


 L'AVENIR *Mélenchon*
EN COMMUN 2017

LA MER, NOUVELLE FRONTIÈRE DE L'HUMANITÉ



Les livrets de la France insoumise | #41 LA MER



**Ce livret a été rédigé
par un groupe de travail
coordonné par Elise Ballet,
océanographe,
et Nicolas Mayer, chef de
pôle cultures marines et
environnement à la Direction
départementale des territoires
et de la mer de la Gironde.**

**Il complète *L'Avenir en commun*
(édition Le Seuil, 2016, 3 €),
le programme de la France
insoumise et de son candidat
Jean-Luc Mélenchon.**



Sommaire

1 • Notre constat : la mer et ses ressources sont en danger	5
2 • Notre projet : « Et la mer apportera à [chacun] des raisons d’espérer... »	11
3 • Nos propositions : la mer, bien commun et nouvel horizon de l’humanité	15
1. Agir pour l’environnement littoral.....	16
2. Investir dans les énergies marines renouvelables.....	17
3. Développer la pêche durable.....	19
4. Soutenir l'aquaculture extensive et écologique.....	21
5. Mettre en place le modèle coopératif et les circuits courts.....	22
6. Marine marchande : défendre et renforcer le pavillon français contre le dumping social.....	23
7. Construire mieux, déconstruire propre.....	24
8. Pour un transport maritime plus écologique.....	26
9. Développer l’éducation et la formation aux métiers de la mer.....	28
10. Faire de la France le leader mondial de la recherche maritime.....	29
11. Des moyens publics au service de l’ambition maritime.....	31
12. Planifier la périphérie du secteur maritime.....	33
13. Faire de la mer un bien commun de l’humanité.....	34

**Notre constat :
la mer et ses
ressources sont
en danger**

La Terre est la seule planète de notre système solaire à être habitable en raison de la présence massive d'eau à sa surface.

Ce sont les 70 % de sa superficie recouverts d'eau qui permettent la survie de l'humanité. Les deux-tiers de la population mondiale vivent à moins de 100 kilomètres d'une côte. En France métropolitaine, c'est 50 % de la population qui vit dans une bande de 100 km près des côtes.

Pourtant la mer nous reste largement inconnue. Aujourd'hui encore nous ne connaissons qu'une infime partie de cet espace gigantesque. Et alors même que la mer n'a pas révélé l'ensemble de ses secrets, elle subit déjà de plein fouet le dérèglement climatique provoqué par l'activité humaine : réchauffement entraînant la fonte des glaciers, acidification réduisant la biodiversité, hausse généralisée du niveau de la mer...

Une étude réalisée en 2014 offre les premières simulations détaillées de l'acidification de la Méditerranée : entre 1800 et 2001, elle aurait absorbé entre 1 et 1,7 milliard de tonnes de carbone issu des activités humaines ; son Ph diminuant de 0,08 unité, soit une augmentation de 20 % de son acidité. Cette évolution est similaire à celle des océans. La montée du niveau des eaux est estimée à 60 cm dans les 100 prochaines années : associée aux tempêtes qui sont des aléas environnementaux, elle fait courir un risque croissant aux populations.

LES EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE SUR LA MONTÉE DU NIVEAU DES MERS

D'après un rapport du Sénat de 2015, sans adaptation à la remontée du niveau marin, 0,2 à 4,6 % de la population mondiale serait soumise à des submersions marines de récurrence annuelle en 2100 si cette remontée est comprise entre 25 et 123 cm. En raison de leur faible élévation et de leur taille réduite, de nombreuses îles basses sont menacées par une submersion partielle ou totale. **Environ un-e habitant-e sur quatre et un emploi sur trois seraient directement concernés par le risque d'inondation, en raison de l'augmentation de l'urbanisation.** Selon certains experts, « 15 % de la population française (neuf millions de personnes) » vit « dans des secteurs qui, à plus ou moins long terme, seront touchés par une inondation d'intensité remarquable ». Une étude de l'OCDE montre que les villes du bassin méditerranéen (notamment Naples, Marseille, Athènes et Alger), du Golfe du Mexique et de l'Asie du Sud sont des villes où le risque d'inondation devrait s'accroître le plus. L'étude estime à 350 millions de dollars en moyenne, par an et par cité, les dépenses à engager, soit pour les 136 villes étudiées un montant annuel total de 50 milliards de dollars par an.

Le rôle central de la mer dans la vie humaine devrait en faire un bien public.

Loin de cette vision, la mer est devenue 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 off-shore, etc. **La mer est un bien commun essentiel gravement menacé** : par le productivisme, l'appropriation privée, les tensions entre nations et les conflits d'usages que les océans suscitent et subissent. Dans tous les domaines, l'austérité budgétaire réduit les investissements publics aux profits des intérêts particuliers des financeurs privés : privatisation du port du Pirée en Grèce, baisse du budget mer en France... Il faut que ça cesse !

Avec 11 millions de km² d'espace maritime, notre pays dispose du deuxième territoire maritime du monde. C'est un trésor, une opportunité fantastique pour notre peuple dans le siècle qui commence. La mer est un nouvel horizon politique, écologique, culturel, scientifique. C'est aussi une responsabilité historique. La mer est indispensable à l'écosystème qui rend possible la vie humaine. La question n'est pas de savoir s'il faut s'intéresser à elle, mais comment et pour quoi faire ? **Il est urgent de faire entrer la mer dans la politique.** Va-t-on reproduire au large les mêmes dégâts que ceux provoqués à terre ? Ou bien en s'adonnant à la mer de façon maîtrisée n'allons-nous pas du coup changer le mode de production terrestre ?

La France peut agir de façon décisive. Elle ira en tête de ce nouvel âge de l'expansion humaine. Cet enjeu de civilisation est la responsabilité particulière de la France.





Notre projet :
« Et la mer
apportera
à [chacun]
des raisons
d'espérer.. »

Cette citation de Christophe Colomb est à l'image de l'ambition que porte la France insoumise, celle de faire de la mer l'horizon de la règle verte et de la planification écologique.

Projet politique qui vise à recomposer progressivement la transition de l'ensemble des moyens de production, de consommation et d'échange, la règle verte implique qu'il ne soit pas prélevé dans la nature davantage que ce que la terre peut reconstituer.

L'économie de la mer que nous portons est le support de ce nouveau paradigme. Levier d'entraînement de toute l'activité, elle rompt 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 de 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 : le gouvernement de François Hollande méprise ce potentiel de notre pays. 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)



Nos propositions : la mer, bien commun et nouvel horizon de l'humanité

1 Agir pour l'environnement littoral

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.

- Une politique d'aménagement précautionneuse dans la consommation d'espace couvrant la gestion du trait de côte, la protection des populations, l'amélioration des plans de circulation et de transport en commun, le logement et la mixité sociale, sera mise en œuvre. Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres aura pour mission de préserver, en partenariat avec les collectivités territoriales, les espaces naturels, côtiers ou lacustres, d'intérêt biologique et paysager.
- L'assiette et les montants des droits annuels de navigation sur les bateaux de plaisance seront harmonisés, que le navire soit immatriculé en mer ou en eaux intérieures.
- Les initiatives locales en matière de gestion du trait de côte seront soutenues ; l'ingénierie publique au service des élus et des territoires sera renforcée ; un observatoire national du trait de côte regroupera les observatoires locaux.
- Notre programme de 200 000 logements publics par an concernera également les zones littorales, en métropole comme dans les Outre-mer où trois logements sur dix correspondent à des résidences secondaires inoccupées huit mois par an. La lutte contre l'habitat indigne sera par ailleurs une priorité avec la mixité sociale pour objectif.
- L'État s'engagera aux côtés des élu·e·s locaux par une participation aux financements des plans de circulation, pour le développement des transports doux, la création d'aires de co-voiturage et le report modal.

2 Investir dans les énergies marines renouvelables

Au plus vite, dans le cadre du Commissariat 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 sont systématiquement recherchés. Un contrat d'objectif fixera le programme de développement des énergies marines renouvelables (EMR). D'autres mesures seront nécessaires :

- Construire une filière industrielle des énergies marines renouvelables.
- Nationaliser la branche énergies marines d'Alstom et Adwen, la filiale d'Areva aujourd'hui abandonnée à General Electric, Siemens et Gamesa.
- Assurer le développement et la maîtrise publique des réseaux et installations de production.
- Revoir la politique foncière et soutenir financièrement les investissements portuaires nécessaires au développement des énergies marines renouvelables.
- Fixer l'objectif de production d'électricité par les énergies marines renouvelables à 30 GW en 2050 comme le prévoit le scénario Negawatt.
- Lancer sans délai de nouveaux programmes pour l'éolien posé pour poursuivre le développement et amplifier la dynamique jusqu'à 15 GW en 2030.
- Élargir la programmation pour l'éolien flottant, l'étendre à 7,5 GW en 2030.
- Engager le premier volet de production par l'hydrolien dès la validation des phases de test.
- Renforcer la recherche et développement et les projets pilotes pour le stockage de l'électricité.

- Poursuivre la recherche et développement sur les autres EMR (houlomoteur, énergie thermique des mers, etc.).
- Développer dans tous les Outre-mer les programmes d'énergies thermiques des mers ; élaborer un plan pour l'autonomie énergétique des Outre-mer par les EMR : relancer le projet d'autonomie énergétique de l'île de la Réunion, développer les EMR aux Antilles et en Guyane.
- Développer l'usage des algues comme substitut du pétrole : favoriser la recherche pour la production de carburants à partir d'algues non comestibles ; soutenir le développement des productions de plastiques d'algues par la commande publique.
- Décréter un moratoire sur l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures *offshore* dans les eaux territoriales françaises.

POUR UN PÔLE PUBLIC DE L'ÉNERGIE INTÉGRANT LES EMR

La logique de concurrence dans le secteur de l'énergie prouve aujourd'hui son absurdité. Quel spectacle incohérent de voir nos champions industriels s'affronter au lieu de coopérer : Alstom produit des éoliennes *offshore* avec EDF contre GDF, mais des hydroliennes avec GDF contre EDF. Tous ces efforts seront rassemblés et mis en cohérence dans le cadre de la construction d'un pôle public de l'énergie comprenant la branche énergie d'Alstom.

3 Développer la pêche durable

Inventer la « pêche durable » implique de revoir de fond en comble le modèle d'exploitation des ressources marines et de mettre en œuvre les mesures suivantes.

- Changer la définition française de la pêche artisanale (bateaux de moins de 25 mètres avec armateur embarqué) : 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 » (impact moindre sur l'environnement).
- Protéger les emplois et le savoir-faire artisans par la mise en place d'un usage exclusif de la bande côtière des 12 milles nautiques aux pêcheurs artisans (navires de moins de 12 mètres).
- Prendre en compte la petite pêche française pour les orientations des politiques publiques du secteur : cela passe par la consultation des travailleurs artisans, qui représentent la majorité des pêcheurs en France.
- Appliquer les quotas pluriannuels équitables pour donner de la visibilité aux pêcheurs et mettre fin au chalutage en eau profonde.
- Garantir la transparence des aides publiques allouées au secteur de la pêche.
- Mettre en œuvre avant 2020 les objectifs de développement durable des Nations unies (ODD).
- Assurer plus d'équité dans les accords de pêche Nord-Sud : cela implique que l'Union européenne réforme ses accords de pêche pour accompagner le développement des États, notamment africains, avec lesquels elle traite pour avoir accès à leurs ressources sauvages.
- Développer les plans de gestion des pêches pluriannuels pour donner de la visibilité aux professionnels et pour une gestion durable des stocks.

- Conditionner l'application du « zéro rejet » à des études d'impact économique et social préalables et à des mesures d'accompagnement pour les petits armements.
- S'engager dans un plan de renouvellement de la flotte de pêche pour des navires plus sûrs et plus sobres, tout en garantissant une réduction de l'effort de pêche. Les aides s'adresseraient en priorité aux 1700 navires de plus de 37 ans.
- Mettre en place un plan national de conversion des engins de pêche pour en améliorer la sélectivité.
- Protéger 30 % du territoire maritime français 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.

4 Soutenir l'aquaculture extensive et écologique

- **Revoir le « plan stratégique national de développement des aquacultures durables 2020 » pour le rendre plus ambitieux et renforcer les points forts de l'aquaculture française : conchyliculture, ostréiculture...**
- Utiliser les champs d'EMR *offshore* pour développer des zones d'aquaculture en pleine mer, introduire des récifs artificiels favorisant l'algoculture (récifs qui créent des cantonnements inaccessibles aux engins de pêche type chalut de fond).
- Engager l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer) dans la création d'un département de recherche pour l'amélioration variétale des algues, sur le modèle de ce que pratique l'Inra, et en excluant les transformations génétiques.
- Soutenir les alternatives à la pêche minotière, notamment l'alimentation des poissons d'élevage par les sous-produits de la filière de transformation des produits de la mer, l'algoculture et la culture des protéagineux.
- Développer l'aquaculture écologique à terre dans les marais littoraux, notamment ceux acquis par le Conservatoire du littoral.

5 Mettre en place le modèle coopératif et les circuits courts

- **Soutenir les projets coopératifs visant à la transformation et à la distribution des produits de la mer.**
- Adapter les règles administratives pour la transmission familiale des entreprises de pêche sur le modèle existant dans la conchyliculture.
- 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 au pêcheur ou au producteur.

6 **Marine marchande : défendre et renforcer le pavillon français contre le dumping social**

Défendre le pavillon français de premier registre :

- Relever la proportion de marins français dans les équipages des navires inscrits au pavillon bis, registre international Français.
- Introduire l'obligation d'utiliser des navires sous pavillon premier registre pour toute opération d'installation ou 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 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.
- 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 armateurs, des aides remboursables seront consenties pour la construction dans les chantiers français.

7 Construire mieux, déconstruire propre

Développer la construction navale en France :

- Nationaliser les chantiers STX France (Saint-Nazaire, Lorient et les sites de recherche et développement, R&D) dont les infrastructures sont stratégiques pour la construction des bâtiments de la Marine nationale.
- 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).
- Construire en France les navires nécessaires à la Défense nationale et à la protection de l'environnement du domaine maritime français pour renouveler et renforcer la flotte existante.
- Lancer le programme d'épaulement ou de remplacement du porte-avions Charles de Gaulle.
- Combattre le dumping social à domicile en abrogeant la directive sur le détachement de travailleur-euse-s.
- Développer les aides aux recours de matériaux écologiques pour la construction des bateaux, en privilégiant le bois plutôt que le plastique.
- Développer les aides aux recherches en cours sur la propulsion vélique 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).

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.
- Mettre en place une « prime au renouvellement » pour les navires de plus de 30 ans (pêche, plaisance, marine marchande) 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, 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 1^{er} registre.
- Investir pour équiper les ports des terminaux nécessaires à l'alimentation en GNL des navires.

8 Pour un transport maritime plus écologique

Faire du Havre et de Marseille les portes d'entrée obligées vers la France :

- 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 solidaire.
- Réserver l'entrée sur le territoire des matières dangereuses par ces deux ports.

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 point nodal essentiel 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'inter-modalité avec le transport fluvial (écluse fluviale).
- Investir dans les infrastructures et les services ferroviaires et fluviaux dans les ports pour développer l'inter-modalité, 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.

Élaborer une stratégie portuaire nationale cohérente :

- 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 usagers des ports.

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 étalement.
- Accélérer le développement du GNL (gaz naturel liquéfié) comme mode de propulsion, notamment pour le cabotage.

9 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 la métropole, en commençant par ceux qui n'en possède pas (Provence-Alpes Côte d'Azur) 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.
- 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, l'administration de la mer et les professionnels du tourisme avec l'objectif que chaque enfant devra être initié et sensibilisé aux questions maritimes au moins une fois avant sa majorité.
- Renforcer la place des questions marines et maritimes dans les programmes scolaires (technologie, biologie, géographie mais aussi arts, littérature et histoire).

10 **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 le doter d'un nouveau navire hauturier et d'un deuxième submersible habitable pouvant aller jusqu'à 6 000 mètres de fond.
- Poursuivre le développement du réseau de balises en mer Candhis (Centre d'archivage national de données de houle in situ) afin d'affiner les mesures de houle et de pouvoir analyser, plus rigoureusement, le lien entre la houle et son impact sur la côte.
- Construire la première station sous-marine permanente et développer les partenariats internationaux sur le modèle de la station spatiale.

Poursuivre le programme Extraplac :

- Dégager les financements nécessaires à l'achèvement du 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'Inserm (Institut national de la santé et de la recherche médicale) sur les potentialités médicales offertes par des organismes marins.
- Création de bioparcs dédiés aux biotechnologies marines.

11 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.
- Garantir les moyens de la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer) aujourd'hui menacée par l'austérité budgétaire.

Une volonté politique et administrative pour 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.
- Créer un ministère de la mer et une direction générale à la mer pour mener une politique maritime intégrée qui fédère et pilote les politiques d'infrastructures, d'aménagement, de protection de l'environnement, de transport, de pêche et d'aquaculture, d'énergies marines renouvelables et de formation maritime.

Une Marine nationale considérée pour une France souveraine :

- Assurer la sécurité de la flotte française par la Marine nationale, refuser les gardes privés à bord des navires.
- Renforcer les moyens humains et matériels de la Marine et faire de la protection écologique maritime un nouvel instrument de souveraineté.
- Lancer la réflexion sur les moyens maritimes nécessaires à la Défense nationale

EUROPE : POUR LA MER AUSSI, ROMPRE POUR REFONDER

Les questions maritimes ne sont pas hors-sol. Elles sont souvent corrélées au premier chef avec 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.

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, travailleurs détachés exploités dans les chantiers navals ou pour la construction d'éoliennes...

Notre politique maritime ne pourra voir le jour sans une confrontation avec les traités, les règles et les dirigeants libéraux européens. Pour la mer aussi, il faudra recomposer avec cette Europe ou rompre pour refonder la politique maritime et les coopérations.

12 Planifier la périphérie du secteur maritime

Évaluer et anticiper la gestion des littoraux :

- Faire le bilan de la Loi Littoral, notamment par le biais d'une commission d'enquête, mettre en place une mission scientifique d'évaluation de l'impact de l'élévation du niveau des mers sur les rivages français et élaborer un plan d'adaptation.
- 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.

Développer un tourisme maritime respectueux de l'environnement et des professionnel-le-s :

- Développer le pécaturisme et le tourisme industriel maritime (touristes embarqué-e-s sur des navires, visite des criées et équipements portuaires) dans une logique pédagogique, en lien avec les professionnel-le-s 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 écologiques pour le nettoyage des coques de bateau.

13 **Faire de la mer un bien commun de l'humanité**

Assumer la responsabilité particulière de la France en matière maritime :

- Agir pour faire reconnaître la mer comme « bien commun de l'humanité » par l'ONU et pour que soit instituée une législation internationale sanctionnant durement les pollutions maritimes selon le principe pollueur-payeur.
- Prendre une initiative internationale pour lancer une campagne de dépollution des mers et de récupération des déchets flottants.
- 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 en Antarctique.

Développer les coopérations maritimes de la France avec ses voisins :

- 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 avec les États voisins.



LA MER

NOUVELLE FRONTIÈRE DE L'HUMANITÉ

Les livrets de la **France insoumise** complètent **L'Avenir en commun**, le programme de la France insoumise et de son candidat **Jean-Luc Mélenchon**.

L'Avenir en commun n'a de sens que si nous le construisons ensemble au cours d'un processus collectif de débats.

La collection des « Livrets de la France insoumise » offre cet espace d'échanges pour enrichir le programme en continu.

Les livrets abordent une variété de sujets qui donneront à la France son nouveau visage et l'inscriront différemment dans le monde. On peut gouverner autrement le pays si l'on se tourne vers le peuple.

Chaque livret expose les enjeux du sujet et dessine les perspectives d'une révolution citoyenne dont notre pays a tant besoin. Chaque livret présente aussi les mesures nécessaires pour y arriver. Le tout sera à chaque fois le fruit d'un travail collectif et coordonné.

Le programme *L'Avenir en commun* est élaboré sous la direction de Charlotte Girard, juriste et Jacques Généreux, économiste.

La collection des « Livrets de la France insoumise » est coordonnée par Laurent Levard, agroéconomiste et Danièle Obono, chercheuse en anthropologie sociale.

 **L'AVENIR
EN COMMUN** *Mélenchon
2017*

Retrouvez toutes les informations
sur le programme l'Avenir en commun
sur www.jlm2017.fr

