Élection présidentielle - 18 avril et 2 mai 2027

LES PLANS THÉMATIQUES DE *L'AVENIR EN COMMUN*



COMMENT NOUS ALLONS REDONNER À LA MER LE GOÛT DU FUTUR

ÉDITION 2027

LA FRANCE INSOUMISE

MELENCHON 2027.fr

SOMMAIRE

I **LA MER EN MACRONIE : ENTRE SACCAGE ET OUBLI** 4

II **NOTRE STRATÉGIE : UNE POLITIQUE MARITIME INTÉGRÉE** 8

III **COMMENT NOUS ALLONS REDONNER À LA MER LE GOÛT DU FUTUR** 11

3.1 Nos mesures prioritaires pour répondre aux urgences en mer 12

3.2 Nos propositions pour protéger la mer comme commun de l'humanité 13

3.2.1 Renforcer la protection de nos espaces maritimes et littoraux 14

3.2.2 Défendre une diplomatie écologique altermondialiste 16

3.2.3 Se porter scientifiquement à cette nouvelle frontière 19

3.2.4 Généraliser une culture humaniste de la mer 21

3.3 Nos propositions pour mettre l'économie de la mer au service de la planification écologique 23

3.3.1 Former aux métiers de la mer de demain 23

3.3.2 Planifier le déploiement des énergies marines renouvelables 25

3.3.3 Déployer la pêche durable et l'aquaculture extensive et écologique 26

3.3.4 Faire la bifurcation écologique du transport maritime 28

3.3.5 Mettre la construction navale au service de la bifurcation écologique 30

3.3.6 Instaurer un protectionnisme écologique au service de la marine marchande 32

I. LA MER EN MACRONIE : ENTRE SACCAGE ET OUBLI



Une inaction coupable face au saccage écologique de notre mer en commun

Avec 11 millions de kilomètres carrés d'espace maritime, la France dispose du deuxième espace maritime mondial. Elle est ouverte sur l'Océan mondial grâce aux Outre-mer, y compris aux pôles. Cette place lui confère un rôle particulier et une responsabilité vis-à-vis de l'humanité. En effet, c'est la présence massive d'eau à sa surface qui fait de la Terre la seule planète habitable de notre système solaire. Les deux tiers de la population mondiale vivent à moins de 100 kilomètres d'une côte. Plus de trois milliards de personnes dépendent de l'Océan mondial pour survivre. Il est donc un commun essentiel. Changer notre relation à l'Océan pour prendre en compte son rôle particulier dans la survie de l'humanité est une urgence. Répondre aux questions que cela pose doit même modifier notre perception de la planification écologique Ce plan détaille notre orientation dans tous les compartiments qu'elle concerne.

Cet Océan mondial et ses ressources indispensables à la survie d'une partie de la population mondiale sont aujourd'hui menacés. Le constat est sans appel : l'acidification de l'Océan s'accélère, le réchauffement des eaux est deux fois plus rapide qu'il y a vingt ans, les canicules marines se multiplient et les glaces des pôles fondent de plus en plus vite. Le changement climatique et les activités capitalistes accélèrent la destruction de ce bien commun de l'humanité. C'est le cas avec l'urbanisation sans contrôle des littoraux, les pollutions aveugles, la pêche intensive. Mais aussi avec la course à l'extraction des minerais, pétrole et gaz offshore (au large des côtes). C'est une alerte vitale pour l'humanité : la biodiversité marine, en cours de destruction, nourrit près de 40 % des êtres humains. Alors que 370 millions de tonnes de dioxyde de carbone sont émises par les activités humaines de chalutage chaque année, on détruit aussi de nombreux puits de carbone en raclant le plancher océanique. Présent dans toutes les eaux du monde, notre pays se situe donc à tous les points de perturbation de l'Océan mondial.

La France d'Emmanuel Macron n'a pourtant rien fait face à la catastrophe climatique et à la destruction des Océans. Pire, elle a laissé continuer le saccage dans ses propres eaux. En 2021, la flotte de pêche industrielle qui croise dans les eaux françaises a passé près de la moitié de son temps à pêcher dans les aires marines dites « protégées » françaises. Alors qu'Emmanuel Macron se vante que plus de 30 % des eaux françaises soient protégées, seuls 0,1 % des aires marines protégées de France hexagonale le sont réellement selon les critères internatio-

naux fixés par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Et ce n'est pas tout. Non seulement, nous n'avons pas constitué suffisamment d'aires marines protégées, mais en plus, nous n'avons pas les moyens nécessaires pour inspecter les eaux sous responsabilité française. Une comparaison le montre bien. Aujourd'hui, l'ensemble de notre zone économique exclusive est surveillé par l'équivalent de deux voitures de police pour tout l'hexagone. Autrement dit, les eaux françaises ne sont presque pas protégées.

Une puissance maritime ignorée

L'enjeu pour l'humanité n'est pas de se retirer totalement de l'Océan : mers et sociétés humaines sont depuis toujours liées. Il s'agit de gérer dans des conditions écologiques nouvelles l'entrée en mer de la civilisation humaine. Il s'agit de construire une relation d'harmonie avec les écosystèmes Océaniques sur les plans politique, écologique, économique, énergétique, culturel et scientifique. C'est une opportunité inestimable pour notre pays, un rôle mondial nouveau. Pourtant, en macronie, cette puissance maritime est largement méprisée voire abîmée.

En France, la mer est source d'activité, pourvoyeuse de près de 400 000 emplois. Outre le tourisme littoral, notre pays compte des armateurs et chantiers navals de toutes tailles, une filière plaisance et compétition nautique leader mondiale, une flotte de pêche vieillissante mais nombreuse, faisant vivre des ports sur l'ensemble des façades du pays, plusieurs parcs éoliens en mer et une recherche scientifique de renommée mondiale. Pourtant, en 25 ans, un tiers des navires de pêche français ont disparu tandis que l'on importe les deux tiers des produits de la mer consommés dans le pays. De même, selon le rapport 2026 de l'Observatoire des énergies de la mer, la filière des énergies marines renouvelables (EMR) a perdu, en 2025, 7 % de ses emplois en équivalent temps plein, 11 % de ses investissements et 20 % de son chiffre d'affaires.

L'Océan mondial, ses profondeurs et sa biodiversité restent par ailleurs très largement inconnus. Cette nouvelle frontière de l'humanité appelle une exploration scientifique qui relève de l'intérêt général. On sait par exemple qu'il regorge de molécules uniques, notamment utiles à la lutte contre le cancer. Pourtant, la macronie a méthodiquement affaibli la recherche marine française à coups de saignées budgétaires. Il manque chaque année 10 millions d'euros à l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer) pour équilibrer son budget, et davantage encore pour lancer de nouveaux projets de recherche. Sur les 18 navires de sa flotte, 8 approchent de la limite d'âge de 40 ans et 9 mesurent moins de 15 mètres. L'Ifremer ne dispose donc pas des moyens financiers, matériels et humains suffisants pour mener à bien ses missions. Emmanuel Macron est aussi le président qui a accéléré l'absorption de l'Institut polaire français Paul-Émile Victor (IPEV) par l'Ifremer, sans garantir les moyens nécessaires à sa mission, portant ainsi un coup sévère à la recherche polaire. Faute de budget, l'IPEV avait déjà dû renoncer, lors de la saison 2025-2026, à l'une des rotations annuelles de l'Astrolabe, navire polaire français partagé par l'IPEV et l'administration des Terres australes et antarctiques françaises, ce qui équivalait à une perte de 60 % du personnel sur place, et donc à une réduction du nombre de ses projets de recherche.



II. NOTRE STRATÉGIE : UNE POLITIQUE MARITIME INTÉGRÉE

Répondre aux défis auxquels est confronté l'Océan et explorer cette nouvelle frontière appelle un projet global. Il articule impératif écologique, planification, souveraineté et progrès humain. C'est un défi qui se relèvera en mer mais aussi à terre. Notre relation à la mer s'inscrit pleinement dans l'idée de la règle verte : nous voulons faire bifurquer l'ensemble des moyens de production, de consommation et d'échange afin qu'il ne soit pas prélevé sur la nature davantage que ce que l'écosystème peut reconstituer ou absorber. L'économie de la mer que nous envisageons est le support de ce nouveau paradigme. Elle sera à la fois un levier d'entraînement de l'activité et un outil de la bifurcation à opérer. Comment rompre sinon avec les logiques productivistes, le pillage des ressources et le saccage de l'environnement. Modèle à construire, notre économie de la mer y posera les bases d'une nouvelle harmonie entre les êtres vivants et avec la nature. C'est-à-dire une coïncidence maitrisée des cycles de l'activité humaine et avec ceux de la nature.

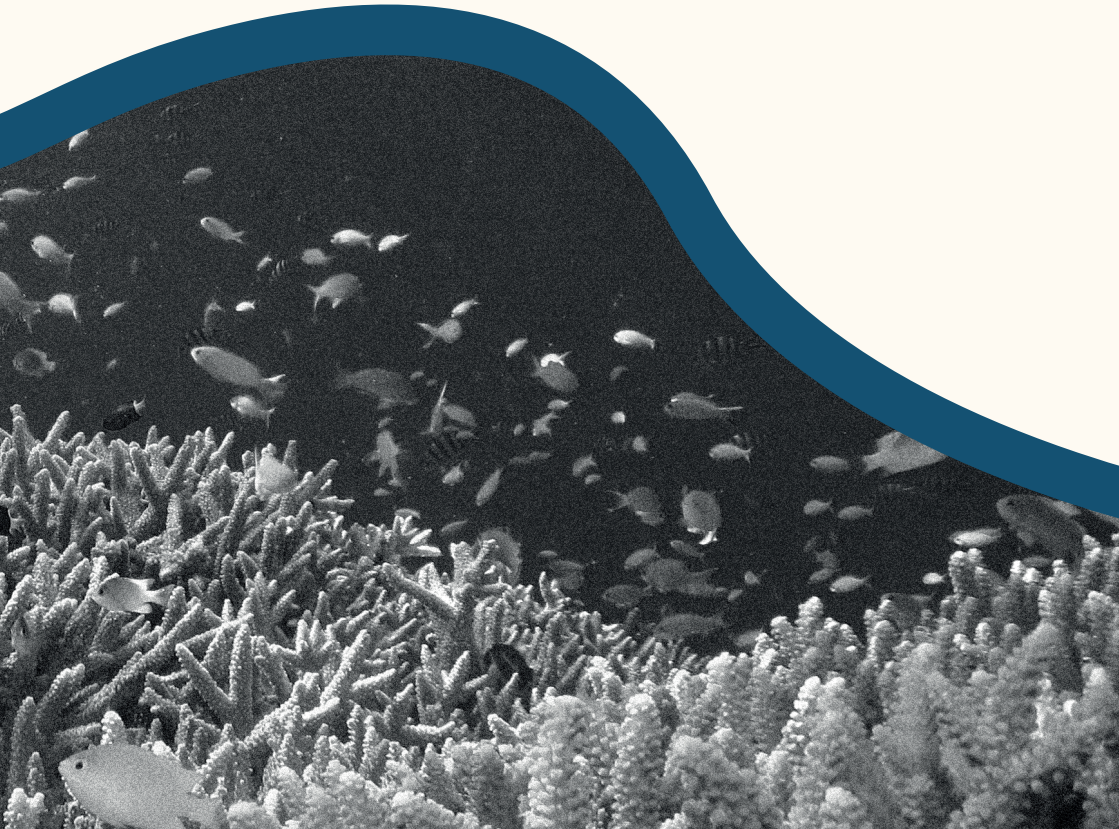
La France est présente dans tous les Océans grâce à ses marins, ses scientifiques et par les Outre-mer. Il est temps de révéler son savoir-faire et son potentiel. Il est ainsi temps d'assumer responsablement notre rang de deuxième puissance maritime mondiale. Il s'agit de construire la part française de l'écosystème marin contre les destructions et prédations de toutes sortes, en particulier en haute mer et dans les grands fonds marins. Nous proposerons des coopérations écologiques, économiques, scientifiques, culturelles aux peuples du monde en commençant par les pays francophones et méditerranéens et les voisins des Outre-mer français. Nous agirons au service de la protection de ce bien commun de l'humanité à travers une diplomatie maritime non alignée. Les Outre-mer seront les pointes avancées de cette dynamique, tant pour eux-mêmes qu'avec leurs voisins, avec comme boussole la contribution de l'Océan à leur autonomie matérielle (énergétique, alimentaire etc.) et la coopération tous azimuts.

Ce nouvel élan exige une politique maritime intégrée à tous les niveaux et sur chaque façade maritime, en hexagone comme en Outre-mer. Il faut en finir avec le cloisonnement thématique ou administratif et la mise en concurrence des collectivités littorales. C'est à cela qu'œuvrera le gouvernement insoumis. La planification écologique sera notre outil principal dans le domaine maritime comme dans les autres. L'espace marin français devra donc être l'objet d'un secteur spécifique de cette planification. Elle permettra de respecter et écouter toutes celles et ceux qui vivent de la mer, souvent avec passion mais aussi parfois avec difficulté, et qui y sont attaché·es. Nous organiserons une gestion démo-

cratique, planifiée et concertée des conflits d'usage et préserverons ce bien commun. Elle se concrétisera par une loi de programmation maritime pluriannuelle, pour fixer les objectifs, les instruments, les échéances et les moyens financiers et humains correspondants. Celle-ci guidera les grandes transformations à accomplir. Les éco-régions bordant les façades maritimes du pays seront pilotes pour mettre en œuvre les grands objectifs de cette planification écologique maritime. La mer offre aussi l'opportunité d'une relance écologique et sociale de l'activité économique, loin des coupes budgétaires et de la désindustrialisation. De nombreux investissements sont indispensables tant pour restaurer et protéger l'écosystème que pour garantir notre souveraineté sur les eaux françaises, contribuer à la recherche mondiale, transformer la pêche et la flotte de commerce, ou savoir capter les énergies renouvelables de la mer au service de la bifurcation énergétique. En somme, nous entrerons en mer par une totale harmonie entre les travailleur·ses, l'écosystème, les littoraux et le vivant.



III. COMMENT NOUS ALLONS REDONNER À LA MER LE GOÛT DU FUTUR



3.1 Nos mesures prioritaires pour répondre aux urgences en mer

Dès son arrivée au pouvoir, le gouvernement insoumis prendra une série de mesures d'urgence. Ces mesures nous permettront d'engager dès le début de notre mandat les grandes bifurcations que nous souhaitons :

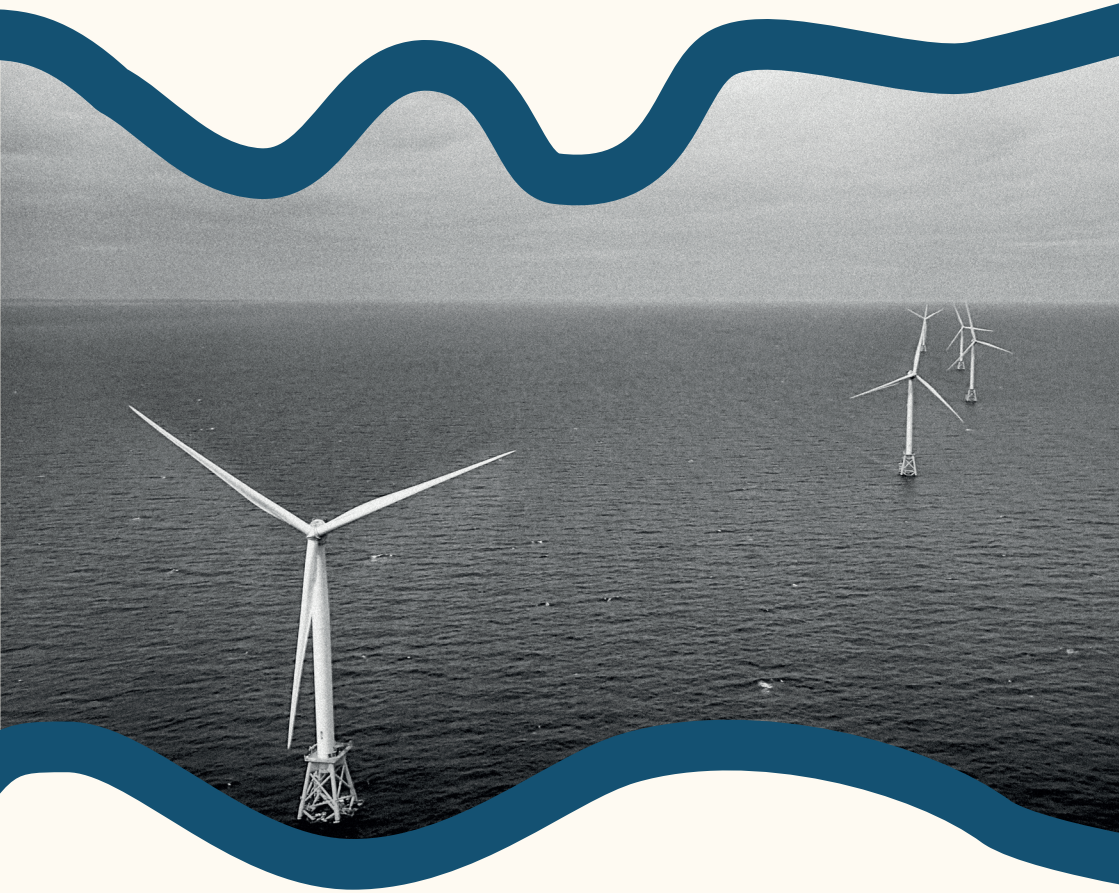
Pour en finir avec le saccage de la mer et de nos littoraux, nous :

- interdirons l'accès des 12 milles côtiers français aux navires-usines de pêche
- mettrons en place un moratoire sur les projets de fermes-usines aquacoles, notamment de saumons
- stopperons le canal Seine-Nord Europe
- mettrons en place un plan de lutte contre les marées de sargasses dans les Antilles et agirons au niveau international pour lutter contre le problème à la source

Pour mettre l'économie de la mer au service de la planification écologique, nous :

- confirmerons sans délai les nouveaux projets d'éolien en mer et accélérerons le calendrier de leur réalisation sous l'égide de l'état d'urgence écologique
- flécherons au moins 150 millions d'euros issus de la taxe carbone européenne (ETS) vers la décarbonation du transport maritime dès 2027 et garantirons l'électrification effective d'ici 2030 de tous les quais des ports
- délivrerons les quotas et possibilités de pêche sur critères sociaux, environnementaux et économiques en faisant enfin appliquer l'article 17 de la politique commune de la pêche (PCP)
- défendrons le pavillon français pour les services portuaires de remorquage et de lamanage face à l'attaque de la Commission européenne qui a démarré une procédure d'infraction pour non-respect de la concurrence libre et non faussée

Pour affirmer notre engagement en faveur d'une diplomatie maritime qui défend l'Océan comme bien commun de l'humanité, nous proposerons d'accueillir en France, en 2028, la deuxième COP Océans, signe de l'ambition de notre nouveau gouvernement.



Enfin, nous mettrons en œuvre un plan pour l'égalité femmes-hommes, la féminisation des métiers de la mer et agirons contre les violences sexistes et sexuelles révélées par le mouvement MeToo Mer.

3.2 Nos propositions pour protéger la mer comme commun de l'humanité

Pour redonner à la mer le goût du futur, le gouvernement insoumis engagera un chantier de long terme : défendre ce commun de l'humanité, en renforçant sa protection à l'échelle nationale, en agissant pour sa préservation à l'international, en finançant davantage la recherche marine et en accompagnant l'expression d'une culture maritime humaniste.

3.2.1 Renforcer la protection de nos espaces maritimes et littoraux

Il y a urgence à en finir avec le double discours hypocrite d'Emmanuel Macron, qui appelle, d'un côté, à l'international, à la protection de l'Océan mondial et, de l'autre, se distingue par son inaction et son manque notable de moyens pour protéger les espaces marins relevant de sa propre juridiction. Nous agirons à deux niveaux.

1. Protéger nos côtes et nos littoraux

La loi Littoral, votée à l'unanimité en 1986, sera préservée et son impact évalué. Mais nous irons plus loin en :

- mettant en œuvre une politique d'aménagement précautionneuse des zones côtières et littorales. Cela concerne notamment la consommation d'espace et la protection des populations localement concernées en priorisant le logement pour les résidents et la mixité sociale
- préservant les espaces naturels côtiers d'intérêt biologique et paysager, grâce au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, et en partenariat avec les collectivités territoriales
- changeant le modèle agricole pour mettre fin aux pollutions qui provoquent notamment les marées d'algues vertes et la désoxygénation des environnements côtiers

Les nouvelles éco-régions bordant les façades maritimes se verront confier un rôle central pour remplir tous ces objectifs.

Nous nous donnerons les moyens d'appliquer cette politique de protection de nos littoraux en :

- renforçant les moyens alloués à l'évaluation de l'impact de l'élévation du niveau des mers sur les rivages de l'hexagone et des Outre-mer
- créant un fonds national « érosion côtière » pour adapter les littoraux au changement climatique et faire face au recul du trait de côte
- rétablissant les financements coupés à l'Office français de la biodiversité et au Conservatoire du littoral

Enfin, pour élargir le champ de protection des fonds marins qui dépendent de notre juridiction, nous poursuivrons le programme

Extraplac et sa déclinaison Polyplac qui doivent permettre à la France d'étendre sa souveraineté sur les fonds marins et les sous-sols au-delà des 200 milles nautiques.

2. Soigner l'espace maritime français

Notre pays doit protéger 30 % de l'espace maritime français d'ici 2030, dont un tiers en protection stricte. Ce chiffre, fixé par les conventions internationales et la France elle-même, est plus qu'un seuil symbolique. Le gouvernement insoumis visera des résultats effectifs pour la biodiversité et les ressources. Pour ce faire, nous prendrons les mesures suivantes :

- se fonder sur les impacts des activités autorisées dans les aires marines protégées (AMP) afin d'évaluer plus finement leur efficacité écologique, et assurer leurs interconnexions pour faciliter la circulation des espèces
- mettre en place des réserves marines excluant toute activité industrielle et interdisant toute extraction ou capture
- œuvrer à la création des grandes réserves marines projetées dans les eaux ultramarines françaises (Clipperton, Terres australes et



antarctiques françaises) en concertation avec les populations concernées

- instaurer une période de repos biologique dans la zone côtière pendant la reproduction de certaines espèces de poissons, en accompagnant les pêcheur·ses
- réduire, voire interdire le trafic maritime dans certaines zones, notamment dans et aux abords des aires marines protégées strictement, dans le cadre d'accords internationaux
- protéger les récifs coralliens sous responsabilité française
- confirmer l'interdiction des mouillages et ancrages des navires de plaisance dans les zones d'habitats sensibles, comme les herbiers de posidonie
- interdire réellement l'exploration et l'exploitation des hydrocarbures offshore dans les eaux françaises et réorienter les savoir-faire vers les énergies renouvelables

3.2.2 Défendre une diplomatie écologique altermondialiste

La destruction de l'Océan mondial ne s'arrête pas aux frontières françaises. Dès lors, la politique nationale de protection que nous mènerons se construira dans le cadre de la défense d'une diplomatie écologique altermondialiste de la mer et de ses ressources. Pour nous, l'une ne va pas sans l'autre.

C'est pourquoi, appuyés par l'autorité de la France en tant que deuxième puissance maritime, nous agirons afin de :

- faire appliquer le nouveau traité sur la haute mer de l'Organisation des Nations unies (ONU), préservant la mer comme patrimoine commun de l'humanité et faire respecter le principe pollueur-payeur
- poursuivre les efforts diplomatiques en faveur d'un traité international contre la pollution plastique, avec un objectif clair de réduction de la production à la source
- lancer un programme international de dépollution des mers et de l'Océan (récupération des déchets plastiques, équipement des littoraux en stations d'épuration, etc.), en commençant par la Méditerranée et les Outre-mer français
- porter sur le plan diplomatique un moratoire sur l'exploitation minière des grands fonds marins et l'appliquer dès à présent à ceux sous responsabilité française
- mettre la Marine nationale et les Affaires maritimes au service de l'application du droit international de la mer

- interdire les prélèvements massifs de sable marin destinés à la construction et lutter contre l'extraction illicite à l'échelle nationale et internationale
- s'investir davantage dans l'Organisation maritime internationale (OMI) pour soutenir l'objectif de neutralité carbone du transport maritime d'ici 2050 et la lutte contre le dumping social
- utiliser la diplomatie française pour instaurer des zones maritimes particulièrement vulnérables (ZMPV, ou PSSA en anglais) qui sont délimitées par l'Organisation maritime internationale (OMI), protégeant au niveau international des zones marines pour des raisons socio-économiques, écologiques ou scientifiques

La France jouera un rôle de premier plan dans la protection des zones polaires et de leurs espaces marins. Rendus plus accessibles par la fonte des glaces, ils sont aujourd'hui convoités pour leurs ressources et les nouvelles routes maritimes qui s'y ouvrent, et menacés par l'essor du surtourisme, qui fragilise leurs écosystèmes uniques. Or, pour nous, les zones polaires doivent être dédiées à la recherche scientifique et à la coopération internationale. C'est pourquoi, une fois au pouvoir, nous œuvrerons à :

- maintenir en Antarctique le régime d'interdiction des activités de prospection et d'exploitation des ressources sous-marines (sauf à des fins scientifiques)
- promouvoir l'extension de cette interdiction à l'Arctique
- soutenir la création de nouvelles aires marines protégées et de zones de protection renforcée en Arctique et dans l'Océan Austral

- agir pour un règlement pacifique des conflits et pour l'élaboration de règles internationales face à la fonte des glaces en Arctique en ouvrant une aire spécifique pour ce dialogue

En parallèle, le gouvernement insoumis développera nos coopérations maritimes. Cela passera d'abord par le développement d'une diplomatie Océanique altermondialiste :

- travailler en coopération avec les pays qui le souhaitent pour faire prévaloir l'intérêt général humain
- développer davantage les coopérations maritimes des Outre-mer français avec les États voisins
- lutter contre l'acidification des Océans et la multiplication des « zones mortes » dépourvues d'oxygène en commençant par une alliance pour la sauvegarde de la Méditerranée
- œuvrer conjointement avec les pays du petit bassin méditerranéen pour faire de la Méditerranée un modèle de gestion écologique des mers, en lançant notamment un programme de lutte contre la pollution maritime et un programme d'intervention et d'inspection écologique des fonds sous-marins, et en défendant un moratoire sur les forages
- mettre en place un fonds international pour la reconversion des activités polluantes



Dans le cadre de ces nouvelles coopérations maritimes, la France exigera le remplacement des accords de pêche passés entre l'Union européenne et les pays tiers par des accords de coopération qui protègent la biodiversité et la pêche artisanale locale, en lien avec les syndicats, associations et organisations écologiques.

Enfin, nous développerons des coopérations maritimes autour de la recherche internationale :

- créer un Institut Océan de l'Université des Nations unies en France et le doter d'un navire-université pour l'enseignement et la recherche sur la biodiversité et les techniques de la bifurcation écologique
- instaurer une université francophone des métiers de la mer
- proposer la construction de la première station sous-marine permanente dérivante, sur le modèle de la Station spatiale internationale

3.2.3 Se porter scientifiquement à cette nouvelle frontière

Cette collaboration internationale autour de la recherche marine est d'autant plus importante que l'Océan est encore profondément inexploré. Les grandes profondeurs sont, pour l'heure, moins connues que la surface de la Lune. Et alors même que la mer n'a pas révélé l'ensemble de ses secrets, elle subit déjà de plein fouet les conséquences des activités humaines. Pour protéger ce commun, encore faut-il le connaître et comprendre l'impact des activités humaines sur son fonctionnement ainsi que sur les fonctions climatiques et écosystémiques qu'il remplit. Il nous faut donc nous porter scientifiquement vers cette nouvelle frontière.

Le gouvernement insoumis s'y attèlera dans trois directions :

1. Nous renforcerons les organismes de recherche et d'enseignement des sciences de la mer et améliorerons les conditions sociales de la recherche :

- développer les formations d'enseignement supérieur liées au maritime et garantir les moyens publics de l'École nationale supérieure maritime
- construire une filière professionnelle continue des métiers de la mer allant du CAP jusqu'à la licence pro, et comportant au moins un lycée des métiers de la mer par département maritime

- sortir l'Ifremer du déficit organisé, en finançant l'institut à la hauteur de ses missions
- porter les budgets de fonctionnement des membres du réseau des Universités marines et des organismes impliqués dans la recherche maritime au niveau de leurs besoins
- améliorer, entretenir et restaurer les outils scientifiques spécifiques dont dispose la France (sites d'essais de l'Ifremer, des universités et des écoles, de la fondation Open-C, marégraphe de Marseille, etc.)
- développer les approches en sciences sociales et en « humanités bleues »
- soutenir les recherches de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm) sur les potentialités médicales offertes par les organismes marins
- renforcer les coopérations et le transfert des techniques marines, notamment entre États européens, entre États méditerranéens, et entre les Outre-mer et leurs voisins
- soutenir les infrastructures de recherche qui s'intègrent aux niveaux national, européen et international, comme le réseau de balises Argo

2. Nous soutiendrons la Flotte Océanographique française, opérée par l'Ifremer :

- assurer son fonctionnement à plein temps
- maintenir sous pavillon français 1er registre l'ensemble des navires de la flotte Océanographique ainsi que les navires de recherche archéologique en mer
- anticiper et assurer la modernisation et la décarbonation de la flotte, notamment en remplaçant L'Atalante, le plus grand navire de la flotte, par un navire hauturier hybride à voile, doté d'une capacité de carottage long (ce qui diviserait par deux ses émissions de carbone)
- moderniser d'ici 2035 les deux engins d'intervention sous-marins Nautile et Victor 6 000, en produisant au moins un deuxième drone sous-marin 6 000 mètres (AUV), en préparant l'entrée en

flotte d'un second robot téléopéré (ROV) profond et en étudiant la mise en service d'un ROV « moyens fonds » en appui du Michel Rocard

3. Nous renforcerons aussi les moyens de la recherche polaire pour y demeurer une puissance de premier plan :

- augmenter les moyens de la recherche française dans les régions polaires
- finaliser la reconstruction des stations de recherche en Antarctique et la construction d'un brise-glace en soutien à la recherche Océanographique

3.2.4 Généraliser une culture humaniste de la mer

Pour protéger l'Océan mondial, le gouvernement consolidera également une culture humaniste de la mer.

D'abord, nous développerons une culture populaire marine grâce aux arts et aux sciences :

- étendre les sciences participatives et diffuser largement les connaissances sur le milieu marin auprès du grand public
- ouvrir des « Résidences d'Artistes en Mer » dans des ports, phares, ou navires pour créer des œuvres inspirées par la mer
- multiplier des jumelages de ports, avec des échanges internationaux sur les activités liées à la mer

Ensuite, nous travaillerons à faire bifurquer le tourisme maritime dont le modèle est aujourd'hui très largement insoutenable, notamment celui des ultrariches et de leurs yachts :

- soutenir le développement d'une plaisance populaire fondée sur le partage et la location
- interdire le mouillage dans les eaux françaises des yachts de plus de 50 m sauf pour des raisons de sécurité

- réduire les pollutions atmosphériques et maritimes provoquées par le transport maritime, et notamment les navires de croisières, en poussant à la création de zones ECA (zone de contrôle des émissions atmosphériques) et à l'amélioration des zones existantes
- favoriser le tourisme maritime durable en développant le pescatourisme et la découverte des métiers de la mer
- développer les ports à sec et les cales publiques respectueuses de l'environnement pour le nettoyage des coques de bateau, notamment de plaisance

Enfin, nous assurerons la sécurité et l'égale dignité en mer :

- renforcer les moyens publics de sauvetage en mer pour tous les usager·es et professionnel·les de la mer ainsi que pour secourir les personnes migrantes en Méditerranée et dans la Manche



- garantir les moyens de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), le renouvellement de ses navires et la mise en service de son pôle national de formation à Saint-Nazaire

3.3 Nos propositions pour mettre l'économie de la mer au service de la planification écologique

Redonner à la mer le goût du futur implique de mettre l'économie de la mer au service de la planification écologique.

3.3.1 Former aux métiers de la mer de demain

Il nous faut une main-d'œuvre qualifiée. En effet, nous ne pourrons pas développer massivement les énergies marines renouvelables, réussir la bifurcation vers une pêche durable ou encore décarboner le transport maritime sans un niveau de qualification extrêmement élevé.

C'est pourquoi, une fois au pouvoir, nous formerons aux enjeux de la mer dès le plus jeune âge :

- rendre obligatoire l'enseignement de l'autonomie dans l'eau et l'apprentissage de la nage dans le premier et le second degré et commencer la familiarisation avec le milieu aquatique dès la maternelle
- développer les « classes de mer » incluant découverte du milieu marin, de la biodiversité et des sports nautiques avec l'objectif que chaque enfant soit initié aux questions maritimes au moins une fois au cours de sa scolarité
- renforcer la place des questions marines et maritimes dans les programmes scolaires (technologie, biologie, géographie mais aussi arts, littérature et histoire)
- faciliter l'accès du plus grand nombre à des stages en mer (navigation, sciences marines) et à des formations aux métiers maritimes

En parallèle, nous renforcerons l'enseignement professionnel, voie suivie par la moitié des lycéen·nes, et en particulier les formations aux métiers de la mer. Nous ouvrirons un lycée professionnel maritime public dans chaque département littoral de l'hexagone et dans chaque département d'Outre-mer qui en sont dépourvus, et nous développerons l'accueil en internat pour les élèves éloigné·es des côtes. Les formations seront notamment renforcées pour les nouvelles techniques de pêche, d'aquaculture et d'algoculture durables ainsi que les enjeux de construction, motorisation et navigation au service de la bifurcation écologique et de cette nouvelle économie de la mer.

Enfin, pour l'enseignement supérieur, nous adapterons le nombre de places de l'École nationale supérieure maritime aux nouveaux débouchés générés par le plan Mer et nous pérenniserons son financement. Nous lancerons également un Erasmus de la mer, avec des échanges entre enseignant·es et étudiant·es français·es, européen·nes et francophones, pour un partage des savoirs et des savoir-faire.

3.3.2 Planifier le déploiement des énergies marines renouvelables

Pour mettre l'économie de la mer au service de la planification écologique, le gouvernement insoumis organisera et accélèrera le déploiement des énergies marines renouvelables (EMR).

En effet, la mer est une source d'énergie renouvelable majeure.



Elle jouera un rôle important dans le mix énergétique 100 % renouvelable que nous visons pour 2060 (avec sortie définitive des énergies fossiles en 2050). Nous conforterons ainsi le développement de l'éolien en mer, posé et flottant, pour atteindre au moins 45 GW de puissance installée en 2050, et soutiendrons le développement de l'hydrolien pour atteindre 5 GW en 2050.

Nous organiserons ce déploiement dans le cadre d'une planification maritime intégrée, qui articule production d'énergie, usages de la mer et biodiversité. Pour ce faire, nous prendrons les mesures suivantes :

- améliorer, affiner et mettre à jour tous les 10 ans la cartographie de l'espace maritime, afin notamment d'installer la production d'énergie renouvelable là où elle est la moins nocive pour la biodiversité
- garantir l'indépendance scientifique des études préalables à l'installation de dispositifs de production d'énergie en mer et les adapter aux écosystèmes marins locaux
- réduire les délais des projets en renforçant les services de l'État chargés de les instruire et en expérimentant le dérisquage (études pour s'assurer de la viabilité d'un projet et réduire les incertitudes quant à son développement) des sites par l'État avant attribution
- investir massivement dans le réseau électrique, les infrastructures portuaires, les navires et les formations professionnelles pour permettre le développement des énergies marines
- développer dans les Outre-mer des programmes d'EMR adaptés, pour participer à leurs plans d'autonomie énergétique
- soutenir la recherche-développement et les projets pilotes sur les autres énergies marines renouvelables (énergie thermique des mers, énergie osmotique, houlomoteur, etc.) et sur le stockage de l'électricité (STEP marine, etc.)

Dans ce domaine, une attention particulière sera portée à l'énergie houlomotrice. En effet le mouvement de la mer contient en effet 366 fois les besoins terrestres. Les prototypes déjà évalués et les expériences déjà menées en France et à l'étranger fourniront une base globale pour un programme planifié de développement. La mise en place d'expérimentations à grande échelle devrait permettre de passer rapidement à l'exploitation. Pour réussir ce déploiement massif des énergies marines renouvelables, il nous faudra reconstruire une filière industrielle nationale :

- renforcer la maîtrise publique des acteurs stratégiques de l'éolien mari-

time, si nécessaire par des nationalisations, par exemple des activités de GE Vernova (ex-Alstom)

- protéger notre industrie de la concurrence déloyale et renforcer l'exigence de production locale
- maximiser les retombées industrielles en constituant une Base industrielle et technologique des énergies renouvelables (BITER), sur le modèle de la Base industrielle et technologique de défense (BITD), pour assurer la souveraineté énergétique

3.3.3 Déployer la pêche durable et l'aquaculture extensive et écologique

Mettre l'économie de la mer au service de la planification écologique, c'est aussi organiser la bifurcation de la pêche industrielle vers la pêche durable. Cela implique de revoir de fond en comble le modèle d'exploitation des ressources marines :

- lutter contre les pratiques de pêche illégales et empêcher la réautorisation de la pêche électrique voulue notamment par les Pays-Bas
- interdire les pratiques de pêche destructrices et les engins trop peu sélectifs : chalutage des fonds marins, senne démersale, dispositifs de concentration de poissons
- faire du bien-être animal une partie intégrante de la politique commune de la pêche
- réserver les 12 milles de la zone côtière de l'Union européenne aux pratiques de pêche durables et aux pêcheur·ses artisan·nes
- aligner la définition française de la pêche artisanale sur la définition européenne, c'est-à-dire un navire de moins de 12 mètres utilisant des engins « dormants » (immobiles ou en dérive) avec armateur·rice embarqué·e
- exiger que les fonds européens pour la pêche soient réservés aux pratiques durables
- gérer les quotas de pêche de manière pluriannuelle, en se basant sur une approche scientifique et écosystémique, et utiliser cet outil pour protéger la biodiversité, préserver les ressources et organiser les transitions des modes de pêche
- interdire le commerce d'ailerons, la vente de homards vivants aux non-professionnels et améliorer leurs conditions de transport et de mise à mort

Cette bifurcation vers la pêche durable ne pourra se faire qu'avec le concours des pêcheur·ses artisan·nes, et non contre elles et eux. C'est pourquoi nous nous attacherons à protéger le métier de pêcheur·se artisan·ne et à refonder les filières de la pêche et de l'aquaculture :

- renforcer les critères et le contrôle du lien économique réel de l'activité de pêche avec le territoire national pour bénéficier des autorisations de pêche et des quotas français
- refonder la composition et le fonctionnement des comités des pêches pour garantir la représentation des petits pêcheur·ses, des pêcheur·ses artisan·nes et des acteur·ices engagé·es dans des pratiques écologiques
- accompagner le renouvellement générationnel des marins-pêcheur·ses et garantir la place des femmes dans la profession
- accompagner les pêcheur·ses concerné·es par les nécessaires fermetures spatio-temporelles (golfe de Gascogne, etc.)
- mettre en place un plan de prévention des accidents du travail spécifique au secteur de la pêche et, plus globalement, faire de la santé au travail des pêcheur·ses et de l'amélioration de leurs conditions de travail une priorité
- développer le modèle des armements coopératifs et s'appuyer sur lui pour renforcer la filière et mettre en œuvre la reconversion écologique de la flotte de pêche
- accompagner les petits armements dans l'application du « zéro rejet »
- améliorer la collecte des matériels de pêche usagés ou défectueux dans les ports, en développant un service public de la réparation et du réemploi s'appuyant sur la responsabilité élargie du producteur (REP) « engins de pêche contenant du plastique », et en estampillant les équipements de pêche pour une meilleure traçabilité des filets
- engager un plan de renouvellement et de conversion de la flotte de pêche pour des navires plus sûrs et plus sobres. Une attention particulière sera accordée à la flotte ultramarine et la priorité sera donnée à la petite pêche artisanale. Ce plan intégrera des critères de décarbonation et le conditionnement à des techniques de pêche à faible impact, il n'augmentera pas la capacité de pêche
- garantir les revenus des pêcheur·ses en encadrant les marges des distributeurs et en soutenant les projets coopératifs, et en incluant

un volet « Produits de la mer de France » dans un plan national pour la restauration collective publique et privée, en veillant à privilégier les méthodes de pêche écologiques et artisanales

La bifurcation vers la pêche durable imposera aussi de réduire la consommation globale de poisson en France, en commençant par notre demande de poissons carnivores d'élevage et de ceux majoritairement importés. Nous soutiendrons une aquaculture écologique et extensive :

- réviser les normes de production aquacole afin de sortir de l'élevage intensif et de soutenir une aquaculture à faible impact et régénérative (permaculture de l'Océan)
- lutter contre la pêche minotière (pêche industrielle intensive destinée à alimenter les filières industrielles avec des petits poissons transformés en farines et en huiles)
- utiliser les champs d'éoliennes en mer et d'énergies marines renouvelables (EMR) pour développer des zones d'aquaculture en pleine mer
- garantir la qualité de l'eau, notamment en investissant dans les stations d'épuration, et protéger notamment les filières conchylicoles et ostréicoles
- développer l'aquaculture écologique à terre dans les marais littoraux, notamment ceux acquis par le Conservatoire du littoral, et accompagner les porteurs de projets, notamment sur le plan administratif
- interdire l'élevage des poulpes
- planifier le développement d'une filière algues respectueuse de l'environnement, notamment à destination de la consommation humaine

3.3.4 Faire la bifurcation écologique du transport maritime

Le transport maritime est responsable de 3 % des émissions de gaz à effet de serre dans le monde. Le gouvernement travaillera à la bifurcation écologique du transport maritime à partir de trois champs d'action.

1. Nous planifierons la décarbonation du transport maritime en établissant des lignes directes par navires à propulsion vélique, en particulier vers les ports secondaires, dans le cadre d'accords de protectionnisme solidaire

2. Nous élaborerons une stratégie portuaire nationale cohérente et offensive :

- moderniser les infrastructures portuaires dans une logique multimodale d'électrification de décarbonation et de soutien aux énergies renouvelables
- intégrer les marchandises étrangères entrant en France par des ports non français dans le mécanisme de protectionnisme écologique et solidaire
- développer les activités industrialo-portuaires tout en préservant le littoral, l'écosystème et la santé des populations, grâce à un plan de développement écologique des zones industrialo-portuaires (priorisation des projets liés aux activités portuaires et maritimes, réduction des pollutions, stratégie foncière, suivi de la santé des populations riveraines et des salarié·es)

3. Nous développerons les pôles multimodaux, fluviaux et ferroviaires :

- établir un plan national de transport de marchandises fret / fluvial / maritime pour une desserte coordonnée, cohérente, globale et de proximité, incluant le cabotage sur la façade maritime, élaboré en lien avec les professionnel·les et les usager·es des ports, et structurant leur arrière-pays



- favoriser le débarquement des marchandises de transit européen dans les ports français de Marseille et du Havre
- investir dans les infrastructures et les services ferroviaires et fluviaux dans les ports pour développer l'intermodalité, notamment sur l'axe rhodanien jusqu'à Marseille-Fos
- renforcer l'intermodalité, notamment en allant au bout du projet de chenal, appelé « chatière », du port du Havre
- organiser un axe de transport de fret ferroviaire du sud au nord, sur l'arc Atlantique et la Manche

3.3.5 Mettre la construction navale au service de la bifurcation écologique

La construction navale doit aussi être un levier de renforcement des capacités de production en France au service de la bifurcation écologique. C'est pourquoi, une fois au pouvoir, nous veillerons à :

- conserver la maîtrise des compétences et des outils industriels pour permettre la souveraineté nationale sur la construction navale, notamment en conservant la propriété publique des Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire
- renforcer la réparation navale en soutenant les chantiers existants et en nationalisant l'atelier de Brest (Damen Shiprepair, ex-Sobrena), qui bénéficie d'un emplacement et d'équipements relevant de l'intérêt général
- conforter et développer les infrastructures de construction pour répondre aux besoins (par exemple pour construire en France des navires de 100 à 250 m)
- soutenir la diversification des chantiers navals (autres types de navires, énergies marines, sous-stations électriques, etc.)
- mettre en place un plan de décarbonation de la marine marchande avec un volet « construction navale » et faire de la France le leader des navires à propulsion vélique
- mettre en place un programme de retrofit des navires existants
- réserver les financements publics aux navires ou équipements construits en France et aux propulsions décarbonées, et les supprimer pour les énergies carbonées (y compris le GNL), et réserver



les marchés publics aux navires permettant un transport décarboné chaque fois que cela est possible

- faire bifurquer la filière nautique en l'affranchissant du modèle insoutenable des mégayachts et en investissant fortement dans les navires écologiques (matériaux, propulsions, etc.)
- créer un statut d'intermittent de la réparation navale pour lutter contre la précarité et préserver les savoir-faire

Nous planifierons également la construction navale et le renouvellement, dans les chantiers français, des navires :

- de la flotte stratégique, de la flotte publique ou d'intérêt public
- du plan de renouvellement de la flotte de pêche
- de service pour les EMR
- de surveillance du domaine maritime national
- d'installation et d'entretien des câbles sous-marins

Nous travaillerons également à constituer une flotte stratégique sous pavillon national d'une capacité totale d'environ 1 million de tonnes via des contrats garantis de 15 ans avec les armateur·ices et des aides remboursables pour la construction de navires dans les chantiers français.

Enfin, nous créerons une véritable filière industrielle du démantèlement des navires en :

- appliquant la convention de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires
- mettant en place une « prime au renouvellement » pour les navires de plus de 30 ans démantelés en France et remplacés par des navires construits en France
- préparant le démantèlement en France du porte-avions Charles de Gaulle
- mettant en place un plan de gestion des épaves, de l'enlèvement au recyclage
- développant une « économie bleue circulaire » avec, par exemple, le recyclage des coques de bateaux en matériaux de construction (comme à La Réunion) et la valorisation des déchets marins

3.3.6 Instaurer un protectionnisme écologique au service de la marine marchande

Enfin, pour mettre l'économie de la mer au service de la planification écologique, nous instaurerons un protectionnisme écologique au service de la marine marchande française.

Défendre les emplois de marins contre la concurrence déloyale, mettre fin au dumping social dans le domaine maritime et garantir à tous les travailleur·ses des conditions de travail et des rémunérations décentes seront nos priorités.

Nous défendrons le pavillon français 1er registre en :

- mettant fin au dumping social sur les liaisons intérieures en imposant le recours au pavillon français de 1er registre sur toute liaison où existe une délégation de service public et pour toute activité financée par fonds publics
- créant un guichet unique pour le pavillon de 1er registre comme il en existe un pour le registre international français

Nous œuvrerons également pour :

- réformer progressivement le système de taxation, y compris la taxe au tonnage, pour mettre fin aux abus et privilégier le pavillon français et l'investissement écologique

- lutter contre le dumping social par tous les moyens à notre disposition en particulier sur les liaisons dans la Manche et en Méditerranée (accords bilatéraux, contrôles renforcés, application stricte des différentes réglementations européennes sur l'état d'accueil et le travail détaché)
- agir pour imposer un socle social, fiscal et de sécurité renforcé et harmonisé au niveau européen selon les clauses de la nation la plus favorisée et de non-régression sociale pour combattre les pavillons de complaisance et réserver le cabotage intracommunautaire aux navires battant pavillon d'États européens de 1er registre
- renforcer le contrôle du travail maritime et la collaboration entre Direction régionale de l'Économie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (DREETS) et Direction interrégionale de la mer (DIRM)
- garantir effectivement aux marins étrangers à la pêche le respect de leurs droits, encadrer l'activité des sociétés de manning (armement des navires) et lutter contre les montages opaques permettant aux bénéficiaires réels de l'exploitation des navires de ne pas assumer leurs responsabilités
- travailler, dans les cadres internationaux (OMI et OIT) à l'amélioration des rémunérations, de la protection sociale et des conditions de travail de tous les marins
- instaurer un principe de priorité et de services préférentiels aux navires battant pavillon français

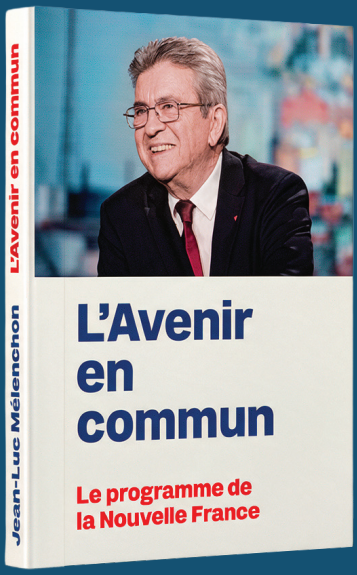


Crédits photos : P4 @rozetsky / Unsplash · P8 @crowleystephen / Unsplash · P10-11 @hiro0718 / Unsplash · P13 lonna22 / Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0 · P15 @francesco_ungaro / Unsplash · P18 Rémih / Wikimedia Commons, CC BY-SA 4.0 · P22 Jean-Pierre Bazard / Wikimedia Commons, CC BY-SA 3.0 · P24 @film002 / Unsplash · P29 William Scot / Wikimedia Commons, CC BY-SA 2.5 · P31 Claire Jacquin / Flickr· P34 Stephane Lesbats / Wikimedia Commons, CC BY 4.0

Les plans thématiques sont des documents complémentaires de *L'Avenir en commun*, le programme de Jean-Luc Mélenchon pour l'élection présidentielle.

Ils établissent la quarantaine d'objectifs politiques, du plein emploi à la démocratisation de la révolution numérique, en passant par la planification écologique, que nous nous fixons pour le quinquennat et balisent le chemin pour les atteindre. Ils présentent ainsi de manière approfondie et détaillée les actions qu'entreprendra le gouvernement insoumis dès son arrivée au pouvoir en mai 2027 pour faire face aux défis et aux urgences de notre temps.

Ces plans thématiques ont été élaborés de manière collective et contributive grâce au travail des groupes thématiques et parlementaires de la France insoumise au sein de l'espace programme coordonné par Clémence Guetté, vice-présidente de l'Assemblée nationale et co-présidente de l'Institut La Boétie, et Hadrien Clouet, député LFI.



Les plans thématiques de *L'Avenir en commun* sont mis en ligne au fur et à mesure de leur publication sur le site www.melenchon2027.fr et existent en version imprimée sur commande.