est le signal fort qu'il faut donner à cette place portuaire stratégique en Méditerranée. Ce projet se met désormais en place.

IV - Les Autoroutes de la Mer

2006 doit être l'année de gestation et de mise en place progressive de la première Autoroute de la Mer -Bilbao - Nantes - Le Havre - sous l'autorité du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. L'ensemble des partenaires français doit rencontrer les partenaires espagnols et définir une stratégie commune.

La progressive saturation de nos routes et de nos autoroutes, le coût d'investissement (notamment la construction de ponts et de tunnels) rend indispensable la mise en place d'Autoroutes de la Mer.

Naturellement, cette novation bouscule beaucoup d'habitudes et nécessite d'inventer de nouveaux partenariats. L'Etat doit montrer l'exemple en définissant la stratégie. Elle est claire : la puissance publique doit investir dans plusieurs navires effectuant régulièrement des navettes sur une ligne régulière : ces navires seront confiés pendant 5 ans en gestion à un opérateur (ou à des opérateurs privés) qui doivent à cette échéance reprendre la ligne.

Ce délai doit permettre aux opérateurs de définir les conditions de rentabilité de la ligne. A l'issue des cinq premières années d'exploitation, l'opérateur doit être en mesure de gérer l'autoroute sans aides.

L'objectif est de créer la première ligne sur l'Atlantique, la seconde sur la Méditerranée, et de faire en sorte que désormais des dizaines de milliers de poids lourds transitent sur des caboteurs par la mer, au lieu d'utiliser les routes françaises et européennes

V - La construction navale française et européenne est dans une phase d'expansion

La construction navale constitue, en France, l'un des pôles de développement de très haute technologie. Elle construit des navires très performants dans un certain nombre de segments à haute valeur ajoutée.

La politique maritime de la France doit remettre la construction navale à sa vraie place et la valoriser. L'industrie de la construction navale civile et militaire représente 41 000 emplois directs et se situe au 6^e rang mondial.

Alors que Japonais, Coréens et Chinois construisent plutôt des navires simples en série (porte conteneurs, pétroliers, vraquiers), la France s'est spécialisée dans les unités complexes à l'unité, ou à série courte : paquebots, porte-avions, méthaniers, sous-marins, navires à grand vitesse. L'industrie navale française est à la pointe de l'innovation.

Chaque fois qu'un paquebot de croisière, ou une frégate sont exportés, ils équivalent à une dizaine d'Airbus pour la balance nationale des paiements.

Nos domaines d'excellence doivent être soulignés

DCN est le n° 1 européen des chantiers de construction et de réparations de navires de guerre et le 3^e mondial. Cette excellence est le résultat d'un important effort d'investissement consenti par les pouvoirs publics depuis plus de quarante ans.

DCN est en réalité un expert en systèmes navals, sa transformation juridique en société de droit privé, intervenue en 2003, et son mariage avec Thaïes, qui doit entrer en

vigueur avant la fin de 2006 vont dynamiser cet ensemble industriel. La confirmation par notre marine nationale du programme des frégates multi missions, la confirmation prochaine du programme du nouveau sous-marin nucléaire d'attaque « barracuda » ainsi que la commande du deuxième porte-avions vont conforter cette entreprise.

Les Chantiers de l'Atlantique se sont classés au 2^e rang mondial pour les livraisons de paquebots, au cours des 5 dernières années. Un fort tissu d'équipementiers maritimes est très performant dans tous les domaines tels que propulseurs orientables de type « POD », cabines modulaires toits ouvrants de solarium, etc.

L'intégration des Chantiers de l'Atlantique dans le puissant groupe européen AKER signifie que les compétences françaises en construction navale de haute technologie sont reconnues.

D'ores et déjà, l'entreprise Norvégienne-Finnoise, a annoncé que le plan de charges de Saint-Nazaire pourrait être renforcé. Cette dynamique entreprise française a toujours été bénéficiaire (à l'exception des 2 années qui ont suivi l'année 2001) et va être ainsi renforcée grâce à un accord européen d'envergure. Deux nouveaux paquebots viennent d'accroître son plan de charge.

D'autres chantiers navals, plus petits, ne remportent pas moins de succès très brillants. C'est le cas de Piriou à Concarneau qui est désormais au centre d'un réseau mondial comprenant un chantier au Nigeria, un chantier dans l'Ile Maurice, une branche en Pologne et bientôt d'autres chantiers ailleurs dans le monde, des C.M.M. (Constructions mécaniques de Normandie) à Cherbourg qui, grâce à une commande de yachts ainsi qu'à l'appui de l'Etat, des collectivités locales et de son principal actionnaire, a son avenir désormais assuré et de Socarenam à Boulogne sur Mer qui

vient de s'illustrer par la réalisation d'un bâtiment support de plongée pour la Marine nationale.

La compétence et la haute technologie sont les principaux facteurs de compétitivité de notre industrie navale. C'est pourquoi l'Etat, en conformité avec la réglementation européenne, continuera d'apporter une aide à l'innovation aux chantiers navals.

La France sera vigilante pour que dans le 7^{ème} Programme Cadre de Recherche et de Développement (PCRD) de l'Union européenne, non seulement la construction navale mais tout le secteur maritime se voit accorder un budget en augmentation comme c'est le cas pour les réseaux aériens et terrestres.

Enfin, et pour conclure, il faut souligner les performances de l'Industrie nautique française dans le domaine de la plaisance où le groupe Bénéteau se classe au second rang mondial de la construction de bateaux habitables et au premier rang pour les voiliers.

VI - La recherche scientifique maritime et le soutien à la pêche

L'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER) place la France au 2^e rang mondial de ce secteur. Tous les programmes de recherche de cet institut placent au cœur de leurs préoccupations le développement durable.

La recherche océanographique comprend :

- >L'évolution des écosystèmes marins (environnement, qualité des eaux)
- >L'évolution des ressources halieutiques
- >La gestion de l'environnement littoral
- >L'exploitation des fonds sous-marins et de l'hydrosphère
- >Le développement de nouveaux chaluts
- >L'ingénierie et la technologie marines
- >Les énergies marines renouvelables (éolien offshore, énergie produite les marées et courants).

La flotte comprend 16 navires océanographiques, sous-marins de grande profondeur dont le Nautil, un sous-marin habité et un engin téléopéré en grande profondeur. IFREMER (Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer), deuxième rang mondial dans le domaine de la recherche océanographique, coopère dans l'ensemble de ses recherches avec des organismes européens et mondiaux. Il est à l'origine de nombreux accords internationaux de portée mondiale. L'action d'IFREMER est complétée par celle du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), l'action du CNRS, du CEDRE (centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux) et de Météo France.

Ainsi, ce secteur d'activité s'appuyant sur la richesse de notre domaine marin, constitue un de nos pôles d'excellence qui permet et permettra, notamment, d'améliorer les techniques de pêche, plus respectueuses de l'environnement et améliorant la sécurité des marins, et d'accélérer la recherche dans le domaine des modules sous-marins.

Conclusion

Le cluster maritime français représente au total 315 000 emplois directs, 35 milliards de CA annuel et 2,5 % de notre produit national brut.

Il aurait fallu inclure à cette analyse, le développement de la plaisance, de la pêche, de l'activité dans l'offshore, la protection des côtes et de la biodiversité, le tourisme côtier, qui constituent aussi des axes de développement importants de notre économie nationale riches en emplois. Mais, nous avons souhaité souligner essentiellement, les efforts politiques réalisés dans des domaines d'activité souvent sous évalués ; sous l'impulsion de l'action publique, ces secteurs vont se révéler rapidement riches et porteurs d'avenir.

Jean-Yves BESSELAT Député du Havre
Rapporteur pour avis du Budget de la Mer