

Le dossier du dimanche

« La filière nautique est un des piliers de notre économie »

La ministre de la Mer, Annick Girardin, sera présente à Nice cette semaine pour les 16^{es} Assises de l'économie de la mer. Plaisance, environnement, pêche, formation, elle dévoile ses priorités.

Que représente

la plaisance en France ?

On compte actuellement 13 millions de plaisanciers occasionnels. 100 000 permis bateau sont délivrés chaque année, c'est conséquent ! Nous comptons 473 installations portuaires pour la plaisance et 250 000 emplacements. Il y a plus de 12 000 immatriculations de bateaux chaque année. Ce secteur est non seulement prisé par de très nombreux Français, mais aussi par de nombreux touristes étrangers.

Quel est son poids dans l'économie ?

La filière nautique représente 45 000 emplois directs, pour environ 4,7 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel. L'industrie nautique exporte 75 % de sa production. C'est l'un des piliers de notre économie maritime.

Quelles sont vos ambitions en la matière, est-ce l'un des leviers possibles de la relance ?

J'étais jeudi dernier au Yachting Festival de Cannes, parce que je crois profondément en la filière de la plaisance et de la grande plaisance. Nous avons des atouts majeurs, touristiques, portuaires, industriels. Il s'agit de les mettre en perspective, au service d'un projet de développement économique de territoire, pourvoyeur de richesses et d'emplois, dans le respect de l'environnement.

Des interdictions de mouillage apparaissent en Méditerranée pour préserver les herbiers de posidonie, au profit de mouillages fixes et respectueux de l'environnement. Faut-il aller plus loin ?

Je préfère dire que nous autorisons les mouillages dans un environnement préservé ! C'est ça, l'écologie pragmatique. Pourquoi mettre en avant l'interdiction ? Nous travaillons en effet à l'amélioration de l'accueil de ces grands yachts, pour permettre à cette activité de se développer évidemment sans dégrader les herbiers de posidonie. Un environnement exceptionnel est aussi un facteur d'attractivité !

La Méditerranée est parsemée d'îles magnifiques. Elles sont prises d'assaut par des navires au mouillage. Faut-il réfléchir à en restreindre l'accès ?

La réglementation qui a été prise sur les mouillages vise à protéger les fonds sous-marins. C'est précisément la condition



Annick Girardin, ministre de la Mer.
(Photo Patrice Lapoirie)

pour que cet environnement, que nous devons protéger, reste attractif pour la plaisance. Je sais que chaque plaisancier saura adopter une attitude écoresponsable ! Des systèmes novateurs existent, notamment dans les ancrages.

La plaisance est souvent montrée du doigt comme polluante.

Quelle est la réalité, et quelles nouvelles technologies pour préserver nos eaux ?

La pollution de la plaisance concerne deux aspects principaux. D'abord, le traitement des déchets des bateaux, particulièrement au retour à terre. Il faut saluer le nombre de plus en plus important de ports de plaisance certifiés « ports propres », notamment pour leur bonne gestion de ces déchets. Nous avons présenté cette semaine un texte au Conseil des ministres sur le sujet. Ensuite, la conception des bateaux. On constate une réelle prise de conscience de la part des constructeurs français, que ce soit en termes de verdissement de la propulsion ou d'utilisation accrue de matériaux éco-conçus. C'est cette plaisance-là que je soutiens, la plaisance responsable et innovante.

L'actualisation récente de la liste rouge des espèces menacées montre un rétablissement des espèces de thons grâce aux effets des quotas de pêche. Faut-il alléger les quotas sur le thon rouge, les maintenir, les renforcer ? Faut-il être

plus contraignant sur les espèces menacées ?

Cela montre que la gestion des stocks a un effet. Il faut poursuivre dans cette voie, notamment en renforçant notre communication.

Qu'attendez-vous des Assises de l'économie de la mer à Nice ?

Cette édition suit et prolonge le discours de Montpellier de 2019, qui a réuni les acteurs maritimes français et les décideurs politiques. Cela a été une mobilisation de tous les acteurs. Un esprit de conquête, pour donner corps à l'ambition définie par le président de la République en 2019 : reconnaissons la part maritime de notre destin.

Quel est l'état de l'économie bleue en France ?

Contrasté. Les doubles crises du Brexit et de la Covid ont affecté différemment les acteurs maritimes : pêche, tourisme, transport de passagers, croisière ne se sont pas encore relevés. Le conteneur se porte en revanche très bien, le fret également. L'État doit agir sur les deux tableaux : répondre aux urgences et profiter de toutes les opportunités.

Quelles sont les perspectives ?

Je suis très confiante. Les gens de mer sont résilients ! Nous avons été au rendez-vous du soutien

(je pense au plan d'accompagnement Brexit, aux travaux du Fontenoy du maritime, au plan de relance) et nous serons également au rendez-vous de la conquête en matière de recherche, de connaissance de nos océans, et de développement économique.

75 % de la flotte de commerce mondiale bat aujourd'hui pavillon de complaisance. Celui que certains appellent le pavillon de la honte offre des avantages fiscaux, des contrôles moindres, une main-d'œuvre bon marché et fait naviguer des navires en piteux état. Quels leviers pour agir ?

Il existe une confusion entre la complaisance, l'offshoring fiscal, le nivellement social, les navires

sous norme... Tous les navires du monde sont soumis à un contrôle coordonné par les États côtiers. Si je

prends le classement 2021, la liste blanche comporte les plus grands « pavillons de complaisance », y compris aux premières places. *A contrario*, certains pavillons dits « premiers registres » sont sur la liste noire... Pour améliorer la sécurité de la navigation et les conditions sociales, la France doit gagner en influence internationale et poursuivre ses actions décisives à l'Organisation maritime internationale et à l'Organisation

internationale du Travail. Notre action sur les gaz à effets de serre a été très reconnue.

Combien d'emplois peuvent-ils être créés en marine marchande ?

Je considère que le pari sera réussi si les acteurs économiques réussissent à créer 6 000 emplois directs d'ici à 10 ans. Et je crois qu'il n'est pas impossible de faire plus ! Toute la dynamique du Fontenoy vise à créer des conditions favorables aux investisseurs et aux marins français.

« Je crois profondément en la filière de plaisance et de grande plaisance »

Comment comptez-vous accompagner concrètement la transition écologique du secteur maritime ?

Le Fontenoy contient des mesures en ce sens. Tout sera dévoilé le mardi 14 septembre, date de l'ouverture des Assises de l'économie de la mer.

Quel sera le budget alloué au Fontenoy du maritime ?

Le Fontenoy, ce n'est pas un budget mais des outils, des leviers pour développer la marine marchande. Je prévois toutefois une hausse très significative du budget de l'École nationale supérieure maritime (ENSM), car la formation est une priorité. L'aide à l'emploi maritime sera également financée par mon ministère.

La mer est une source d'enjeux considérables pour le développement économique, mais elle souffre de l'activité humaine. La protection de la nature et l'économie sont-elles vraiment conciliables ?

Cette conciliation est le cœur du 14^e objectif de développement durable. Elle est indispensable à terre, elle l'est également en mer. Et comme à terre, il faut développer notre connaissance de la mer : on ne protège bien que ce que l'on connaît bien.

Avez-vous l'assurance que le ministère de la Mer sera maintenu, dans l'hypothèse d'un second mandat d'Emmanuel Macron ?

Comme l'a dit le président de la République lors des Assises de 2019, je n'ai qu'une certitude, celle que le XXI^e siècle sera maritime !

PROPOS RECUEILLIS
PAR GRÉGORIE LECLERC