

Numéro spécial de la revue Agromag (février mars 2009)

La France maritime

La France, un grand pays maritime, on serait tenté de le croire. Elle l'est par son espace plus que par son économie maritime. Mais l'intérêt pour la mer et les perspectives qu'elle ouvre constituent des défis qui dépassent le cadre national.

Un espace de 11 millions de Km²

Du littoral vers le grand large, la souveraineté de l'Etat s'étend jusqu'à douze milles* en mer. Depuis la Conférence des Nations unies sur le droit de la mer de 1982, chaque Etat côtier bénéficie d'une zone économique exclusive (ZEE) qui s'étend à deux cents milles de ses côtes pour laquelle il dispose des droits d'exploitation des ressources biologiques et minérales. Au-delà, la haute mer est en principe libre. Grâce à l'étendue et à la dispersion de nos territoires, habités ou non, la ZEE de la France est, avec une surface de 11 millions de Km², la deuxième du monde. Elle comprend pour partie le plateau continental Atlantique Nord-Est dans le prolongement de nos côtes métropolitaines, mais aussi des grands fonds dans le Pacifique au large de l'îlot de Clipperton.

Une zone riche d'opportunités

De multiples enjeux maritimes, d'ordre économique, stratégique, environnemental et sociétal créent des opportunités. Nous n'aborderons pas les enjeux militaires pourtant importants.

Le commerce mondial dépend à 80% du transport maritime et la globalisation économique s'est accentuée grâce aux progrès des navires et des ports (invention du container...). Pourtant la France occupe une place modeste s'agissant du poids de ses ports et de la situation de sa flotte de commerce. Il en va de même pour les activités des chantiers navals malgré un savoir faire en matière de paquebots et de navires spécialisés de haute technologie. La production de la pêche tend à diminuer depuis une dizaine d'années malgré des efforts d'adaptation. Elle s'effectue dans le cadre des règles définies par l'Union européenne depuis 1983. La politique commune des pêches est indispensable pour éviter la surexploitation des fonds et garantir la pérennité de l'activité. Le développement de l'aquaculture ne suffit pas à compenser pour répondre à une demande croissante.

La mer, est le lieu de travail des gens de mer, marins du commerce et de la pêche pour lesquels, outre la sécurité indispensable, l'harmonisation sociale constitue une ambition légitime pourtant guère partagée. Mais c'est aussi le lieu par lequel tentent d'échapper à la misère, au risque de leur vie, les migrants refoulés (Mayotte, Pas-de-Calais).

La mer sous juridiction Française est un enjeu pour l'énergie bien qu'elle ne renferme pas de réserves de pétrole à ce jour exploitées. Toutefois, 20% de notre électricité provient du littoral (usine marémotrice, centrales électronucléaires ou thermiques). Les énergies renouvelables offrent de nouvelles et appréciables possibilités. Des éoliennes en mer, plus performantes qu'à terre, sont en cours d'installation. Les microalgues offrent des perspectives de production de biocarburant. Riches en lipides, elles n'entrent pas en compétition avec les productions alimentaires.

Vivier de ressources, support d'activités, mais aussi espace d'émotions, le désir de mer attire une population permanente et temporaire. Le tourisme constitue la première source de revenus du littoral Français et favorise le développement résidentiel¹. Cet essor suscite des activités maritimes (plaisance, croisière) et un ensemble de services liés à l'urbanisation du rivage. Mais, cette dernière ne va d'ailleurs pas sans poser problème.

Dans le domaine des sciences et techniques océanographiques la France se situe parmi les pays les plus performants. Cela permet d'irriguer un tissu de PME innovantes et dynamiques dans des domaines pointus notamment liés aux activités sous-marines. A cet égard la France peut être fière de sa recherche.

Une biodiversité extraordinaire, encore à découvrir

Développer notre capacité à exploiter et à comprendre la mer doit aller de pair avec la volonté de la protéger. Les milieux les plus riches en biodiversité de notre planète se situent dans les océans profonds et dans les écosystèmes littoraux. La diversité géographique de nos sites crée des obligations. Ainsi, nous disposons avec la Nouvelle-Calédonie du deuxième ensemble de récifs coralliens dans le monde. Le développement de l'activité minière indispensable à l'essor de ce territoire ne saurait se concevoir sans le protéger.

Les mangroves, abondantes notamment aux Antilles ou en Guyane, constituent des zones de frayères et protègent les côtes basses de l'érosion. Une grande partie de ces mangroves est en danger dans le monde ; les préserver s'impose. Alors que sur l'ensemble de nos côtes, l'urbanisation galopante gagne du terrain, l'indispensable protection du rivage trouve avec le Conservatoire du littoral et l'Office national des forêts des opérateurs efficaces.

Le réchauffement climatique constitue une lourde préoccupation. Il provoque une plus grande occurrence d'événements exceptionnels (tempêtes, cyclones). La hausse du niveau de la mer entraîne des phénomènes de submersion et de recul du trait de côte dans les zones les plus vulnérables. La prévision de ces événements comme la prévention à leur égard s'imposent.

¹ Alain Merckelbagh, Livre « Et si le littoral allait jusqu'à la mer ! La politique du littoral sous la V^e République » Editions Quae, avril 2009

Les réponses demandent du discernement selon la nature des sites et leur utilisation. Sur le littoral, entre protéger des zones urbanisées et laisser venir la mer dans des vasières, une gamme de réponses peut être proposée.

Parfaire nos connaissances, tant sur les systèmes côtiers que sur l'environnement profond, poursuivre les travaux d'observation et de compréhension de l'océan, investir dans le savoir, au niveau national comme au plan Communautaire, constitue une ambition pour le futur.

L'urgence de politiques nationales, européennes et mondiales

Une politique maritime pour la France est indispensable, tant pour la métropole que pour les départements, les collectivités et les pays d'Outre-mer. On peut se réjouir, qu'outre la politique commune des pêches, « une politique maritime intégrée pour l'Union européenne » soit en cours de définition (transport, construction navale, sécurité maritime...).

Des décisions s'imposent qui relèvent d'une politique maritime internationale. Ainsi, doivent-elles être plus tranchées à l'égard des pavillons de complaisance, source importante d'accidents du trafic maritime qui engluent épisodiquement nos côtes. Mais l'essentiel des nuisances provient des pollutions telluriques**, ce mal rémanent auquel il faut s'atteler vigoureusement. Il est heureux qu'un projet d'assainissement des pays riverains soit retenu dans le cadre de l'Union méditerranéenne. C'est seulement ainsi qu'elle peut prendre sens.

De nouvelles ambitions maritimes sont à la portée de l'Europe pour lesquelles la France a des atouts. Ensemble, nous pouvons dans les instances multilatérales réagir et peser pour que les politiques retenues confortent nos positions économiques, renforcent l'équité sociale et préservent l'environnement.

Louis Le Pensec

Ancien ministre de la Mer

Alain Merckelbagh

Ancien directeur à l'Ifremer

* Mille marin : 1852 m

** Pollutions provenant des cours d'eau et des ruissellements

