

LA MER, NOUVELLE FRONTIÈRE DE L'HUMANITÉ

Les livrets thématiques
de l'Avenir en commun

édition 2022




18

mer



L'UNION POPULAIRE

SOMMAIRE :

	Notre constat : la mer, nouvel horizon de l'humanité	2
	Notre projet : la mer a le goût du futur	7
	Nos propositions : faire de la mer un bien commun pour le progrès humain	10
	1. Faire de la mer un bien commun de l'humanité	8
	2. Agir pour l'environnement littoral et marin	9
	3. Renforcer la protection de nos espaces maritimes et littoraux	10
	4. Planifier et investir dans les énergies marines renouvelables	11
	5. Développer et imposer la pêche durable	12
	6. Soutenir l'aquaculture extensive et écologique	14
	7. Marine marchande : défendre et renforcer le pavillon français contre le dumping social	15
	8. Construire mieux, déconstruire propre	16
	9. Rendre plus écologique le transport maritime	17
	10. Développer l'éducation et la formation aux métiers de la mer	18
	11. Faire de la France le leader mondial de la recherche maritime	19
	12. Accorder des moyens publics au service de l'ambition maritime	20
	13. Développer un tourisme maritime respectueux de l'environnement et des professionnel·les	21

Ce livret a été rédigé par un groupe de travail coordonné par Elise Ballet, océanographe, et Matthias Tavel, conseiller régional des Pays de la Loire.

Il a été nourri par le rapport parlementaire « Mers et océans : quelle stratégie pour la France ? » réalisé par Jean-Luc Mélenchon et publié en juin 2019.

Il complète l'Avenir en commun (édition Le Seuil, 2021, 3 €), le programme pour l'Union populaire et son candidat Jean-Luc Mélenchon.

I

**NOTRE CONSTAT :
LA MER, NOUVEL HORIZON
DE L'HUMANITÉ**

La Terre est la seule planète de notre système solaire à être habitable en raison de la présence massive d'eau à sa surface. Les 70 % de sa superficie recouverts d'eau permettent la survie de l'humanité. Les deux tiers de la population mondiale vivent à moins de 100 kilomètres d'une côte. Dans l'Hexagone, c'est le cas de la moitié de la population. Les Outre-mer sont autant de fenêtres sur l'Océan mondial.

Pourtant, la mer nous reste largement inconnue. Les grandes profondeurs sont pour l'heure moins connues que la surface de la Lune. Et alors même que la mer n'a pas révélé l'ensemble de ses secrets, elle subit déjà de plein fouet les conséquences des activités humaines.

Outre la surpêche, les océans sont devenus un déversoir de pollutions de toutes sortes : substances chimiques, pesticides, métaux lourds ou encore déchets plastiques. L'ensemble de la chaîne alimentaire marine est contaminé, jusqu'à 10 kilomètres sous la surface et dans les plus petits échantillons de krill. Or, tout ce qui se trouve dans la mer finit par nous revenir sous une forme ou une autre, sur nos plages, dans nos assiettes ou par la pluie sur nos têtes. Par ailleurs, l'Océan mondial, en tant que régulateur climatique, est au bord de l'asphyxie. Toutes les études scientifiques recensées constituent désormais un faisceau de preuves concordantes sur l'ampleur du désastre.

Le peuple humain se définit par sa dépendance absolue à l'Océan mondial. Nous avons donc un intérêt collectif à agir pour protéger ce bien commun. Loin de cette vision, il est devenu un nouvel enjeu pour les capitalistes et les intérêts privés : urbanisation sans contrôle des littoraux, pollutions, pêche intensive, course à l'extraction des minerais, pétrole et gaz *offshore* (au large des côtes), etc. **C'est aujourd'hui un bien commun essentiel** gravement menacé : par les conséquences du changement climatique, le productivisme, l'appropriation privée, les tensions entre nations et les conflits d'usages que les océans suscitent et subissent. La préservation et la dépollution de l'Océan nécessitent au contraire une coopération mondiale et un droit international contraignant.

La France doit se mettre au service d'une telle diplomatie écologique universaliste. Avec 11 millions de kilomètres carrés d'espace maritime, notre pays dispose du deuxième territoire maritime du monde. C'est un trésor, une opportunité fantastique pour notre peuple au 21^e siècle. C'est aussi une responsabilité particulière de la France. En effet, elle est présente dans tous les océans du globe, y compris aux pôles. Notre pays se situe donc à tous les points de perturbation de l'Océan mondial. Pourtant, nous disposons seulement de l'équivalent de deux voitures de police pour surveiller notre territoire maritime. Or, la mer est indispensable à l'écosystème qui rend possible la vie humaine. La question n'est donc pas de savoir s'il faut s'intéresser à elle,

LES EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR L'OCÉAN MONDIAL

D'une part, la composition chimique des océans se modifie à mesure que la concentration de dioxyde de carbone (CO₂) dans l'atmosphère augmente. Pour l'heure, les océans absorbent 30 % du CO₂ émis à l'échelle mondiale. Mais un rapport de l'Unesco estime que les océans risquent de bientôt contribuer à l'effet de serre. Ils ne joueraient alors plus leur rôle de "puits de carbone" mais participeraient au contraire du réchauffement global.

D'autre part, la hausse globale des températures accélère la fonte des glaces. Entre 1994 et 2017, celle-ci a augmenté de 65 %. L'Antarctique pourrait même atteindre un point de non-retour en 2060. Cette fonte des glaciers et banquises fait monter le niveau de la mer ; elle augmente aussi la densité de l'eau, ralentissant ainsi les courants océaniques, notamment le Gulf stream.

Les océans deviennent plus acides, plus chauds et leur teneur en oxygène diminue. La vie marine toute entière, dont dépendent des milliers d'êtres humains pour se nourrir, est menacée. La montée du niveau des mers s'opère à un rythme jamais observé depuis 3000 ans. L'ensemble des activités et installations humaines en sont ainsi menacées.

mais comment et pour quoi faire ? C'est un nouvel horizon de l'humanité : politique, écologique, culturel et scientifique. L'économie de la mer pourrait représenter 1 million d'emplois en France d'ici 2030. Encore faut-il planifier une stratégie : en fixer les grands objectifs et se donner les moyens de les atteindre. **Il est urgent de faire entrer la mer dans la politique. La France peut agir de façon décisive. Elle ira en tête de ce nouvel âge de l'histoire humaine.**

II

NOTRE PROJET : LA MER A LE GOÛT DU FUTUR

Notre relation à la mer s'inscrit pleinement dans l'idée de la règle verte : nous voulons faire bifurquer l'ensemble des moyens de production, de consommation et d'échange afin qu'il ne soit pas prélevé sur la nature davantage que ce que l'écosystème peut reconstituer ou absorber.

L'économie de la mer que nous portons est le support de ce nouveau paradigme. Elle sera à la fois un levier d'entraînement de l'activité et un outil de la bifurcation à opérer pour rompre avec les logiques productivistes, le pillage des ressources et le saccage de l'environnement. Modèle à construire avec ambition et méthode, l'économie de la mer pose les bases d'une recomposition destinée à rayonner et à refonder notre rapport à la nature.

Face au modèle dominant d'une croissance sans finalité autre que la multiplication des biens de consommation, nous proposons une entrée en mer raisonnée, nouveau chemin de développement et de progrès, matrice à même de redonner le goût du futur. Ambition en partage pour un pays qui doute de lui-même, de ses capacités et de son destin, l'économie de la mer trace une voie pour sortir du marasme.

La France dispose du deuxième territoire maritime du monde

“Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée.” Cette phrase de Richelieu porte toujours. (...) La mer est pourtant le nouvel horizon de l'humanité. Elle est aussi un bien commun essentiel, gravement menacé. Et la France ? Son devoir est fixé par son rang. C'est une opportunité fantastique pour notre peuple dans le siècle qui commence. La mer a le goût du futur pour les Français.

« La France, puissance maritime qui s'ignore »

— **JEAN-LUC MÉLENCHON**

(Revue internationale et stratégique, 2014, n°95)

III

**NOS PROPOSITIONS :
FAIRE DE LA MER
UN BIEN COMMUN POUR
LE PROGRÈS HUMAIN**

1. FAIRE DE LA MER UN BIEN COMMUN DE L'HUMANITÉ

Pour une diplomatie écologique universaliste, en mer aussi

- Agir pour faire reconnaître la mer comme « *bien commun de l'humanité* » par l'Organisation des Nations unies (ONU) et pour que soit instituée une législation internationale sanctionnant durement les pollutions maritimes selon le principe pollueur-payeur
- Mettre en œuvre les objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies (notamment l'ODD 14 qui vise à préserver et valoriser les océans et les mers)
- Prendre une initiative internationale pour **lancer une campagne de dépollution des mers et de récupération des déchets flottants**
- **Soutenir activement les négociations en cours d'un traité international de lutte contre les plastiques**
- Jouer un rôle actif dans les négociations pour un traité international de protection des grands fonds marins et de la haute mer
- **Établir un moratoire de durée indéfinie sur l'exploitation minière dans les grands fonds internationaux** afin de préserver ces écosystèmes et un moratoire sur les forages en Méditerranée
- **Maintenir en Antarctique le régime d'interdiction des activités de prospection et d'exploitation des ressources sous-marines (minerais et hydrocarbures), sauf à des fins scientifiques. Promouvoir l'extension de cette interdiction en Arctique**
- Agir pour un règlement pacifique des conflits et pour l'élaboration de règles internationales face à la fonte des glaces de l'Arctique
- Poursuivre le travail de recherche scientifique aux pôles
- Proposer la construction de la première station sous-marine permanente sur le modèle de la station spatiale internationale
- Encadrer le prélèvement de sable marin pour le secteur de la construction et lutter contre l'extraction illicite à l'échelle nationale et internationale

Développer les coopérations maritimes de la France avec ses voisins

- **Créer une université francophone des métiers de la mer**
- Lancer un programme international méditerranéen de gestion partagée et de lutte contre la pollution maritime pour faire de la Méditerranée un modèle de gestion écologique des mers
- Développer les coopérations maritimes des Outre-mer français avec les États voisins

2. AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT LITTORAL ET MARIN

La Loi Littoral, fruit de la prise de conscience collective autour de la mer et votée à l'unanimité en 1986, sera préservée et son impact sera évalué. Il nous faudra aussi :

- Mettre en œuvre une **politique d'aménagement précautionneuse** dans la consommation d'espace, la protection des populations, l'amélioration des plans de circulation et de transport en commun, le logement et la mixité sociale. **Notre programme de logements publics concernera également les zones littorales** où trois logements sur dix sont des résidences secondaires inoccupées huit mois par an
- **Préserver** les espaces naturels, côtiers ou lacustres (près des lacs), d'intérêt biologique et paysager grâce au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres en partenariat avec les collectivités territoriales. **Les initiatives locales en matière de gestion du trait de côte seront soutenues**, un observatoire national du trait de côte regroupera les observatoires locaux
- Mettre en œuvre une mission scientifique d'évaluation de l'impact de l'élévation du niveau des mers sur les rivages français en métropole et dans les Outre-mer (scientifique, administrative, financière) et élaborer un plan d'adaptation

D'ici 2050, si rien ne change, il y aura plus de plastique que de poissons dans la mer Méditerranée. Ce que nous ferons pour l'éviter :

- Instaurer un partenariat **entre l'Union européenne et l'ensemble des pays de la rive sud de la Méditerranée** afin de mettre en œuvre un plan d'action global et cohérent pour lutter contre la pollution plastique en mer Méditerranée
- **Interdire totalement le plastique à usage unique**, excepté dans le domaine médical s'il n'existe pas de substitut satisfaisant, et déployer les alternatives bio-dégradables et biosourcées comme le plastique à base d'algues avec un soutien par la commande publique
- **Améliorer la collecte des matériels de pêche usagés ou défectueux** dans les ports, avec l'installation d'espaces dédiés pour le recyclage du matériel de pêche, sans redevance spéciale

3. RENFORCER LA PROTECTION DE NOS ESPACES MARITIMES ET LITTORAUX

Il est urgent de protéger les mers et océans du pillage de leurs ressources et des tensions militaires. Il est nécessaire de sanctuariser les écosystèmes marins.

- **Augmenter les moyens de surveillance de notre domaine maritime et notre capacité d'intervention dans les eaux sous juridiction française**
- **Interdire réellement l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures offshore** dans les eaux territoriales françaises et réorienter les savoir-faire vers les énergies renouvelables marines
- **Réserver la notion d'aire marine protégée (AMP) aux zones excluant toute activité industrielle et interdisant toute extraction ou capture**
- **Réviser la typologie des AMP**, en se fondant non plus sur des objectifs mais sur les impacts des activités autorisées afin d'évaluer plus finement l'efficacité écologique des AMP
- **Concrétiser les projets de grandes réserves marines projetées dans les eaux ultramarines françaises.** Cela nécessite de faire preuve d'une véritable volonté politique en la matière aux échelons nationaux (Clipperton, Terres australes et antarctiques françaises) et territoriaux (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française)
- **Protéger 30 % du territoire maritime français, majoritairement en réserves intégrales** de façon à restaurer les ressources et la biodiversité marines et à permettre aux surplus de poissons d'alimenter une activité de pêche en périphérie des réserves
- Mettre en place une période de repos biologique, sur la zone côtière pendant la période de reproduction de certaines espèces de poissons. Cette période sera accompagnée d'une compensation financière pour les pêcheur-ses
- **Réduire voire interdire le trafic dans certaines zones, notamment dans et aux abords des aires marines protégées**
- **Encadrer plus strictement la vitesse des navires aux abords des zones protégées**

4. PLANIFIER ET INVESTIR DANS LES ÉNERGIES MARINES RENOUVELABLES

Au plus vite, dans le cadre du Conseil à la planification écologique, une conférence des énergies marines renouvelables réunira les industriels du secteur, les professionnels de la mer et les ONG. L'équilibre entre les potentialités énergétiques des sites et la limitation des conflits d'usage sera systématiquement recherché dans un objectif de planification d'un développement fort des énergies marines renouvelables (EMR). Un contrat d'objectif fixera le programme de développement qui sera intégré à la Programmation pluriannuelle de l'énergie révisée. D'autres mesures seront nécessaires :

- Faire correspondre la planification énergétique et la planification spatiale maritime (programmation pluriannuelle de l'énergie, documents stratégiques de façade, etc.) pour donner de la visibilité à l'ensemble des acteurs de la filière et des usagers de la mer dans un esprit de co-activités
- Renforcer les moyens des services de l'État chargés de la planification et des autorisations d'installation pour permettre et accompagner l'augmentation du nombre de projets
- Changer l'échelle des projets et de la concertation, par exemple avec un débat public regroupant différents projet par façade
- Investir massivement dans le réseau, les infrastructures portuaires et les formations professionnelles pour permettre le développement des énergies marines
- Renforcer la recherche et développement et les projets pilotes pour le stockage de l'électricité
- Planifier un fort développement des énergies marines pour contribuer à l'objectif 100 % d'énergies renouvelables en 2050 conformément aux scénarios négaWatt et RTE. Fixer un premier cap de 18 gigawatt (GW) en 2035 d'éolien *offshore* (posé et flottant) soit une augmentation de 2 GW par an en moyenne
- Engager le premier volet de production par l'hydrolien en mer dès la validation des phases pilotes et viser au moins 3 GW en 2050
- Poursuivre la recherche et développement sur les autres EMR (houlomoteur, énergie thermique des mers, etc.) et le stockage d'électricité
- Développer dans tous les Outre-mer les programmes d'énergies thermiques des mers ; élaborer un plan pour l'autonomie énergétique des Outre-mer, notamment par les EMR : relancer le projet d'autonomie énergétique de l'île de la Réunion, développer les EMR aux Antilles et en Guyane

POUR UN PÔLE PUBLIC DE L'ÉNERGIE INTÉGRANT LES EMR

L'industrie française dans l'éolien *offshore* a été bradée. Nous reconstruirons une filière industrielle nationale des énergies marines renouvelables notamment de l'éolien *offshore* afin d'assurer le développement et la maîtrise publique des réseaux et installations de production au sein du pôle public de l'énergie prévu dans *l'Avenir en commun*. Pour cela, nous nationaliserons l'ancienne branche énergies marines d'Alstom cédée à General Electric et l'ex branche éolienne *offshore* d'Areva (cédée à Siemens et Gamesa) pour reconstituer un fleuron industriel national.

5. DÉVELOPPER ET IMPOSER LA PÊCHE DURABLE

Inventer la « *pêche durable* » implique de revoir de fond en comble le modèle d'exploitation des ressources marines. Qui dit pêche durable dit aussi réduction de la consommation de poisson : il faudra diviser par deux la consommation moyenne en France. Nous mettrons en œuvre les mesures suivantes :

- Adapter les règles administratives pour la transmission familiale des entreprises de pêche sur le modèle existant dans la conchyliculture (cultures des coquillages)
- Changer la définition française de la **pêche artisanale** (actuellement celle-ci intègre les bateaux de moins de 25 mètres avec armateur-ice embarqué-e) : elle doit s'aligner sur l'acceptation internationale, c'est-à-dire un-e patron-ne embarqué-e sur un bateau de moins de 12 mètres utilisant des engins « dormants » (immobiles ou en dérive)
- Protéger les emplois et le savoir-faire des artisan-es passe impérativement par la mise en place d'un **usage exclusif de la bande côtière des 12 milles nautiques aux pêcheur-ses artisan-es** (navires de moins de 12 mètres)
- Prendre en compte la petite pêche française pour les orientations des politiques publiques du secteur et prévoir **l'élection des travailleur-ses artisan-es dans les comités de pêche**. Cela passe également par l'indemnisation des armateur-ices perdant une journée de pêche pour siéger
- **Délivrer les autorisations de pêche et les aides publiques selon des critères transparents, objectifs et publiquement accessibles**. Ajouter une méthode d'allocation des quotas et des subventions fondée sur des critères sociaux, environnementaux et économiques, par flottille de pêche. Les quotas pourront varier en fonction de la capacité des pêcheur-ses à éviter les prises accidentelles



- Accompagner les pêcheur-ses pour trouver des solutions afin d'éviter les prises accidentelles
- Aller **vers l'application du « zéro rejet »** avec des mesures d'accompagnement pour les petits armements
- S'engager dans un plan de **renouvellement et de conversion de la flotte de pêche** pour des navires plus sûrs et plus sobres, tout en garantissant une réduction de l'effort de pêche et en favorisant l'emploi et les pratiques douces pour l'environnement. Les aides s'adresseront en priorité aux navires les plus vieux et aux engins les moins sélectifs
- Estampiller les équipements de pêche pour une meilleure traçabilité des filets et inciter les pêcheur-ses à **recycler leurs matériels de pêche usagés ou défectueux**
- **Soutenir les projets coopératifs visant à la transformation et à la distribution des produits de la mer.** Valoriser les produits issus de la petite pêche et faciliter l'accès au marché en assouplissant les contraintes associées à la vente directe pour les petit-es pêcheur-ses
- Inclure un volet « *Produits de la mer de France* » dans un plan national de développement des circuits courts dans la restauration collective publique et privée, en s'assurant de privilégier les méthodes de pêche écologiques et artisanales
- Appliquer un coefficient multiplicateur encadrant les marges des distributeurs par rapport au prix d'achat
- Empêcher les chalutiers géants et autres navires-usines de piller les eaux françaises
- Exiger le remplacement des accords de pêche de l'Union européenne avec des pays tiers, notamment africains, par des accords de partenariat favorisant le développement d'un environnement propice à la pêche durable et locale



© Adobe Stock

6. SOUTENIR L'AQUACULTURE EXTENSIVE ET ÉCOLOGIQUE

Soutenir une aquaculture écologique passe par la diminution de notre demande de poissons carnivores d'élevage. Nous nous positionnons donc contre la création de fermes aquacoles géantes et hyper-intensives, et proposons les mesures suivantes :

- Lutter contre la pêche minotière (pêche industrielle intensive destinée à alimenter les filières industrielles par des petits poissons que l'on transformera en farines et huiles) et encourager **la mise en œuvre de solutions circulaires** telles que la culture d'insectes pour nourrir les animaux d'élevage qui n'ont nullement besoin de protéines issues de la mer
- **Prohiber l'utilisation de farines animales dans l'alimentation des animaux non piscivore**
- Utiliser les champs d'EMR *offshore* pour développer des zones d'aquaculture en pleine mer, introduire des récifs artificiels favorisant l'algoculture
- Engager l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) dans la création d'un département de recherche pour l'amélioration variétale des algues, sur le modèle de ce que pratique l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE), et en excluant les transformations génétiques
- Développer l'aquaculture écologique à terre dans les marais littoraux, notamment acquis par le Conservatoire du littoral
- Interdire l'élevage des poulpes

7. MARINE MARCHANDE : DÉFENDRE ET RENFORCER LE PAVILLON FRANÇAIS CONTRE LE DUMPING SOCIAL

Défendre le pavillon français de premier registre. (Le régime d'immatriculation des navires français comprend plusieurs registres. Seul le premier implique le respect du code des transports et du code des douanes.)

- Retirer les avantages fiscaux des navires pavillonnés au registre international français (exemption de TVA, des droits de douanes, réduction des cotisations patronales, etc.)
- Introduire l'obligation d'utiliser des navires sous pavillon du premier registre pour toute opération d'installation ou de maintenance des EMR dans les eaux françaises
- Réserver les aides publiques aux compagnies maritimes mobilisant des navires armés sous pavillon de premier registre

Mettre fin au dumping social sur les liaisons intérieures

- Réserver les délégations de service public pour la desserte entre deux villes françaises aux navires sous pavillon français de premier registre
- Étendre le champ d'application de l'approvisionnement pétrolier sous pavillon français aux produits raffinés et porter le seuil à 15 % de la consommation
- Constituer une flotte stratégique sous pavillon national d'une vingtaine de navires de 40 000 tonnes : le gouvernement s'engagera sur un contrat garanti d'approvisionnement de 15 ans avec les armateur-ices, des aides remboursables seront consenties pour la construction dans les chantiers français

8. CONSTRUIRE MIEUX, DÉCONSTRUIRE PROPRE

Développer la construction navale en France

- Conserver la propriété publique des chantiers de l'Atlantique et soutenir la diversification de l'activité pour réduire la dépendance aux navires de croisières (autres navires, éléments liés aux EMR comme les sous-stations électriques, etc.)
- Combattre le dumping social à domicile en abrogeant la directive sur le détachement de travailleur-ses
- Construire dans les chantiers navals français les navires rendus nécessaires par :
 - ▶ la mise en place d'un plan de renouvellement de la flotte de pêche
 - ▶ la réforme de la loi sur l'approvisionnement pétrolier
 - ▶ le développement d'une flotte de service pour les EMR (navires spécifiques pour l'installation et la maintenance)
 - ▶ la surveillance du domaine maritime national
 - ▶ l'installation et l'entretien des câbles sous-marins
- Conserver la maîtrise des compétences et outils industriels pour permettre la souveraineté nationale dans la capacité de construction d'un porte-avions en fonction du livre blanc de la défense nationale
- Développer les aides aux recours de matériaux écologiques pour la construction des navires, en privilégiant le bois plutôt que le plastique, par exemple
- Développer les aides aux projets en cours sur la propulsion à voile de la marine de commerce à partir du niveau d'excellence atteint par la filière française de course au large et de plaisance (architecte, maître voilier, bureaux d'étude)
- Réserver les marchés publics aux navires permettant un transport décarboné chaque fois que cela est possible

Créer une véritable filière industrielle du démantèlement

- Appliquer la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, ratifiée par la France, sans attendre son entrée en vigueur, qui nécessiterait la signature d'autres pays
- Mettre en place une « prime au renouvellement » pour les navires (pêche, plaisance, marine marchande) de plus de 30 ans démantelés en France et remplacés par des navires construits en France
- Renforcer la réparation navale en soutenant les chantiers existants et en nationalisant l'atelier de Brest (Damen Shiprepair, ex-Sobrena) qui bénéficie d'un emplacement et d'équipements relevant de l'intérêt général

Lutter contre les particules fines, développer l'usage du gaz naturel liquéfié :

- Encourager la modernisation de la flotte en soutenant financièrement l'équipement des navires en moteur à gaz naturel liquéfié (GNL) lorsque les travaux sont

effectués dans des chantiers navals français et que les compagnies exercent sous pavillon français de premier registre

- Investir pour équiper les ports des terminaux nécessaires à l'alimentation en GNL des navires

9. RENDRE PLUS ÉCOLOGIQUE LE TRANSPORT MARITIME

Élaborer une stratégie portuaire nationale cohérente et offensive

- Établir un plan national de transports de marchandises fret / fluvial / maritime pour une desserte coordonnée, cohérente, globale et de proximité, incluant le cabotage sur la façade maritime, et élaboré en lien avec les professionnels et les usager-es des ports
- Récupérer la maîtrise publique complète des grands ports maritimes, de leurs installations et services
- Intégrer les marchandises étrangères entrant en France par des ports non français dans le mécanisme de protectionnisme écologique et solidaire
- Réserver l'entrée sur le territoire des matières dangereuses aux ports du Havre et de Marseille

Développer les pôles multimodaux, fluviaux et ferroviaires, afin de réduire la part modale de la route

- Organiser les déplacements de marchandises au départ des ports comme points nodaux essentiels et structurer leur arrière-pays afin de couvrir tout le territoire national, en priorité vers les grands centres urbains



- Soutenir le développement du port du Havre en finançant les travaux nécessaires au développement de l'intermodalité avec le transport fluvial (via un chenal protégé du vent et des marées appelé « *chatière* »)
- Investir dans les infrastructures et les services ferroviaires et fluviaux dans les ports pour développer l'intermodalité, notamment à Marseille-Fos
- Développer la formation et l'innovation en matière de fret fluvial et ferroviaire notamment sur la question du triage, en retard depuis l'abandon du fret par la SNCF
- Organiser un axe de transport de fret ferroviaire du Sud au Nord sur l'arc Atlantique et la Manche, concevoir ou moderniser la transversalité avec les ports maritimes

Moderniser les infrastructures portuaires

- Développer les activités industrialo-portuaires tout en préservant le littoral : les ports doivent redevenir des lieux industriels
- Organiser la libération du foncier et la concentration d'activités économiques plutôt que leur dispersion et leur étalement

10. DÉVELOPPER L'ÉDUCATION ET LA FORMATION AUX MÉTIERS DE LA MER

- **Faire de la France le leader mondial de la recherche et de l'éducation dans le secteur maritime** en ouvrant au moins un lycée professionnel maritime dans chaque département littoral de l'Hexagone et dans chaque département d'Outre-mer
- Adapter les places disponibles au sein de l'École nationale supérieure maritime aux nouveaux débouchés générés par le plan mer et pérenniser son financement. Augmenter la valorisation des salaires des enseignants de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) à hauteur de leurs qualifications
- Développer les « *classes de mer* » incluant une pratique de la voile en même temps que la connaissance du milieu marin, en lien avec les organisations professionnelles de la pêche et de la conchyliculture, les associations de défense de l'environnement, l'administration de la mer et les professionnel·les du tourisme avec l'objectif que chaque enfant soit initié et sensibilisé aux questions maritimes au moins une fois au cours de sa scolarité
- Renforcer la place des questions marines et maritimes dans les programmes scolaires (technologie, biologie, géographie mais aussi arts, littérature et histoire)

11. FAIRE DE LA FRANCE LE LEADER MONDIAL DE LA RECHERCHE MARITIME

Le territoire maritime de la France abrite 10 % de la biodiversité mondiale, ce qui donne à notre pays une responsabilité à l'égard de la préservation du vivant.

Renforcer les moyens de la recherche publique pour la connaissance des milieux

- Développer les formations d'enseignement supérieur liées au maritime ; augmenter le budget de fonctionnement de l'Ifremer et garantir la livraison d'un nouveau navire hauturier (de haute mer)
- **Inciter les pouvoirs publics à entretenir, voire renouveler les capacités d'intervention française** dans les grands fonds en maintenant la double approche actuelle avec a minima **un sous-marin habité** (*le Nautilus*) et un **robot téléopéré** (*le Victor*)
- Demeurer une puissance polaire : combler les lacunes capacitaires françaises **en se dotant d'un brise-glace à des fins stratégiques et scientifiques**, augmenter les moyens de l'Institut polaire français Paul-Émile Victor et les crédits alloués au financement de travaux scientifiques aux pôles, engager un plan de rénovation et de modernisation des stations de recherche en Antarctique
- **Inciter les pouvoirs publics à augmenter, entretenir et restaurer les outils scientifiques spécifiques dont dispose la France** à l'instar du marégraphe de Marseille qui permet de mesurer l'évolution du niveau de la mer

Poursuivre le programme Extraplac

- Achever le programme Extraplac (Extension raisonnée du plateau continental) de connaissances des fonds sous-marins
- Obtenir la reconnaissance des résultats de ce programme par l'ONU

Renforcer la recherche dans les biotechnologies marines

- Soutenir les recherches de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm) sur les potentialités médicales offertes par des organismes marins
- Créer des bioparcs dédiés aux biotechnologies marines

12. ACCORDER DES MOYENS PUBLICS AU SERVICE DE L'AMBITION MARITIME

Mettre fin à l'austérité, renforcer les investissements publics et mobiliser l'épargne privée

- Augmenter le budget de l'État pour la pêche et les affaires maritimes
- Élaborer un plan pluriannuel d'investissement public pour la mer, notamment dans les Outre-mer
- Garantir les moyens de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)

Mener une politique maritime intégrée

- Faire de la mer un pilier de la planification écologique à tous les échelons pour une politique cohérente à l'échelle de chaque façade maritime et nationalement
- **Renforcer les moyens de surveillance (bâtiments, surveillance satellitaire, oiseaux de mer équipés de balises...) ainsi que les capacités d'intervention dans les eaux sous juridiction française** afin de permettre une adéquate protection de nos eaux territoriales et de nos zones économiques exclusives. La lutte contre la piraterie doit rester du **ressort des seuls États et donc de leurs forces armées**. Ces prérogatives régaliennes ne doivent en aucun cas être déléguées à des sociétés privées

EUROPE : POUR LA MER AUSSI, APPLIQUER NOTRE PROGRAMME QUOI QU'IL EN COÛTE

Pour les questions maritimes comme le reste, les règles économiques libérales qui privilégient la concurrence immédiate sur l'intérêt général, le long terme, les droits sociaux et la préservation de l'écosystème seront un obstacle à l'application de notre programme.

Les exemples sont légions : pavillons de complaisance au sein même de l'UE, libéralisation de l'énergie et des transports empêchant une planification écologique forte, travailleur·ses détaché·es exploité·es dans les chantiers navals ou pour la construction d'éoliennes, accords économiques qui organisent le pillage des ressources halieutiques, etc.

Notre politique maritime ne pourra voir le jour sans s'affranchir des traités européens. Pour la mer aussi, il faudra appliquer une stratégie de désobéissance pour refonder la politique maritime et les coopérations.

13. DÉVELOPPER UN TOURISME MARITIME RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PROFESSIONNELLES

- Développer le pescatourisme et le tourisme maritime (touristes embarqués sur des navires, visite des criées et équipements portuaires) dans une logique pédagogique, en lien avec les professionnelles et leur permettant d'augmenter et de diversifier leurs revenus, tout en donnant au tourisme littoral une dimension maritime et pas seulement balnéaire
- Soutenir le développement d'une plaisance fondée sur le partage et la location plutôt que sur la multiplication des navires restant à quai l'essentiel de l'année ; fédérer les associations et clubs déjà engagés dans une telle démarche
- Promouvoir les ports à sec et les cales publiques respectueuses de l'environnement pour le nettoyage des coques de bateau
- **Réduire la pollution atmosphérique provoquée par les bateaux et notamment les navires de croisières en promouvant l'entrée en vigueur la plus rapide du classement de la mer Méditerranée en zone de réglementation des émissions de polluants (zone ECA - *emission control area*), obligeant ainsi tous les navires à recourir à des carburants moins polluants et plus respectueux de l'environnement et de la santé des populations locales**
- **Encadrer strictement le tonnage des navires au niveau international afin d'empêcher l'apparition de « monstres des mers »** représentant une menace pour l'environnement

L'Avenir en commun est le programme de Jean-Luc Mélenchon pour l'élection présidentielle de 2022. Il est le fruit d'un long processus d'élaboration qui implique des centaines de personnes et d'organisations syndicales, associatives et politiques.

Les **Livrets de l'Avenir en commun** sont des documents complémentaires et permettent d'aller plus loin dans le détail des propositions.

Ainsi, ils intègrent le fruit de réflexions nouvelles ou approfondies sur une quarantaine d'enjeux : de la planification écologique à l'espace en passant par le plein emploi et la condition animale.

Les livrets sont élaborés de manière collective, au sein de l'espace programme de la campagne coordonné par Clémence Guetté et Hadrien Toucel, grâce au travail des groupes thématiques ouverts à toutes celles et ceux qui souhaitent les rejoindre.

L'Avenir en commun, le programme, est vendu en librairie au prix de 3 euros (Éditions du Seuil) ou sur le site www.melenchon2022.fr/programme

Les livrets sont mis en ligne au fur et à mesure de leur publication sur le site www.melenchon2022.fr et existent en version imprimée sur commande.

Vous pouvez aussi scanner ce QR Code pour un accès rapide à des fiches « résumé » du programme :



Pour suivre Jean-Luc Mélenchon dans cette campagne, nous vous conseillons aussi son blog : www.melenchon.fr

