



# 100 PROPOSITIONS POUR LA MER, LES OUTREMERS ET SAINT- PIERRE-ET-MIQUELON

L' "ARCHIPEL FRANCE" : UNE APPROCHE GÉO-ÉCONOMIQUE NOVATRICE p. 2

## PARTIE 1 / 60 PROPOSITIONS POUR LA MER & LES OUTREMERS

1. Appliquer la Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux p. 6
2. Valoriser durablement nos espaces maritimes et notre biodiversité p. 6
3. Encourager l'enseignement et l'emploi maritimes p. 7
4. Adapter notre diplomatie maritime aux évolutions du droit p. 8
5. Optimiser la planification spatiale de nos ports et de nos littoraux p. 10
6. Renforcer notre gouvernance et notre fiscalité maritimes p. 11
7. Moderniser nos capacités navales et de cyber-défense p. 12
8. Innover : navires, drones et infrastructures p. 13

## PARTIE 2 / 40 PROPOSITIONS POUR SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON

1. Faiblesses structurelles de l'Archipel p. 15
2. Repenser notre modèle économique local p. 17
3. Investir dans nos infrastructures p. 18
4. SPM : l'Europe en Amérique, la France en Arctique p. 19

par KARINE CLAIREAUX

Sénateur de Saint-Pierre-et-Miquelon, Maire de Saint-Pierre  
Présidente du bureau du Conseil National de la Mer & des Littoraux  
Membre du groupe d'études Arctique-Antarctique-TAAF du Sénat

## L'ARCHIPEL FRANCE UNE APPROCHE GÉO-ÉCONOMIQUE NOVATRICE

En proie au désarroi et à la tentation des extrêmes, les français attendent un nouveau récit national conquérant et positif. Une nouvelle histoire. De nouvelles perspectives. C'est là que tous les regards devraient se braquer vers la mer.

Chargée d'Histoire, porteuse d'un imaginaire fort, constitutive de notre identité populaire et recelant un potentiel méconnu, la mer peut endosser ce rôle de rénovateur du "Roman Français". Notre rapport à elle est consubstantiel de notre destin national. Elle a été notre assurance-vie. Elle est notre avenir. Elle est notre grenier. Elle est notre maison. Elle régule nos vies, nos économies et nos démocraties.

La mer, c'est à la fois un nouveau souffle industriel, un nouveau territoire de progrès et un nouveau projet sociétal.

La mer, c'est aussi le vecteur politique à partir duquel la France exprime la pleine mesure de l'universalité de ses valeurs. Nous devons la placer à l'avant-garde du prochain quinquennat.

\*\*\*

Comment nourrir 7 milliards d'êtres humains au moyen des seules ressources terrestres ? Comment redynamiser nos littoraux ? Comment en finir avec l'idée que la Mer est la poubelle des Terres ? Comment combattre les stress hydriques, anticiper et éviter les futures guerres de l'eau ? Comment réconcilier la France avec son potentiel maritime ? Comment innover en mer et pour la mer ? Comment faire pour que nos jeunes s'intéressent aux métiers de la mer ? Comment pleinement intégrer l'Hexagone et les outremer ?

Les enjeux maritimes de notre pays sont multiples et protéiformes. Sous l'impulsion du précédent gouvernement et du Conseil National de la Mer et des Littoraux réinstallé, la France a pris la pleine mesure de l'influence mondiale que ses mers et ses outremer lui procurent.

Il faut à présent accentuer cette dynamique pour faire du continuum terre-mer-outremer le coeur du projet et de notre récit national pour l'avenir. Une fois pensé comme un continuum terre-mer-outremer, notre pays exprimera pleinement ses spécificités, ses atouts et ses potentiels si particuliers.

Toutes ces questions trouvent en partie leur réponse dans les 26 objectifs prioritaires et les 4 axes de travail de la nouvelle Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux (SNML) – adoptée en novembre 2016, promulguée en février dernier – qui a fait l'objet de plus de 170 contributions d'acteurs du maritimes publics et privés depuis trois ans.

La SNML, c'est la concrétisation des travaux du Grenelle de la Mer de 2009, où, sous l'impulsion de Christian Buchet, nous avons porté le concept d'« Archipel France » – qui ne fit pas tout de suite l'unanimité. Ce concept d'« Archipel France », il est développé, précisé et concrétisé tout au long de la SNML.

De plus, ce concept d'« Archipel France » ne se limite pas à la mer et aux outremer. Il englobe également nos littoraux. En effet, sans inclusion des interfaces stratégiques que sont nos littoraux, comment développer un véritable continuum terre-mer-outremer ?

Aussi, si l'on ne prenait en compte que les terres émergées, nous ne développerions qu'une politique maritime de surface. Or, développer un véritable continuum terre-mer-outremer, c'est aussi repenser notre conception de la spatialité maritime en passant de la 2D à la 4D. Au-delà d'un simple continuum horizontal de surface, il faut penser l'Archipel France de manière verticale : notre domaine maritime commence dans les sous-sols marins et prend fin tout là-haut, dans l'Espace, là où nos satellites surveillent, cartographient et protègent nos mers.

Pour illustrer concrètement cette conception renouvelée de la spatialité maritime que je propose : oui, le juriste maritime parisien, le pêcheur breton au large de Concarneau et l'ingénieur spatial guyanais à Kourou sont tous trois des maillons indispensables d'une même politique, la politique maritime de notre "Archipel France". L'enjeu du prochain quinquennat est de parvenir à rassembler ces profils et ces territoires si divers et si complémentaires dans une même politique cohérente. Avec le Secrétariat Général de la Mer et les organisations représentatives comme le Cluster Maritime Français, Armateurs de France, les ONGs et le monde de la recherche, il nous faudra nous unir pour concevoir et appliquer une politique maritime intégrée du local au mondial, en position de leadership dans la politique maritime de l'Union Européenne.

De plus, au-delà de l'horizontal et du vertical, il faut concevoir également la mer dans le temps : préparer la montée des eaux, compléter le droit international, gérer des bio-ressources mouvantes qui se moquent des frontières administratives, anticiper ces structures flottantes qui créeront de nouvelles communautés humaines, sécuriser les activités commerciales, lutter contre les conséquences à long terme des pollutions marines actuelles, prévenir l'érosion des littoraux... La mer s'inscrit dans le temps.

Envisager la mer en quatre dimensions, c'est aussi la rapprocher de l'Espace et des Pôles, deux autres domaines géographiques et politiques dont les enjeux se conçoivent sur un temps plus long qu'un simple quinquennat. En effet, la Mer, l'Espace et les Pôles ont de nombreux enjeux et réalités en commun : un potentiel immense, d'importants besoins en recherche et en cartographie, un droit international qui reste à définir, des contributions stratégiques de plus en plus prégnantes, un équilibre à trouver entre conservation et empreinte des activités humaines, et des innovations susceptibles de faire progresser nos sociétés... Et ils sont complémentaires. Ce qui se passe en mer, dans l'espace et aux pôles détermine la santé de nos terres.

En somme, la mer est un domaine politique éminemment interministériel car il est transdisciplinaire et transsectoriel par nature. Nous devons rompre avec les chaînes de décision en silos.

Il nous faut donc appréhender notre politique et notre spatialité maritimes au travers d'une pensée systémique.

C'est pourquoi, s'il adhère à cette logique de continuum stratégique terre-mer-outremers que je propose, le prochain président de la République devra absolument consacrer un ministère capable d'incarner ce continuum stratégique sous toutes ses dimensions. Car ainsi vont la France comme l'Union Européenne : sans ministère, point d'incarnation politique !

Concrètement, pour une cohérence politique et administrative, il faut a minima un ministère de la Mer, des Littoraux et des Outremers, compétent notamment pour l'aménagement du territoire marin, ultramarin mais aussi littoral, avec des compétences couvrant également les activités sous-marines et polaires ainsi que les activités spatiales appliqués au maritime.

Sa feuille de route pour 2022 et pour préparer la France des années 2030 pourrait se résumer en cinq mots : recherche, innovation, croissance, emplois et rayonnement stratégique.

\*\*\*

Avec la Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux (SNML) de février 2017, la France a entamé sa transition maritime : passer d'une gestion intégrée des zones côtières (GIZC) jusqu'alors pensée au cas par cas, voire en silos, à une véritable gestion intégrée mer et littoraux (GIML). Une GIML à la française, c'est concrétiser l'idée d'"Archipel France" en termes politiques, socio-économiques et administratifs.

Il faut donc poursuivre la dynamique afin que la France soit réellement reconnue comme le seul continuum terres-mers-outremers d'échelle mondiale, avec nos littoraux servant d'interfaces entre tous ces espaces interconnectés, crédible sur les réponses juridiques, technologiques, écologiques et sociétales à apporter aux meta-dynamiques qui sous-tendent le développement de la planète dans les 20 prochaines années.

Les besoins exponentiels de l'Homme sont dictés par cinq meta-dynamiques :

- l'explosion de la démographie depuis 100 ans,
- l'accélération de la vitesse de circulation de la masse monétaire mondiale,
- l'accroissement des inégalités intra-nations et inter-nations,

- l'urbanisation massive,
- la constitution de classes moyennes dans toutes les économies (hors PMA<sup>1</sup>).

Trois meta-facteurs sont à la fois les causes de l'explosion de ces besoins et les moyens d'y répondre :

- une ressource matérielle primaire : l'énergie
- une ressource immatérielle primaire : l'information
- un espace : la mer, par laquelle transitent 95% des transports de marchandises dans le monde et dont le volume de conteneurs maritimes manutentionnés dans les ports devrait quadrupler à l'échelle mondiale d'ici 2030.<sup>2</sup>

Parce que notre domaine maritime est le plus vaste au monde ; parce que notre volontarisme pour le développement des peuples est gravé dans notre ADN ; parce que nos chercheurs et nos industries peuvent concevoir les innovations qui solutionneront ces risques, la France doit impérativement prendre ses responsabilités, chez elle comme dans le monde, pour permettre aux futurs 9 à 10 milliards d'individus<sup>3</sup> de disposer d'un environnement de qualité, permettant le développement de chacun et la paix pour tous.

Pour ce faire, la France doit montrer la voie. Nous devons tourner notre jeunesse et les acteurs de l'économie terrestre (agriculture, énergie, santé...) vers la mer. Aujourd'hui, l'économie maritime représente déjà 14% de notre PIB et 820 000 emplois.<sup>4</sup> Il faut donc soutenir les acteurs classiques de l'économie maritime (industries navale et offshore, pêche, ports, transport...) et encourager les innovations technologiques (drones, transformation numérique, robots...), pour créer de nouvelles filières durables (aquaculture, biotechnologies, énergies marines renouvelables, transport propre, sûreté marine...).

Ces filières, transformées et nouvelles, nous feront repenser l'interface terre-mer où l'homme travaillera et vivra donc davantage, suscitant la création d'autres activités économiques et services (aménagement des territoires, tourisme, gestion durable des ressources, suivi des milieux et des écosystèmes, valorisation de la biodiversité...). A l'avant-garde d'une France que nous voulons à nouveau conquérante, la mer doit donner sa chance à tous !

Alors, à l'heure où nos concitoyens attendent un nouveau récit national positif pour croire en un avenir commun, ce tournant vers la mer est une opportunité historique de construire un nouveau modèle de développement durable et responsable.

Pour renouveler notre récit national et montrer la voie dans le monde, il nous faut innover par la mer, protéger la mer et nous projeter en mer. Car telle est la marche de l'Histoire : si nous ne prenons pas la mer, d'autres nations moins scrupuleuses la prendront et nous en subirons les conséquences stratégiques, économiques et environnementales.

\*\*\*

Cela fait quatre siècles que la France ne se voit plus comme une puissance tournée vers la mer. Chacun connaît la déclaration du Duc de Sully, Maréchal, pair de France et, surtout, surintendant des finances à partir de 1598, qui aimait répéter à Henry IV et à sa cour une phrase devenue supposément intemporelle : "le labourage et le pâturage sont les deux mamelles dont la France est alimentée". Synthétique plaidoyer pour une France continentale plutôt que maritime, cette célèbre phrase marque l'an 0 de la relation platonique entre la France et la mer.

Aujourd'hui, la France-sur-Mer et les Terres-de-France cohabitent sans vraiment se parler, ni se comprendre. Pire, elles semblent comme en compétition. Nous devons les rassembler.

Cela passe par l'action politique. La mer et les outremer doivent toujours justifier leur place dans la République. En effet, ce sont les seuls champs de l'action politique pour lesquels on demande toujours en préalable : combien ça va coûter, et combien ça va rapporter ? Il faut maritimer les esprits, insuffler l'esprit d'investissement, la culture du risque (calculé).

<sup>1</sup> PMA : "Pays les moins avancés", catégorie socio-économique de pays créée par l'ONU (48 pays en 2016)

<sup>2</sup> OCDE. "Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030". Mars 2012.

<sup>3</sup> ONU, département des affaires économiques et sociales. "World Population Prospects". Juillet 2015.

<sup>4</sup> Boston Consulting Group. "Baromètre de la Maritimisation de l'Economie". Fondation de la Mer. Février 2017. France.

La France du XXI<sup>e</sup> siècle doit-elle être continentale ou maritime ? La bonne réponse est évidente : la France du XXI<sup>e</sup> siècle, c'est les deux ! Continental et maritime, l'Archipel France est un continuum territorial unique au monde. L'Archipel France, c'est le seul pays sur lequel le soleil ne se couche jamais. Notre plus grande frontière avec un autre pays est non pas avec le Brésil mais avec l'Australie ! Elle ne se situe pas sur terre, mais en mer et au pôle (sud, en l'occurrence).

Dans ce cadre de pensée, voici donc 100 propositions complémentaires entre-elles pour maritimer notre pays durant la mandature à venir. 60 d'entre-elles sont focalisées sur la mer, les outre-mers et les littoraux et les 40 restantes portent sur mon territoire, Saint-Pierre et Miquelon.

Puisque la mer est notre avenir écologique, économique et sociétal, n'ayons pas peur d'être ambitieux avec elle, et pour elle !

## PARTIE 1 / MER & OUTREMERS

### 1. Appliquer la Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux

La Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux a été adoptée en novembre 2016 et promulguée en février 2017. Consensus réalisé sur la base de plus de 170 contributions de l'administration, d'élus et de la société civile, la SNML article 26 objectifs d'avenir autour de 4 axes de travail.

L'enjeu premier de la prochaine mandature est donc d'assurer la bonne mise en œuvre de la SNML, de poursuivre la voie de la concertation pour détailler et suivre l'implémentation des 26 objectifs, et faire évoluer les mentalités pour basculer d'une France terrestre à l'"Archipel France", c'est-à-dire faire émerger un développement durable de notre territoire basé sur un continuum terre-mer-outremers.

P1/ Assurer la bonne mise en œuvre, par tous les acteurs, de la Stratégie Nationale pour la Mer et les Littoraux (SNML), via le Conseil National de la Mer et des Littoraux, en coopération avec le Secrétariat Général de la Mer, la Délégation pour la Mer et les Littoraux, les Comités Maritimes de Façade, le Comité France Maritime, le Comité stratégique de la filière navale, le Cluster Maritime Français, le GICAN, le MEDEF et la Fondation de la Mer, notamment.

P2/ Rédiger un Livre Bleu de la Mer et des Littoraux, au moyen de groupes de travail thématiques coordonnés par le Conseil National de la Mer et des Littoraux en mode projet, afin de recueillir les meta-dynamiques du secteur, d'anticiper les évolutions du droit de la mer, et de définir nos objectifs maritimes stratégiques à l'horizon 2050.

P3/ Lancer une campagne de communication grand public "Archipel France", pilotée par le Service d'Information du Gouvernement, en lien avec le Secrétariat Général de la Mer, le Conseil National de la Mer et des Littoraux et le Ministère de l'Education Nationale, pour développer ce nouveau récit national et faire connaître les enjeux et les perspectives du secteur maritime en métropole, outremers et via notre réseau diplomatique.

### 2. Valoriser durablement nos espaces maritimes et notre biodiversité

Si la mer est notre avenir de par les activités en surface, sur les littoraux ou de par la puissance de ses courants, elle l'est aussi dans sa colonne d'eau, dans ses fonds et dans l'infiniment petit. Ces-derniers attirent tout particulièrement les investisseurs. Il convient donc d'agir pour que la France puisse à la fois tirer le meilleur de la mer tout en la protégeant, pour que l'économie soit au service de l'écologie.

P4/ Lutter à l'échelle européenne contre les distorsions de concurrence entre états-membres, notamment dans le secteur de la pêche.

P5/ Développer et encourager les circuits courts pour les produits de la mer, afin de réduire l'empreinte écologique du transport et de valoriser encore davantage les territoires littoraux.

P6/ Engager une réforme du Code Minier dans le but d'ouvrir un droit raisonné à l'exploitation des ressources pétro-gazières et minérales offshores dans les outremers qui en feront la demande, afin de permettre aux territoires ultramarins dont la manne minérale peut servir le développement local de bien pouvoir le faire, dans le strict respect de normes à concevoir autour de l'objectif de fixer un nouveau standard à promouvoir afin de d'autres pays s'alignent dessus.

P7/ Assurer un contrôle strict des techniques d'extraction minérales marines, en renforçant les capacités d'inspection, d'analyse et de sanction, notamment dans les outremers.

P8/ Encourager la recherche et le développement de techniques extractives innovantes et d'unités de production d'énergie marine plus respectueuses des écosystèmes, en orientant notamment les crédits publics vers le soutien à la recherche et au développement des entreprises plutôt qu'à subventionner les installations en bout de chaîne (ce qui donne lieu à des abus aujourd'hui dont souffrent notamment les collectivités locales).

P9/ Créer un régime d'assurance spécifique aux activités maritimes polaires, sur le modèle de celui créé pour les énergies marines renouvelables.

Qu'il s'agisse de services à terre, de conception et construction de yachts ou d'offrir des expériences touristiques exceptionnelles, les entreprises françaises possèdent un savoir-faire inégalé croisant tourisme et luxe qui attire les riches consommateurs du monde entier et permettent de drainer un tourisme maritime et littoral de gamme inférieur mais néanmoins attiré par l'image de marque française. Par ailleurs, la valorisation de la biodiversité de l'"Archipel France" par l'industrie du tourisme comme par l'industrie du luxe constitue également un objectif à soutenir et à mettre en avant.

P10/ Créer des passerelles entre les Pôles de compétitivité Mer et la Cosmetic Valley, afin de rapprocher la recherche en bioprospection marine et la recherche en biotechnologies, médecine, pharmacie et cosmétique dans le but de créer de nouveaux fleurons de ces secteurs en valorisant la biodiversité marine.

P11/ Assurer la pérennité du modèle économique de la SNSM et créer des "contrats de développement maritime" entre l'état et les départements littoraux, mettant particulièrement en valeur les industries porteuses d'emplois non-délocalisables, valorisant de manière durable la biodiversité locale comme par exemple au travers du tourisme ou de l'aquaculture de haute qualité ; et pérennisant les conditions de la bonne sécurité des activités en mer, de manière à engager une véritable transition de tous les départements littoraux de métropole vers la constitution de véritables interfaces stratégiques terre-mer-outremers.

P12/ Installer l'Agence Française de la Biodiversité dans un territoire d'outre-mer, afin de rendre justice à la biodiversité des outremers (97% de la biodiversité française) et contribuer à leur visibilité.

P13/ Engager une réflexion avec les clusters maritimes ultramarins pour la constitution de pôles de compétitivité maritimes spécialisés outremers, afin de renforcer des avantages comparatifs locaux existants et d'orienter certains territoires vers de nouvelles industries porteuses d'emplois non-délocalisables autour de la mer.

P14/ Soutenir la création d'un pôle de compétitivité yachting en métropole et un second dans un territoire d'outremer, afin de mettre en valeur cette industrie porteuse d'emplois non-délocalisables et de positionner un de nos territoires d'outremer comme un centre de tourisme de plaisance et d'affaires orienté yachting et luxe.

### 3. Encourager l'enseignement & l'emploi maritimes

Pour développer le secteur maritime, il ne faut pas que du capital ou des incitations aux entreprises, il faut surtout et avant tout du personnel bien formé et passionné. Pour ce faire, il est nécessaire de capitaliser sur le bon réseau d'enseignement maritime déjà existant pour l'orienter vers des filières d'avenir et l'innovation. Il faut également harmoniser la qualité de l'enseignement maritime entre la métropole et les outremers. Enfin, il faut rendre le secteur maritime attractif pour la jeunesse : susciter des vocations même hors des zones littorales, aider les entreprises du maritime à renforcer leur marque employeur pour convaincre des jeunes talents, et assurer une meilleure protection sociale tout au long de la carrière de marin.

P15/ Créer un Conseil National de l'Enseignement Maritime, rassemblant une masse critique d'acteurs universitaires, professionnels et publics suffisante pour en faire un organe de promotion de l'enseignement maritime à l'international et de négociation et conclusion de partenariats et de double-diplômes, notamment avec les puissances maritimes émergentes (Inde, Iran, Australie, Argentine, Mexique...).

P16/ Encourager les universités et écoles maritimes à créer des formations certifiantes en nouvelles technologies, internet des objets, navigation autonome, intelligence artificielle/robotique, motorisation LNG/hydrogène, navigation polaire, analyse des risques géo-économiques, diplomatie maritime, sauvetage en mer, aquaculture...

P17/ Créer un portail internet de l'emploi maritime, une plateforme internet spécialement dédiée aux métiers du maritime basée sur trois espaces : un espace "orientation écoles" pour aider les jeunes lycéens à trouver leur formation supérieure maritime, un espace "découverte entreprises" pour aider les entreprises du maritime à développer leur marque employeur et à attirer les meilleurs jeunes talents, et un espace "orientation emploi" pour



connecter les demandeurs d'emplois et les entreprises du maritime sur la base d'une évaluation de compétences et de simulations réalisées intégralement en ligne.

P18/ Engager une large concertation pour une amélioration des grilles de cotisation et d'indemnisation de l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM), afin notamment de mieux prendre en compte la pénibilité des métiers de la mer, renforcer la compétitivité et l'attractivité des marins français et rationaliser leur prise en charge.

P19/ Proposer des initiations aux sports nautiques dans les programmes scolaires des écoles élémentaires hors des zones littorales et systématiser les "classes de mer", afin que chaque jeune français puisse avoir vu au moins une fois la mer avant son orientation au collège et ainsi être sensibilisé aux potentiels de la mer et à la culture marine dès le plus jeune âge.

P20/ Développer des lycées professionnels maritimes et aquacoles (établissements publics maritimes) dans les outre-mers, afin d'orienter davantage de jeunes vers des filières d'avenir locales professionnalisantes et d'importer de l'expertise pour la formation continue au-delà de ce que font déjà les quelques centres de formation privés existants.

P21/ Créer, au sein de la réserve citoyenne de la Marine, un réseau d'ambassadeurs jeunes (moins de 35 ans), afin de porter la voix du secteur maritime et de l'engagement auprès d'étudiants du supérieur mais aussi auprès des lycéens et collégiens en phase d'orientation professionnelle.

P22/ Encourager la formation continue, notamment dans les outre-mers, afin de développer l'agilité des travailleurs du maritime et d'accompagner la diversification des activités économiques littorales, notamment vers l'aquaculture, les énergies marines renouvelables, la valorisation de la biodiversité ou les nouvelles technologies.

#### 4. Adapter notre diplomatie maritime aux évolutions du droit

La France possède le premier domaine mondial en zones économiques exclusives (11 691 000km<sup>2</sup>).<sup>5</sup> Nos eaux représentent 8% des domaines maritimes, 10% de la biodiversité marine<sup>6</sup> ainsi que 10% des récifs et 20% des atolls coralliens dans le monde<sup>7</sup>. La France se doit donc de porter une diplomatie maritime à la hauteur de ses atouts, de la biodiversité qu'elle recèle et de la longueur de ses frontières maritimes donnant sur les eaux internationales, et de s'en donner les moyens. Et ce, particulièrement à l'heure où s'engagent les premières négociations formelles pour une codification du droit de la haute mer et alors que le programme Extraplac n'est pas arrivé à son terme.

P23/ Se positionner comme la principale force de proposition dans les négociations pour une codification du droit de la haute mer (Montego Bay II), afin de protéger nos intérêts nationaux dans la haute mer, de protéger les écosystèmes marins internationaux malgré l'accroissement programmé des activités maritimes et d'assurer la bonne organisation des futures activités extractives en haute mer dans la colonne d'eau et dans les fonds marins.

P24/ Prendre le leadership diplomatique en Europe et dans le monde en matière de normes souples dans le secteur maritime, afin d'orienter le secteur maritime international vers l'émergence, le respect et le contrôle de "bonnes pratiques" dans le but de protéger les écosystèmes marins et de tirer l'ensemble du secteur vers une empreinte écologique limitée malgré une activité accrue.

P25/ Faire de la lutte contre la surpêche et les plastiques en mer un élément structurant de la diplomatie française.

P26/ Inscrire à l'action des Institut Français à l'étranger la promotion du patrimoine culturel maritime français, afin de positionner la France dans le monde comme la puissance maritime de premier plan qu'elle est de par ses atouts, sa biodiversité, son expérience mais aussi de par sa culture et son histoire maritimes.

---

<sup>5</sup> Daniel Pauly & Dirk Zeller eds., "Global Atlas of Marine Fisheries". Island Press. Octobre 2016. Etude réalisée à partir des données du VLIZ Maritime Boundaries Geodatabase, Institut Flamand de la Mer (Belgique).

<sup>6</sup> Museum National d'Histoire Naturelle, "Référentiel taxonomique national TAXREF v10.0". Novembre 2016

<sup>7</sup> Andréfouët et al. "Atlas des récifs de France outre-mer", Institut de Recherche pour le Développement, Initiative Française pour les Récifs Coralliens (IFRECOR). 2008



P27/ Renforcer les moyens d'analyses cartographiques, techniques et juridiques des équipes traitant les présents ou futurs dossiers d'extensions aux plateaux continentaux devant la Commission des Limites du Plateau Continental de l'ONU.

P28/ Créer un programme "Personnalités Maritimes d'Avenir", piloté par le Centre d'Analyse et de Prévision Stratégique du Ministère des Affaires Etrangères afin d'identifier les jeunes entre 25 et 35 ans, en France, en Europe à l'international, qui feront le monde maritime de demain, puis organiser des rencontres sur le modèle du Young Leaders Programme de la French-American Foundation.

P29/ Lancer le "European Maritime Stakeholders Forum", un forum diplomatique bisannuel à Paris rassemblant les acteurs européens du maritime piloté par le Ministère des Affaires Etrangères, en collaboration avec le European Network of Maritime Clusters (ENMC), la Commission Européenne (DG Mare) et l'Association des Pays et Territoires d'Outre-Mer (OCTA), avec au moins deux éditions sur la prochaine mandature.

La mer est l'avenir de nos outre-mers français. Mais la mer est aussi l'avenir de l'Union Européenne. Et si la perspective d'un "Archipel France" est prometteuse, la perspective d'un "Archipel Europe" – à travers les présences françaises, néerlandaises, espagnoles, portugaises et danoises dans le monde – l'est encore plus. Il apparaît donc nécessaire de repenser le rapport entre les outre-mers français et européens, les acteurs maritimes et les institutions centrales à Paris et Bruxelles, notamment la Commission et le SEAE.

P30/ Porter une attention toute particulière au maintien des zones de pêche historiques des pêcheurs français dans les négociations sur la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne.

P31/ Mieux porter la voix des outre-mers à Bruxelles avec la création d'une représentation spécifique "France-Europe-Outre-mers", afin que les politiques de l'Union prennent mieux en compte les spécificités de nos outre-mers en matière de pêche, d'exploitation des ressources marines et de développement maritime.

P32/ Œuvrer pour inscrire l'orientation maritime vers l'Arctique de certains territoires français (Saint-Pierre-et-Miquelon, Hauts-de-France) dans la prochaine communication sur l'Arctique de la Commission Européenne et du Service Européen d'Action Extérieure (SEAE), afin de mieux faire connaître et reconnaître les intérêts et potentiels arctiques de nos territoires.

P33/ Porter un effort d'harmonisation des législations maritimes européennes, afin notamment de lutter contre toute forme de dumping (social, environnemental, fiscal, sécurité) dans l'espace maritime des Etats membres.

P34/ Porter un cadre de protection sociale fort pour les marins, notamment au moyen d'une taxe à l'échelle communautaire frappant tout navire touchant un premier port européen vouée à compenser le non-alignement des normes sociales à bord sur les normes sociales européennes. Les contrôles pourraient être confiés aux autorités nationales et/ou à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA).

## 5. Optimiser la planification spatiale de nos ports et de nos littoraux

A l'heure où la France ne dispose plus de port figurant dans le top 10 des ports à conteneurs en Europe, et à l'heure où la SNML consacre le concept d'"Archipel France", il apparaît nécessaire d'évaluer la pertinence stratégique de notre maillage portuaire et plus généralement de l'empreinte au sol des zones littorales, en métropole et outre-mer. Il faut optimiser l'utilisation de ces espaces en tant qu'interfaces entre la terre, la mer et les outre-mers avec comme objectif la concentration des activités économiques et industrielles pour assurer la préservation d'un maximum de zones littorales.

P35/ Evaluer la pertinence stratégique du maillage portuaire hexagonal existant, en collaboration avec les gestionnaires portuaires afin de repenser l'organisation des flux maritimes entrants et de transbordement dans l'optique de développer d'ici la fin de la mandature une stratégie intégrée de ports primaires (à portée internationale), secondaires (à portée régionale) et tertiaires.

P36/ Développer la gestion automatisée des ports à conteneurs et de transbordement (smart ports), afin de recréer les conditions de la compétitivité des ports français et d'accélérer le développement des villes portuaires françaises.

P37/ Evaluer la pertinence stratégique de l'intégration du maillage portuaire outremer au regard des évolutions du trafic maritime international, en collaboration avec les gestionnaires portuaires afin de positionner un ou plusieurs territoires d'outremer comme des centres régionaux de transbordement dans l'optique de développer d'ici la fin de la mandature une stratégie intégrée de ports primaires (à portée internationale), secondaires (à portée régionale) et tertiaires.

P38/ Consolider les Pôles de compétitivité Mer hexagonaux avec les clusters maritimes ultramarins, afin de permettre le développement de Pôles de compétitivité spécialisés outremer, d'accroître la surface de recherche et développement les Pôles Mer, et de faire de la marque "Pôle Mer" une référence internationale tant en termes qualitatifs qu'en termes de maillage international avec une présence dans tous les grands bassins géo-économiques (à l'exception du Pacifique Nord).

Plus largement, les avantages comparatifs des littoraux français sont multiples, particulièrement variés et parfois soumis à des conflits d'usages : industries, activités militaires, côtes sauvages, littoraux protégés, fronts de mer urbanisés, côte soumises à stress écologiques, activités sportives de renommée mondiale... Dans la logique du développement d'un continuum terre-mer-outremer, il apparaît nécessaire de cartographier les avantages comparatifs des littoraux métropolitains et ultramarins afin de développer une politique de promotion intégrée de l'ensemble des zones littorales.

P39/ Lancer une évaluation économique à portée prospective des zones littorales, pilotée par le Conservatoire du Littoral et le Commissariat général à l'égalité des territoires, analysant l'utilisation des sols sur une bande de 5 kilomètres de profondeur afin de mieux comprendre comment développer une politique d'interface terre-mer susceptible de maximiser les flux humains et économiques tout en préservant au mieux les écosystèmes.

P40/ Encourager un rapprochement entre les acteurs portuaires et les acteurs du ferroviaire, afin de créer un continuum multimodal littoral-fluvial-rail qui permette de réduire au maximum l'usage de la route dans les transports de marchandises.

## 6. Renforcer notre gouvernance et notre fiscalité maritimes

Pour organiser l'"Archipel France", attirer des talents, accélérer et la prise de décision, soutenir les acteurs de la recherche et développer les politiques les plus intégrées possibles, il est urgent de revoir la gouvernance de la France maritime et, dans certains cas précis, la fiscalité applicable aux activités maritimes ou à certains territoires dont l'économie dépend essentiellement des activités maritimes et littorales.

P41/ Créer un ministère de la Mer, des Littoraux et des Outremer, chargé des outremer, de la mer, de la pêche et de l'aménagement du littoral, ce grand ministère serait un outil de gouvernance inédit pour appliquer de manière intégrée la SNML, la loi sur l'Égalité Réelle Outre-Mer et réaliser les missions d'aménagement des zones littorales, qui seront découplées de l'existant ministère de l'Aménagement du Territoire — lequel serait recentré sur les activités et la ruralité terrestres. L'organisation de la coopération interministérielle resterait confiée au Secrétariat Général de la Mer.

P42/ Rattacher le Conseil National de la Mer et des Littoraux au ministère de la Mer, des Littoraux et des Outremer, afin que le ministère nouvellement créé travaille en relation directe et constante avec tous les acteurs du maritime pour efficacement piloter l'implémentation de la SNML et la rédaction du Livre Bleu de la Mer et des Littoraux, notamment.

P43/ Instaurer une périodicité semestrielle pour l'organisation de Comité Interministériel à la Mer et aux Littoraux (CIML, ex-CIMer), afin d'assurer la bonne coordination régulière des démarches interministérielles et d'augmenter la rapidité de la prise de décision sur des sujets transversaux.

P44/ Recréer le Conseil Interministériel de l’Outre-Mer (CIOM), sur une base semestrielle, sur le modèle du CIMer afin d’assurer la bonne coordination régulière des démarches interministérielles et d’augmenter la rapidité de prise de décision sur des sujets transversaux liés aux outre-mers.

P45/ Créer un statut juridique d’“entreprise maritime stratégique” assurant des facilités fiscales, une priorité en matière de commande publique, ainsi qu’une protection capitalistique renforcée pour les fleurons industriels français à portée stratégique dans le secteur maritime, naval et les activités connexes (câbles sous-marins, IoT, dronastique...) et nommer les entreprises éligibles à ce statut, de manière à assurer une présence française dans les conseils d’administration de nos fleurons industriels maritimes a maxima en garantissant un actionnariat national majoritaire ou a minima en garantissant une minorité de blocage détenue par des acteurs nationaux.

P46/ Revoir la taxe sur les éoliennes maritimes de 2005, en adaptant les modèles danois et néerlandais aux spécificités françaises, afin de créer un cadre fiscal et institutionnel incitatif pour la recherche, le développement et l’installation d’énergies marines renouvelables pour les entreprises et les collectivités locales susceptible de permettre le développement rapide de la filière.

P47/ Encourager la création de sous-registres ultramarins du Registre International Français spécialement conçus pour des secteurs industriels et/ou des pratiques régionales, et créer un groupe de travail en parallèle, sous l’égide du CNML et du ministère du Budget, rassemblant état et collectivités d’outre-mer à fiscalité propre pour proposer des règles fiscales et sociales cohérentes entre les différents sous-registres spécialisés.

P48/ Créer, au sein du SGMer ou de l’Observatoire National de la Mer et du Littoral, deux postes de "veilleur stratégique" dédiés à la veille et à l’analyse des évolutions pratiques et juridiques dans le secteur maritime en France, en Europe et à l’International ; un poste de "coordinateur Europe et Entreprises" dédié à la remontée des intérêts du secteur maritime français et la protection de nos intérêts maritimes au niveau européen ; et un poste "coordinateur outre-mer RUP/PTOM/polaire" agissant aux mêmes fins.

## 7. Moderniser nos capacités navales et de cyber-défense

La technologisation du secteur maritime précédemment évoquée apportera également son lot de risques : hacking, navires-suicides, perturbations des communications... De plus, il est important de trouver des solutions de télécommunication pour réduire la dépendance des bâtiments navals aux connections satellitaires.

P49/ Engager un audit des vulnérabilités cyber et télécom des bâtiments de la Marine Nationale et des Gardes Côtes, afin d’évaluer le degré de risque auquel l’action de l’Etat et la défense en Mer pourraient être soumis de par l’émergence des navires autonomes, des drones marins et des nouvelles pratiques de hacking qui pourraient être utilisés en situation de piraterie, de terrorisme ou de conflits entre états ou asymétriques, et d’évaluer le degré de résilience opérationnelle nécessaire à développer pour sécuriser l’architecture réseau face aux menaces à distance.

P50/ Doter tout bâtiment de la Marine Nationale de capacités cyber-stratégiques défensives et offensives à rayons court et étendu, afin de faire face aux risques précités.

P51/ Soutenir le développement et la sécurisation des réseaux de télécommunication à basse tension, afin de désenclaver les territoires les plus isolés, de développer de nouvelles capacités de communication en mer, de contribuer à la viabilisation de zones stratégiques soumises à de futurs stress stratégiques (Antarctique, TAAF), et de réduire la dépendance des bâtiments navals aux flux satellitaires.

P52/ Renforcer et pérenniser les moyens alloués à la composante navale de la dissuasion nucléaire française, aujourd’hui à un niveau historiquement bas, afin de ne pas entamer notre crédibilité dès la prochaine décennie et servir notre objectif de non-prolifération nucléaire dans le monde, tout en ne négligeant sa composante aérienne, complémentaire.

P53/ Œuvrer vers la concrétisation d’un “Airbus naval” européen, rassemblant a minima DCNS, STX France et Fincantieri (Italie), afin d’initier la consolidation du secteur naval européen plutôt que d’en subir une qui serait défavorable aux intérêts industriels et stratégiques français, afin de développer des synergies nouvelles dans les

secteurs civils et militaires et d'acquérir une masse critique capable de protéger la filière face aux transferts de technologie constants vers l'Asie.

Enfin, la France doit se doter des moyens de surveillance et de défense de l'ensemble de son domaine maritime. En effet, sans moyens adéquats, il est vain de classer des zones comme aires marines protégées ou même de vouloir investir les moindres recoins de notre zone économique exclusive.

P54/ Doter la marine et les garde-côtes des moyens navals, dronautiques et satellitaires nécessaires pour assurer la pleine capacité de surveillance et d'action de l'Etat en mer sur l'ensemble du domaine maritime français (zones économiques exclusives et aires marines protégées), notamment dans les Terres Australes et Antarctiques Françaises, dans le Pacifique Sud et dans la ZEE de Clipperton.

P55/ Repenser la philosophie de surveillance de l'espace maritime français en investissant massivement dans les pseudolites/aérolites et l'intelligence artificielle afin d'appliquer le concept WAPS (Wide Area Persistent Surveillance) à la taille et aux enjeux de surveillance stratégique de l'espace maritime française (SURMAR), avec notamment pour but de faire des économies en rationalisant le déploiement patrouilles maritimes (PATMAR), de développer de nouveaux marchés pour l'industrie de défense et de proposer une nouvelle approche stratégique susceptible d'être adaptée par la suite à d'autres théâtres d'opération ainsi qu'à des programmes internationaux de surveillance maritime (e.g. CCAMLR Antarctique).

P56/ Lancer l'étude d'un nouveau porte-avion, afin de préparer l'après Charles-de-Gaulle en milieu de vie.

## 8. Innover : navires du futur, dronautique & smart ports

La mer change et les moyens de navigation avec. Navires autonomes, dronautique de surface et sous-marine, internet des objets (IoT), intelligence artificielle, ports intelligents (smart ports), importance stratégique des câbles sous-marins... le secteur maritime sera de plus en plus technologique.

Dès les années 2020, le secteur maritime sera dominé conjointement par trois types d'acteurs : les leaders de ces innovations technologiques, les leaders dans la conception des futures normes d'exploitation de ces technologies et les leaders dans le contrôle de ces normes.

Cette technologisation du maritime créera des opportunités qui révolutionneront le secteur maritime grand public (tourisme, plaisance...) mais aussi et surtout l'organisation des flux mondiaux de transports.

P57/ Soutenir massivement la recherche fondamentale et la recherche et développement en matière de navigation autonome, dronautique, internet des objets, intelligence artificielle et spatial appliquées au maritime, afin de soutenir l'émergence de fleurons français dans ce secteur stratégique.

P58/ Numériser les chaînes logistiques en développant d'une architecture blockchain nationale pour une meilleure gestion des flux de fret intra-portuaires, multi-modaux et inter-portuaires, afin de mieux gérer le fret maritime entre les différents acteurs de l'interface mer-fluvial-terre (expéditeurs, transitaires, transporteurs maritimes et fluviaux, ports, douanes, rail, logistique des derniers kilomètres...), de renforcer la transparence de l'information pour éliminer la fraude, de réduire les coûts, délais et empreinte écologique du transport, et de soutenir l'émergence d'entreprises françaises dans le secteur de la blockchain en développant des collaborations avec des leaders (CMA-CGM, HAROPA, SNCF...).

P59/ Orienter la recherche et développement en construction navale vers les matériaux composites (fibre de verre monolithique, acrylique et graphène) et les nouvelles motorisations (GNL, hydrogène), afin de réduire l'empreinte écologique de la prochaine génération de navires, d'augmenter l'agilité des bâtiments militaires en mer et de développer des compétences de haute valeur ajoutée pour pérenniser les chantiers navals français.

De plus, au croisement des meta-facteurs que sont l'information et la mer, les 285 câbles sous-marins dans le monde connectent les internautes aux datacenters. Plus de 99% du trafic internet mondial passe par ces

câbles de très haute valeur stratégique <sup>8</sup>. La France compte deux des leaders dans la pose et la gestion de ces câbles qu'il convient de soutenir, tout en diversifiant nos capacités de flux de données à l'international.

P60/ Financer la pose de nouveaux câbles à partir du territoire métropolitain et dans certains outremer et aider à l'installation de centres de données à faible émission de CO2 sur l'ensemble du territoire, afin de palier aux risques de coupures en cas de conflit — notamment en investissant de nouveaux espaces tels que l'Océan Arctique —, d'encourager le développement des nouvelles technologies dans les outremer, y améliorer la qualité de vie (téléconsultation, télétravail et télémédecine, domotique, notamment), et contribuer à limiter les émissions du secteur des datacenters qui émet aujourd'hui déjà autant de gaz à effet de serre que l'industrie de l'aviation.

---

<sup>8</sup> Telegeography. TeleGeography Report & Database. 2016

## PARTIE 2 / SAINT-PIERRE ET MIQUELON

La richesse de nos outre-mers ne vient pas que de nos zones économiques exclusives : au-delà de leur potentiel purement maritime, les cailloux du bout du monde peuvent être des terres d'entreprise et d'innovation à part entière. C'est l'une des raisons pour lesquelles il faut. C'est particulièrement le cas de Saint-Pierre et Miquelon. Méconnu malgré nos efforts, notre territoire renferme des spécificités, des atouts, des potentiels et une Histoire que l'on ne trouve nulle part ailleurs dans les outre-mer français. Alors que nos jeunes talents quittent l'archipel pour ne que rarement revenir, l'enjeu de la prochaine mandature pour SPM est de concrétiser ce potentiel dont beaucoup parlent mais que peu aident véritablement à éclore.

D'ici à 2022, nous devons enfin parvenir à pleinement valoriser notre positionnement géoéconomique. En travaillant main dans la main, sans condescendance et en y mettant les moyens, nous avons tout pour devenir cet atout stratégique majeur pour la projection de notre pays et de l'Union Européenne vers le continent américain et vers l'Océan Arctique.

### 1. Faiblesses structurelles de l'Archipel

L'enjeu principal du prochain président de la République pour notre territoire est d'enrayer le déclin économique entamé il y a plus de 20 ans. Depuis 1992, la part de notre secteur historique, la pêche, dans le PIB de l'archipel s'est effondrée, passant de plus de 25% à environ 2%.

Depuis, SPM est dans l'attente :

- le secteur public et la commande publique ont compensé le déclin de la pêche, mais cela ne saurait constituer un modèle économique durable
- aucun pivot économique solide n'a été engagé au point de dégager un avantage comparatif reconnu
- les leviers d'attractivité endogènes (fiscal et réglementaire) sont sous-exploités alors qu'ils sont le principal intérêt du statut de Collectivité d'Outre-Mer (art. 74)
- les contrats de développement entre l'Etat et la Collectivité Territoriale sont trop resserrés (3 ans)
- la voix de l'archipel et ses spécificités sont peu relayées auprès des cercles d'avenir pour l'archipel Conseil de l'Arctique, EU Atlantic Action Plan, Northern Forum,...
- l'archipel souffre d'un manque de représentativité auprès de l'Union Européenne et même d'expertise technique auprès de certains ministères à Paris

Pendant cette attente, même si les chiffres du chômage sont les meilleurs de France, les éléments de la crise structurelle que subit le territoire depuis plus de 20 ans se pérennisent paradoxalement :

- Faible rétention des jeunes sur le territoire, notamment des jeunes diplômés
- Population active vieillissante
- Augmentation du coût de la main d'œuvre
- Manque de capacités de formation, notamment en matière de formation continue et de codage
- Prépondérance du secteur public sur l'entrepreneuriat
- Faiblesse de l'investissement privé et du capital-risque
- Dépendance à la commande publique
- Manque de visibilité en métropole et à l'international, faiblesse de la marque-territoire
- Endettement de la collectivité en augmentation
- Vulnérabilité écologique du littoral
- Augmentation des besoins en maintenance des infrastructures (routes, ports, réseaux)
- Pérennisation des monopoles et concentrations industrielles
- Projection à l'export difficile du fait des barrières de la langue et de l'échelle de production locale

Depuis l'arbitrage de 1992, les grands travaux ont maintenu l'économie de l'île sous perfusion. Cependant, ces derniers arrivent ou sont arrivés à leur fin: aéroport, centrale EDF, nouvel hôpital... Aujourd'hui, le poids



du secteur public dans la création de richesse sur l'archipel dépasse les 50%. Pourtant, l'on pourrait penser que, de par l'influence nord-américaine et le produit de notre histoire maritime locale, l'esprit d'entreprise serait répandu sur notre archipel. Cet esprit d'entreprise existe bel et bien mais beaucoup se découragent.

Ces dernières années, la majorité territoriale a établi un début de plan pour orienter Saint-Pierre-et-Miquelon vers du tourisme de volume plus que vers un tourisme haut-de-gamme, plus rémunérateur tout en nécessitant des coûts de publicité moindres. Or, l'archipel n'est armé ni pour créer une offre de tourisme de masse, ni pour répondre à une demande de tourisme de masse. En effet, rentrer en concurrence frontale avec les provinces maritimes canadiennes noierait Saint-Pierre et Miquelon dans la queue statistique du tourisme local à cause des budgets consentis, des infrastructures, du potentiel d'attrait et l'abondance de la main d'œuvre à Terre Neuve.

Dans ce contexte, il apparaît que les investissements que la majorité territoriale semble vouloir consentir pour développer ce tourisme, de milieu de gamme au mieux, répondent davantage à une logique susceptible de soutenir l'activité économique à moyen-terme (5 ans) plutôt que susceptible de développer l'économie et la portée stratégique de l'archipel à long terme (10 ans et plus).

Par ailleurs, dépourvu de liaison aérienne directe avec la métropole, Saint-Pierre-et-Miquelon est peu mis en valeur à l'échelle nationale et internationale. En effet, mis à part une courte mention dans le dernier Livre Blanc de la Défense, deux rapports sénatoriaux (2005, 2011) restés sans suites, et deux courtes mentions dans des rapports sénatoriaux en 2015 et 2017, Saint-Pierre-et-Miquelon reste malheureusement vu comme un territoire d'outre-mer à la grande richesse naturelle et culturelle mais difficile d'accès de par la petite taille de son territoire et de son marché intérieur.

La collectivité vient d'investir dans deux ferries. Très importants (40M€), ces investissements apparaissent nécessaires pour développer et désenclaver l'archipel, mais si ce n'est que pour tenter de développer un tourisme aux perspectives faibles, alors nous assisterons progressivement à un étranglement financier progressif de la collectivité sur le long terme. Dit autrement, le Schéma de Développement Stratégique développé par la Collectivité Territoriale devra être complété par un soutien tant stratégique que financier important du prochain gouvernement.

De plus, à la faveur de la fonte des glaces de l'Arctique, du tournant démographique auquel nous devons faire face, ainsi qu'à la faveur d'une véritable réflexion stratégique que j'ai entamée en lien avec des acteurs locaux et métropolitains voilà plusieurs années, un renouveau d'espoir émerge.

Dans ce contexte paradoxal, Saint-Pierre et Miquelon a été soutenu durant la dernière mandature comme jamais. Lors de la précédente mandature, nous avons notamment pu :

- faire connaître les enjeux, l'histoire et la culture de l'archipel en métropole grâce aux quatre visites présidentielles et ministérielles ;
- engager une politique forte en matière de gestion des déchets autour du "concept insulaire" avec notamment la nouvelle déchetterie, la presse hydraulique à chargement semi-automatisé, et le programme Territoire Zéro Déchet, Zéro Gaspillage ;
- faire avancer le débat vers une réforme de notre schéma institutionnel avec 2 missions d'évaluation ;
- financer le câble numérique vers le continent, outil indispensable de notre désenclavement ;
- créer des outils pour renforcer la diffusion de la création artistique, notamment auprès des jeunes ;
- mener des travaux d'aménagement importants à Saint-Pierre et à Miquelon
- secourir la municipalité de Miquelon-Langlade suite aux catastrophes subies
- inscrire la notion d'"égalité réelle" pour les outremeriens dans la loi
- réformer l'assurance vieillesse et revaloriser les retraites sur l'Archipel
- soutenir l'activité halieutique et promouvoir le projet de Grand Port Maritime



## 2. Repenser notre modèle économique local

Nous aurons cinq ans pour aller plus loin et faire de Saint-Pierre et Miquelon une terre d'avenir qui développe ses potentiels, qui convainc ses jeunes de rester ou de revenir, qui attire de nouveaux talents et qui se renforce autour de nouvelles perspectives économiques.

Aussi, nous devons faire des risques qui pèsent sur nous des forces pour réinventer notre modèle économique local. Les risques littoraux sont bien réels mais ils peuvent être vecteurs de solutions innovantes si nous investissons dès maintenant dans la recherche et si nous engageons une refonte de notre planification spatiale de territoire.

Le poids de la fonction et de la commande publique dans l'Archipel constitue également un risque d'apathie pour notre économie. En effet, une économie trop dépendante du public – surtout en situation d'insularité, voire de double (Miquelon) ou de triple insularité (Langlade) – est dépendante de facteurs exogènes soumis à des choix politiques qui ne peuvent être considérés comme pérennes. C'est pourquoi, là encore, il nous faut être innovants et optimistes : en misant sur l'efficacité de nos services publics locaux, l'action publique peut, en cinq ans, impulser un nouveau modèle économique vertueux, durable. L'action publique, si elle est coordonnée, massive et innovante, peut créer un choc systémique pour créer les conditions d'une évolution rapide d'une croissance exogène et à une croissance endogène.

P61/ Faire inclure dans le Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL) une véritable analyse d'impact socio-économique à long terme, sur le modèle des « environmental impact assessments » et « social impact assessments » en vigueur pour les projets d'activités extractives dans certaines provinces canadiennes ou au Groenland.

P62/ Créer un dispositif incitatif “Retour SPM”, co-piloté par la Collectivité Territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon et LADOM, sur le modèle du dispositif “Migration Retour” existant en Martinique, afin de lutter contre la fuite des talents et de relancer l'économie locale en facilitant le retour de jeunes, d'actifs salariés et de porteur de projets partis étudier et/ou travailler au Canada, en métropole ou ailleurs.

P63/ Créer un double-dispositif d'aide administrative “Start-up SPM” et de formation certifiante au codage informatique piloté par la CACIMA, et étendre le statut d'“étudiant-entrepreneur” à l'archipel, afin de développer l'entrepreneuriat notamment numérique, en direction prioritaire des lycéens, étudiants jeunes actifs et adultes en reconversion sur l'archipel.

P64/ Soutenir le développement de la filière agricole à Miquelon-Langlade, des “fermes urbaines” automatisées à Saint-Pierre, et de l'aquaculture, à travers un appui administratif, financier et scientifique, afin de réduire la dépendance de l'archipel en importation de produits frais et transformés et de créer de nouvelles perspectives d'emploi non-délocalisables et génératrice de revenus.

P65/ Lancer en urgence un programme de recherche scientifique pour évaluer l'impact socio-économique de la migration des populations halieutiques vers l'Arctique hors de la zone économique exclusive de Saint-Pierre et Miquelon et plus généralement de la zone des 3PS ; présenter les travaux à l'OPANO et aux groupes de travail AMAP et PAME du Conseil de l'Arctique.

P66/ Lancer un programme d'appellation d'origine contrôlée (A.O.C.) Saint-Pierre-et-Miquelon, afin de reconnaître les spécialités locales et surtout d'inciter au développement d'une offre nouvelle de produits de bouche locaux de haute qualité, des produits de l'aquaculture et de l'algoculture à destination des touristes et de l'exportation au Canada et en métropole.

P67/ Accompagner la Collectivité Territoriale dans la réforme de la fiscalité à Saint-Pierre et Miquelon, notamment dans une perspective de “offshoring” susceptible d'attirer la domiciliation administrative d'entreprises hors-territoire afin de générer une nouvelle activité économique non-délocalisable et génératrice de revenus pour l'archipel.

P68/ Mettre le réseau diplomatique national au service de la promotion de la future réforme fiscale à Saint-Pierre et Miquelon afin d'attirer des investisseurs et une clientèle internationale à SPM pour ce nouveau marché.

P69/ Veiller à ce que toute loi, ordonnance ou directive susceptible de renchérir le coût du travail sur l'Archipel fasse l'objet d'une assurance de dispositifs de compensation aux entreprises locales qui soit pérenne dans le temps.

P70/ Poursuivre l'effort pour la création de logements à loyers modérés, notamment à Miquelon-Langlade, dans le but d'attirer une main d'œuvre nouvelle pour répondre aux futurs besoins des activités touristiques et agro-alimentaires.

P71/ Soutenir le déploiement des solutions de téléconsultation médicale afin d'atténuer les effets de la double-insularité pour Miquelon et plus généralement d'améliorer grandement l'accès aux soins et aux spécialistes sur le territoire malgré l'éloignement de la métropole.

P72/ Soutenir la création de la FONDATION pour la Recherche sur les Outre-Mer (le FOROM), premier think tank ou centre de recherche et de formation universitaire dédié exclusivement aux questions ultramarines, adossé à la Fondation Nationale des Sciences Politiques ou à une université publique sur le modèle de l'IDDRI et de l'OFCE, afin de promouvoir la recherche en humanités et sciences sociales dans l'ensemble des outre-mers et ainsi de mieux évaluer et faire connaître les potentiels des territoires d'outre-mer dans l'Hexagone et auprès de Bruxelles.

P73/ Lancer une expérimentation pour faire de Saint-Pierre & Miquelon le premier territoire "0 thermique" en 2025, dans la lignée de l'exemple des Pays-Bas qui a interdit la commercialisation de véhicules thermiques en 2025. Si le test était concluant, étendre la mesure à l'ensemble des territoires d'outre-mer, puis au territoire métropolitain.

### 3. Investir dans nos infrastructures

La richesse de notre territoire s'exprime aussi dans la diversité des potentiels qui sont les nôtres. Notre potentiel est d'abord maritime, mais il n'en est pas moins terrestre. Aussi, plus nous démontrerons notre potentiel de création de valeur ajoutée économique et de développement de notre surface stratégique, plus nous pourrions engager des relations de confiance avec Paris, mais aussi avec Bruxelles et nos partenaires d'Amérique du Nord (Canada, Etats-Unis, Groenland).

Pour autant, afin d'embrasser pleinement notre potentiel, il nous faut aujourd'hui parvenir à trois tours de force, pour lesquels l'appui de Paris sera, dans un premier temps tout du moins, indispensable :

- recréer les conditions d'une attractivité durable en matière législative, fiscale, RH, commerciale, culturelle et d'infrastructure
- faire tomber les barrières de la double-insularité pour que Miquelon-Langlade puisse embrasser tout son potentiel
- développer des capacités de production auto-suffisantes en matière agro-alimentaire et énergétiques

En complément des éléments développés au précédent chapitre, les trois tours de force ici évoqués ne peuvent aujourd'hui passer que par un investissement massif dans nos infrastructures locales.

P74/ Lancer les travaux d'extension de la piste de l'aéroport Saint-Pierre Pointe Blanche sur une longueur de 300 mètres, afin de permettre le bon redécollage des gros porteurs et ainsi assurer les conditions d'une liaison aérienne hebdomadaire avec la métropole, ainsi que les jetways, le balisage et la zone bagage.

P75/ Assurer une liaison aérienne hebdomadaire directe avec la métropole ou avec une courte escale nord-atlantique à portée touristique (Islande, Irlande...) afin de permettre notamment de faire de Saint-Pierre et Miquelon une tête de ligne pour les croisiéristes arctiques et nord-américains et d'importer/exporter des produits de consommation.

P76/ Lancer un "plan Marshall" pour le réseau routier à Saint-Pierre et Miquelon en privilégiant des solutions innovantes de résistance au froid et au gel superficiel des sols susceptibles de servir de modèle pour les territoires nordiques et montagneux touchés par un pergélisol permanent ou partiel.

P77/ Renforcer les digues à proximité des zones habitées et des zones à potentiel touristique (Ile aux Marins, Grand et Petit Barachois, Mirande...) et soutenir financièrement les collectivités pour une reprise des activités du Conservatoire du Littoral sur l'archipel.

P78/ Accompagner les acteurs du territoire pour une meilleure gouvernance portuaire et une refonte concertée du plan d'occupation des fronts de mer de Saint-Pierre et de Miquelon (Mall Interpêches, Gare Maritime, Grand Hub Maritime, hangar sous douane, plan incliné...) pour maximiser l'utilisation de ces territoires dans la perspective de l'arrivée des ferries Nordet et Suroît.

P79/ Contribuer au développement de l'offre sportive à Miquelon-Langlade avec la création d'un centre multi-sports (patinoire à tapis glacier, piscine à eau de mer, futsal, dojo), afin de réduire les effets de la double-insularité sur le quotidien, notamment des jeunes et des familles, ainsi que de contribuer à l'attractivité du village de Miquelon pour de nouvelles familles et travailleurs venant de métropole, ainsi que d'inciter d'anciens miquelonnais au retour, voire également de créer les conditions favorables pour un éventuel centre de thalassothérapie ou centre d'hostellerie haut-de-gamme sur fonds privés à Miquelon.

P80/ Reprendre la réflexion pour une simplification du schéma institutionnel de l'archipel, afin d'aboutir à une refonte des circuits de prise de décision politiques sur l'Archipel ("infrastructure souple"), tout en veillant à la préservation de l'identité et des intérêts de chacune des îles.

#### 4. SPM : l'Europe en Amérique, la France en Arctique

Dans la double perspective d'une possible future croissance endogène, et d'une éventuelle réforme fiscale précédemment évoquées, il faut également parvenir à positionner Saint-Pierre et Miquelon autour d'avantages comparatifs aisément identifiables dans son environnement régional.

En plus de l'offshoring et des produits d'origine contrôlée Saint-Pierre et Miquelon, notamment issus de l'agri- et de l'aquaculture, déjà mentionnés, je propose un avantage comparatif autour de la notion de "nordicité". Il s'agit proposer un repositionnement éducatif, fiscal et technologique pour que notre archipel soit vu comme un centre de services dédiés aux innovations, notamment pour climats froids : "SPM, terre d'avenir, terre en Nord".

Pour ce faire, nous devons développer une véritable proposition stratégique de long terme orienté vers les activités arctiques actuellement en développement et autour d'industries innovantes telles que l'agriculture hydroponique, les EMR, les assurances environnementales, la bioprospection, télémédecine, des centres d'information, de télécommunication, de dronautique et d'émission/réception pour des applications pseudolites/aérolites, ainsi que des pratiques innovantes en matière de gestion déchets/eau/assainissement exportables pour les communautés isolées et de petite taille en Arctique.

P81/ Lancer "SPM Ambition", un programme de projection économique sur cinq ans conduit conjointement par la Collectivité Territoriale de Saint-Pierre et Miquelon et le Gouvernement. Ce programme consisterait en l'organisation de missions économiques bilatérales rassemblant élus, chercheurs, chefs d'entreprises locaux et administrations, dans les pays susceptibles d'investir à Saint-Pierre et Miquelon ou de créer des véhicules de coopération économiques ou scientifiques nouveaux (Îles Féroé, Maine, Québec, TNL, Nunavut, Islande, Groenland, Irlande...).

P82/ Inclure un chapitre dédié à Saint-Pierre et Miquelon dans la Feuille de Route Nationale sur l'Arctique (FRNA).

P83/ Rédiger une "feuille de route arctique" pour SPM dans le double cadre de la FRNA et de la communication conjointe Commission Européenne-Service Européen d'Action Extérieure de 2016, notamment dans la perspective de développer un nouveau projet de territoire ambitieux pour obtenir un soutien de la Commission Européenne dans le cadre du XII<sup>ème</sup> FED

P84/ Faire participer un représentant de Saint-Pierre et Miquelon, sous l'égide du ministère des Affaires Etrangères, dans les délégations françaises aux réunions du Conseil de l'Arctique, du EU Arctic Stakeholders Forum, ainsi qu'au Comité de suivi de l'implémentation de la FRNA.

P85/ Convaincre la Commission Européenne à permettre à une collectivité de l'Union Européenne qui souhaiterait être incluse dans sa délégation nationale aux réunions du Conseil de l'Arctique mais ne l'est pas, de participer à ces réunions en tant qu'invité au sein de la délégation de l'UE.

P86/ Soutenir l'adhésion et la participation de Saint-Pierre et Miquelon au Northern Forum et au Conseil Economique de l'Arctique (AEC).

P87/ Permettre à des représentants de Saint-Pierre et Miquelon de siéger parmi la délégation française dans les réunions de la "dimension septentrionale" de l'UE ainsi qu'au Forum des Parties Prenantes UE-Arctique

P88/ Porter auprès de la Commission Européenne l'inclusion de Saint-Pierre et Miquelon comme territoire éligible au prochain Northern Periphery and Arctic Programme (NPA) à partir de 2021 au même titre que le Svalbard, l'Islande, le Groenland ou certaines collectivités d'Irlande qui le sont déjà pour le programme 2014-2020.

P89/ Soutenir activement la proposition faite par la Finlande de "Arctic Europe Seed Money Facility" auprès de la Commission Européenne et du Conseil Nordique, ce qui constituerait une opportunité supplémentaire de financements pour soutenir les projets entrepreneuriaux orientés vers le marché arctique (technologies, services aux croisières, communication...) basés à Saint-Pierre et Miquelon et développer des projets internationaux autour de thématiques arctiques.

P90/ Porter auprès de la Commission Européenne l'extension de la politique septentrionale (ND) et du "Plan Juncker" à Saint-Pierre et Miquelon. A défaut, porter auprès de l'Union Européenne la création d'une Politique européenne de voisinage (PEV) "nord-ouest" afin de faire de Saint-Pierre et Miquelon le véritable pont entre la zone Euro et la zone ALENA, dans le contexte de l'entrée en vigueur du traité de libre-échange UE-Canada (CETA), et faire intégrer les PTOM français et danois dans le Plan d'Action Atlantique de l'Union Européenne.

P91/ Porter auprès de l'Union Européenne l'inclusion et la représentation de Saint-Pierre et Miquelon dans les organes consultatifs de l'Union analysant, évaluant ou soutenant des projets d'infrastructures maritimes et aéroportuaires (e.g. terminal de croisière, hub de transbordement via le Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics), afin notamment de soutenir les projets de desserte aérienne SPM-Europe ou de Grand Port Maritime.

P92/ Porter auprès du European Enterprise Network l'extension des activités de coaching aux PME de l'"Arctique Européen" à Saint-Pierre et Miquelon, afin notamment de soutenir les activités en la matière d'Archipel Développement (ex-SODEPAR), de la CACIMA (CCI) et du programme FIER-SPM.

P93/ Porter la candidature du Saint-Pierre-et-Miquelon à l'entrée dans le réseau Northern Sparsely Populated Areas (NSPA) qui rassemble les régions septentrionales de faible densité de l'espace Euro-Arctique (Finlande, Suède, Norvège) avec lesquelles SPM aurait vocation à développer des liens commerciaux, culturels, technologiques et échanger des bonnes pratiques, et plus généralement, soutenir l'inclusion de Saint-Pierre et Miquelon dans les réseaux arctiques de l'Union Européenne, dans les forums influents où l'UE reste sous-représentée et dans les programmes de recherche sur le nord et/ou l'Arctique où des acteurs américains et canadiens sont présents avec l'UE (e.g. Transatlantic Ocean and Arctic Research Alliance).

P94/ Soutenir activement la proposition finlandaise de sommets annuels "Union Européenne - Pays Nordiques" et demander l'inclusion de Saint-Pierre et Miquelon comme partie prenante à part entière.

P95/ Développer un axe spécifique "innovation maritime" au sein de l'Association des Pays et Territoires d'Outre-Mer (OCTA), afin d'engager des synergies et des échanges de bonnes pratiques entre PTOMs, notamment entre Saint-Pierre et Miquelon, le Groenland, les Îles Malouines et les territoires austraux et antarctiques français et britanniques ayant également le statut de PTOM.

P96/ Engager des partenariats directs de municipalité à municipalité avec les voisins européens de Saint-Pierre et Miquelon dans l'Atlantique Nord à travers les aides européennes aux jumelages : Groenland, Islande, Îles Féroé et zone Barents.

P97/ Concevoir un sous-registre du Registre International Français “Saint-Pierre et Miquelon” pour répondre spécifiquement aux besoins des armateurs polaires dans le cadre du Code Polaire afin d’attirer de nouveaux armements sous le pavillon français et de générer de nouveaux revenus pour l’archipel sur une niche maritime porteuse alors que la Commission Européenne attend plus de 2000 navires dans les zones polaires en rythme annuel dans la décennie 2030.

P98/ Valoriser l’expertise maritime de Saint-Pierre et Miquelon à travers la création de l’“Université Maritime de Saint-Pierre et Miquelon”. Cette nouvelle Université offrirait, grâce à des partenariats avec des universités en France, au Québec, en Laponie et à l’étranger, des formations universitaires certifiantes et qualifiantes au moyen de MOOCs et de cours principalement délivrés à distance via des plateformes numériques (Moodle, Blackboard...). Par ailleurs, cette université hébergerait un fab-lab et une pépinière d’entreprises dédiés aux innovations maritimes transversales (internet des objets, télécommunication, navigation autonome, intelligence artificielle, énergies nouvelles, motorisation hydrogène, agricultures nouvelles, aquaculture...).

P99/ Déjudiciariser les relations et revenir à une négociation diplomatique avec le Canada pour parvenir à un accord bilatéral de partage des eaux et du plateau autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, en proposant par exemple un soutien à la diplomatie canadienne dans l’espace Arctique comme contrepartie, dans la perspective de la rédaction en cours de l’actualisation de la stratégie arctique canadienne et du développement du trafic maritime dans le Passage du Nord-Ouest.

P100/ Porter auprès de la Commission Européenne une meilleure inclusion des RUP et des PTOM dans les programmes Horizon 2020 restants (work programme 2018-2020) et inclure des demandes de projets de recherche concernant directement Saint-Pierre et Miquelon dans le “position paper” national français pour le prochain Framework Programme 9 (actuellement en cours de conception et devant débiter en 2021), notamment en incluant expressément des demandes d’externalités positives pour SPM dans la partie “impacts attendus” des appels à projets scientifiques — afin d’y développer la recherche fondamentale et appliquée et de contribuer à l’émergence de débouchés économiques de haute valeur ajoutée et non-délocalisables — et en demandant qu’un ou plusieurs appels à projets scientifiques soient axés sur une meilleure compréhension des impacts climatiques des modifications de l’Arctique sur les écosystèmes sub-arctiques ou dits “intermédiaires” comme la zone Terre-Neuve/SPM.

Le prochain quinquennat devra être le quinquennat de l'audace, de l'ambition et de l'innovation. Contrairement aux représentations usuelles de l'Amérique du Nord en métropole, cette zone si stratégique du globe n'appartient pas qu'aux américains et aux canadiens. La France y est présente, et bien présente.

En tant que nation, la France aura cinq ans pour promouvoir notre nordicité et notre savoir-faire dans les solutions et dans la recherche en climats froids.

En tant que territoire, Saint-Pierre et Miquelon aura cinq ans pour tourner définitivement la page des années 90-2000, pour faire connaître nos spécificités et développer nos potentiels à leur juste valeur.

En tant que partenaire européen, Saint-Pierre et Miquelon et la France devront identifier leurs intérêts communs et les meilleurs véhicules pour les promouvoir.

Avec un large rassemblement autour d'Emmanuel Macron, nous aurons cinq ans pour aller encore plus loin et faire de Saint-Pierre et Miquelon une terre d'avenir qui développe ses potentiels, attire de nouveaux talents et se renforce autour de nouvelles perspectives économiques.

L'enjeu premier du quinquennat qui s'ouvre est de renouveler notre vision de la France : reconceptualiser notre approche du territoire tel un "Archipel France", libérer les talents, renouer avec l'ambition et la création, et, en même temps, rester réalistes.

Notre potentiel est à la fois immense, protecteur de l'environnement et des hommes.

A nous de mettre la France maritime en marche !

Karine CLAIREAUX



Sénateur de Saint-Pierre et Miquelon  
Maire de Saint-Pierre  
Présidente du bureau du Conseil National de la Mer et des Littoraux  
Membre du groupe d'études Arctique-Antarctique-TAAF du Sénat