



## 15ème législature

<b>Question N° : 11103</b>	<b>De Mme Manuëla Kéclard-Mondésir ( Gauche démocrate et républicaine - Martinique )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transition écologique et solidaire</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; outre-mer</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Politique maritime française et outre-mer : un besoin de cohérence</b>	<b>Analyse &gt; Politique maritime française et outre-mer : un besoin de cohérence.</b>
Question publiée au JO le : <b>24/07/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/06/2019</b> page : <b>5398</b> Date de changement d'attribution : <b>31/07/2018</b> Date de signalement : <b>19/02/2019</b>		

### Texte de la question

Mme Manuëla Kéclard-Mondésir appelle l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'urgence d'une politique maritime française. Elle lui rappelle que la France, depuis la convention de Montego Bay en 1994, s'est vue attribuer le deuxième domaine maritime mondial. Mais depuis cette date, elle a pris un regrettable retard dans l'engagement d'une politique maritime à la hauteur de sa dimension. Il n'est, à titre d'exemple, que regrettable que deux conteneurs sur trois arrivant en France passent d'abord par Hambourg, Rotterdam ou Anvers. Un développement portuaire et fluvial du trafic français de marchandises est nécessaire, comme il est nécessaire de redynamiser l'axe Seine-Le Havre-Rouen ainsi que le canal Seine-Nord et l'axe Marseille Lyon. De même, il est aussi regrettable que si l'outre-mer est une chance pour la France, qui lui donne sa position de puissance mondiale, sa politique maritime en la matière est inexistante, alors même que ces territoires pourraient faire l'objet d'une « croissance bleue » exemplaire et originale. Elle lui demande en conséquence de lui indiquer les projets qu'il compte mener pour reconstruire une politique maritime française digne de ce nom.

### Texte de la réponse

La politique maritime de la France se décline selon plusieurs axes. S'agissant des enjeux globaux de connaissance, de protection et de développement durable, le Gouvernement met en œuvre la stratégie nationale pour la mer et le littoral, adoptée par décret n° 2017-222 du 23 février 2017, afin de favoriser un développement équilibré des territoires et de l'économie bleue. Cette stratégie nationale se décline par des documents stratégiques de façade maritime en métropole et par des documents stratégiques de bassin en outre-mer. La stratégie pour la mer et le littoral (SNML) est déclinée au niveau des façades maritimes dans les documents stratégiques de façade (DSF) qui intègrent un état des lieux des enjeux économiques, sociaux et écologiques locaux et des plans d'action pour le milieu marin. Le but des documents stratégiques de façade ou de bassin, adoptés pour six ans, est de faire cohabiter les usages traditionnels de la mer (pêche, conchyliculture, défense, transport, pêche récréative...) avec les activités plus récentes (énergies marines renouvelables, aquaculture au large, loisirs et sports, exploitation minière et extraction de granulats marins...). Ils visent également une prise de conscience des enjeux de préservation et de connaissance des milieux marins (protection des écosystèmes marins et recherche scientifique). De manière plus générale, les cinq axes de la politique maritime qui ont été définis pour ce quinquennat sont les suivants : - protéger

les milieux, - protéger le trait de côté, - accompagner la transition écologique des filières en relation avec la mer, - développer les énergies marines renouvelables, - définir une stratégie nationale portuaire. Cette stratégie se traduit par un certain nombre d'actions concrètes qui sont décidées par le Comité interministériel de la mer (CIMER). Lors du dernier CIMER de novembre 2018, les ports ont été particulièrement concernés avec la préparation d'un nouveau modèle économique et d'une nouvelle stratégie nationale portuaire qui leur permettent de créer un système portuaire de la taille des ports du « Range Nord ». Une autre mesure concerne l'élaboration d'une stratégie nationale logistique et portuaire partagée entre l'État, les régions et les acteurs économiques qui s'inscrit au cœur des flux économiques et logistiques mondiaux en développant la coordination entre les grands ports, les ports maritimes décentralisés et les axes fluviaux. Comme vous le signalez, pour répondre à l'augmentation de la taille des navires, il est nécessaire de renforcer la structuration des axes portuaires et logistiques (sur la Seine, Méditerranée-Rhône-Saône et Nord) à partir des trois principaux points d'entrée maritime (les ports du Havre, de Marseille et de Dunkerque). Le système de la vallée de la Seine, pour sa part, est aujourd'hui le plus intégré, puisque les ports du Havre, de Rouen et de Paris coopèrent depuis 2012 au sein du groupement d'intérêt économique HAROPA. Pour passer à une intégration renforcée demandée par les clients du port et créer un ensemble de la taille des autres ports du « Range Nord », il est nécessaire de disposer d'une réelle unité de commandement et de stratégie sur l'ensemble des ports de la vallée de la Seine. Une préfiguratrice a été nommée en février 2019 pour travailler à un renforcement de cette intégration des trois ports, du Havre, de Rouen et de Paris, dans un établissement public, qui sera doté de trois implantations territoriales et qui devra être opérationnel au plus tard le 1er janvier 2021. Concernant le système portuaire Méditerranée Rhône Saône, l'enjeu principal est de renforcer la coordination des ports de commerce de la façade méditerranéenne. Une mission a été confiée au délégué interministériel Méditerranée-Rhône-Saône dans l'objectif de créer un groupement d'intérêt économique réunissant les ports de Marseille, de Sète, de Toulon, de Port la Nouvelle, de Nice et de Port-Vendres. Enfin, les outre-mer sont un enjeu majeur pour la France. Ils sont concernés par plusieurs mesures pour maintenir la souveraineté de la France dans ces espaces maritimes, accompagner la transition écologique, soutenir les filières économiques maritimes locales ainsi que le développement portuaire. Au niveau portuaire, ces dernières années ont vu la création de grands ports maritimes à La Réunion, en Martinique, en Guadeloupe et en Guyane avec la mise en place d'une gouvernance renouvelée et le développement de leurs projets stratégiques. Ces établissements publics ont largement participé en 2018 aux Assises des Outre-mer. Afin de coordonner leurs démarches et travaux, une nouvelle réunion du Conseil de coordination inter- portuaire Antilles Guyane a eu lieu en début d'année 2019.