

Le programme 205 de la mission Ecologie, bénéficiera en 2014 de 194 millions d'euros en crédits de paiement, et de 193 millions d'euros en autorisations d'engagement, ce qui est un montant stable par rapport à l'année dernière. Face à certaines politiques publiques pesant plusieurs milliards, l'enjeu peut paraître minime. Or, il faut bien rappeler l'importance de ce programme en termes d'administration de la mer et des activités maritimes. Il s'agit bien là d'un petit budget pour une grande politique de la mer.

Concrètement, ces 194 millions :

permettent de former chaque année une centaine d'officiers de la marine marchande, autant de membres d'équipages et de marins à la pêche d'un niveau dont l'excellence est reconnue internationalement ;

permettent le fonctionnement des 16 centres de sécurité des navires français, qui ont pour but d'éviter des catastrophes comme l'Erika, le Prestige ou le Costa Concordia ;

permettent aux 5 centres de surveillance, de coordonner chaque jour le sauvetage des vies de nos concitoyens professionnels ou simples plaisanciers ;

permettent à la France de maintenir à niveau les moyens nautiques nécessaires au contrôle des activités maritimes ;

permettent à notre pays de soutenir sa marine de commerce face à la concurrence internationale ;

permettent d'assurer le fonctionnement des services déconcentrés des affaires maritimes ;

enfin, c'est grâce aux crédits de ce programme 205 que la France aide ses entreprises de pêche et d'aquaculture afin de les accompagner face aux mutations auxquelles elles sont confrontées (baisse du niveau de la ressource, coût élevé des carburants, crises sanitaires, évolution des réglementations), et ce en complément des fonds européens.

Depuis la fusion en un seul programme des crédits accordés à la pêche et l'aquaculture d'une part, à la sécurité et aux affaires maritimes d'autre part, le programme 205 offre une vision élargie de l'effort budgétaire mené par le pays en direction du monde maritime.

Cependant, à l'heure actuelle, il reste très difficile, pour les parlementaires et plus encore pour nos concitoyens, de connaître avec précision l'effort du pays en direction de ces politiques publiques. Cette question de la lisibilité des crédits engagés en faveur du maritime est cruciale.

Je reconnais qu'il n'est pas simple de définir précisément les contours de ce qu'il convient d'appeler la « politique maritime de la France ». C'est pourquoi, M. le ministre, je souhaite, qu'avec vos services, nous puissions créer un document de politique transversale pour la présentation du prochain projet de budget.

En lien avec cette problématique de clarification budgétaire, je souhaite insister tout particulièrement sur le volet pilotage de notre politique maritime. Quelle gouvernance offrons-nous à notre ambition maritime, ambition que vous avez réaffirmée M. le ministre, lors de la commission élargie de la semaine dernière ? J'ai bien pris connaissance des propos que vous avez tenus à cette occasion. Vous avez de nouveau fait référence aux nombreux rapports de missions en cours, sur la compétitivité ou sur le portuaire par exemple.

Mais, nous ne pouvons plus nous contenter de l'attentisme dans lequel nous nous trouvons : attente des conclusions d'une mission, attente de la réunion du comité interministériel de la mer, attente des états généraux de l'enseignement maritime, attente de l'élaboration d'une stratégie nationale, etc.

Or les problèmes et les enjeux sont connus et vous les connaissez bien vous-même, M. le Ministre. Cet attentisme nous conduit d'ailleurs trop souvent à agir en réaction à l'urgence ou à l'actualité.

Notre gouvernance et nos ambitions sont donc aujourd'hui bien trop minimalistes : sauvegarder l'existant, et colmater les brèches éventuelles. La politique maritime doit au contraire rimer avec puissance, dynamisme, et volonté de conquérir des marchés et des secteurs, de développer l'emploi et les industries françaises.

La concurrence est à nos portes, y compris entre pays de l'Union européenne, et les exemples étrangers montrent qu'une autre ambition est possible.

L'inertie de l'Etat français est ainsi flagrante lorsque l'on considère l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne. Le Canada vient d'autoriser la modernisation des structures de pêche de sa province Terre-Neuve pour un montant de 400 millions de dollars. Ce soutien financier devra permettre à l'industrie de profiter pleinement de l'accord : la suppression des droits de douane sur les produits aquatiques profitera au homard canadien et aux noix de Saint-Jacques d'outre Atlantique, au détriment des produits bretons par exemple, nous explique « Le Marin », il y a quelques jours. Voilà le type de décision et d'engagement politique dont la France a besoin ! A défaut, le risque est grand de devoir encore une fois, intervenir a posteriori sur des secteurs ravagés par la concurrence étrangère, à coup de subventions étatiques ou pire, de plan sociaux dramatiques. Ne pourrait-on pas, pour une fois, faire preuve d'un minimum d'anticipation, et adopter une vision qui déborde du cadre temporel des différents mandats des uns et des autres ?

Pour finir, je tiens à rappeler les principales alertes du monde maritime, dont je fais état dans mon rapport :

fixer un horizon, donner un cap à l'enseignement maritime supérieur, qui navigue actuellement dans le brouillard. La création de classes de BTS maritimes, si je m'en félicite, ne résoudra pas le problème de

la spécialisation des sites et de la mise en cohérence des projets immobiliers ;

arbitrer politiquement quant à la baisse du coût du travail pour les armateurs soumis à une concurrence internationale, quant à l'élaboration d'une réglementation relative à la présence de gardes armés à bord des navires français transitant en zone de piraterie, et enfin arbitrer quant à la réforme de la loi de 1992.

Justement, sur la réforme de la loi de 1992, je reste particulièrement préoccupée par le choix que fera le gouvernement entre, d'une part les intérêts de l'industrie pétrolière ; et d'autre part et tout à la fois : la sauvegarde de notre indépendance énergétique sur les stocks stratégiques, le maintien d'une filière d'excellence française en termes de formations et de compétences, le développement de l'emploi maritime et l'accroissement de notre flotte sous pavillon national ?

Pour ma part le choix est fait.

J'espère que le prochain Cimer ne décevra pas les attentes immenses dont je viens de vous faire part, et qu'il sera l'occasion de sensibiliser l'ensemble des ministres concernés aux choix urgents qu'il convient désormais de ne plus reporter en matière de politique maritime.

J'appelle bien entendu mes collègues à voter ce programme 205.