

L'ANALYSE DE JEAN-CLAUDE HAZERA

La stratégie maritime arrive quand les caisses sont vides

Le gouvernement se dépense pour redonner à la France la politique maritime qu'elle mérite : déplacement du Premier ministre à Brest le 2 décembre pour clore les Assises de la mer organisées par « Le Marin » et « Les Echos » avec le cluster maritime français, conseil interministériel le 8 décembre, Livre bleu dessinant une stratégie maritime nationale, grandes manœuvres diplomatiques pour conforter le deuxième espace maritime mondial (grâce aux DOM-TOM)... Les professions maritimes, conscientes que la France est « une puissance maritime qui s'ignore », sont sensibles à ces attentions. Mais cette reconnaissance intervient à un moment où la principale préoccupation de l'Etat redevient – par force – de fermer les vannes de la dépense. Au pays de Colbert, les caisses sont vides. Il y a quelques mois, les discours du Premier ministre alignaient les promesses de millions et de milliards au nom de la relance. Celui qu'il a prononcé le 2 à Brest était remarquablement avare du moindre engagement financier, de même que les décisions du 8 décembre.

L'économie maritime, qui représente déjà près de 320.000 emplois directs – plus que l'automobile – n'a pas seulement besoin d'argent pour se développer, c'est sûr ! Elle espère aussi des décisions. Un exemple. Quand le Premier ministre déplore que la France importe 85 % des produits de la mer qu'elle mange, il sait que cela tient notamment à la stagnation de l'aquaculture par manque de sites. S'ils autorisent de nouvelles exploitations, le coût pour les politiques ne se mesure pas en euros mais en voix aux élections. Le projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche va tenter des schémas régionaux de développement négociés avec les professionnels et les associations pour débloquer la situation. A suivre.

De même les pêcheurs ont avant tout besoin qu'on les autorise à pêcher. Prompts à se révolter, ils sont pour le moment sous le charme de leur ministre. Bruno Le Maire,

La mer a beaucoup d'arguments à faire valoir dans une période où le vert a le vent en poupe. Mais la rentabilité de beaucoup d'activités demande de sérieux coups de pouce.

ministre de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche, leur propose d'être « à la tête » de la réforme européenne de la politique commune de la pêche qui commence. Avant d'annoncer la position française, il a réuni la base et promet de continuer à l'écouter. Les pêcheurs ont compris, expliquent-ils, que les poissons sont menacés de disparition et qu'il faut gérer les quantités pêchées. Ce qu'ils veulent c'est être associés aux décisions des scientifiques et des fonctionnaires au niveau de chaque « pêcherie ». Et ils refusent catégoriquement les quotas de pêche suggérés à Bruxelles, qu'on pourrait vendre et acheter sur un marché. Tout cela a été entendu par le gouvernement.

De même, les énergies marines – un grand rêve pour demain – ne réclament pas encore trop d'argent. Pour le moment, il leur faut de l'aide à la recherche-développement. Confirmée le 8, l'installation à Brest d'une grande plate-forme technologique avec l'Ifremer pour chef de file répond à cette



attente. Les premiers projets réalisables à court terme, c'est-à-dire les implantations d'éoliennes en mer, ont besoin, comme l'aquaculture, de sites, donc de prises de risque politique face aux réticences des riverains. Le Premier ministre s'est contenté de confirmer des objectifs ambitieux – 6.000 mégawatts en mer d'ici à 2020. Le comité interministériel a décidé des appels d'offres début 2010 « sur les zones favorables ». C'est peut-être le début d'un vrai processus de décision. Cela dit, en imaginant ce point clarifié, l'éolien en mer va-t-il se développer à vive allure sans qu'on parle argent ?

Le bleu de la mer a beaucoup d'arguments à faire valoir dans une période où le vert a le vent en poupe. Mais la rentabilité de beaucoup d'activités demande de sérieux coups de pouce financiers. Ils peuvent être parfaitement justifiés par l'intérêt national et celui de la nature. Encore faut-il que les fonds soient disponibles.

Demain l'éolien pourrait être flottant, donc plus éloigné du regard des riverains. On captera aussi peut-être l'énergie des courants, de la houle ou des différences de température entre la surface et le fond. Le coût de tout ceci, aggravé par l'éloignement et les problèmes de maintenance est... incertain mais cher. A Brest, Philippe Germa, directeur général de Natixis Environnement et Infrastructures, parlait sans faire hurler personne d'un coût doublé par rapport à la terre et sextuplé par rapport au nucléaire. Pour que les mégawatts bleus soient au rendez-vous, il faudra donc prévoir des prix de rachat de l'électricité généreux, répartis sur les factures de tous les consommateurs ou payés par l'Etat.

Côté pêche, on ne parle pas d'argent pour le moment. Tout est calme tant que personne ne brandit l'épouvantail du prix du carburant. Mais, pour que notre pêche devienne vraiment « durable » il faudra remplacer les chalutiers actuels qui sont – en partie à cause de l'absurdité des réglementations – des sabots surmotorisés dépensant beaucoup de carburant. Mais quand Jean-Yves Le Drian, président de la région Bretagne, évoque devant le ministre de la Pêche ce nécessaire renouvellement de la flotte, il ne lui cache pas qu'il y a un sérieux problème de fonds propres. Qui paiera ?

Dernier exemple : les fameuses « autoroutes de la mer », qui pourraient limiter le nombre de camions sur les routes en les transportant d'Espagne ou du Portugal jusque sur les côtes de l'Atlantique, ou de la côte méditerranéenne vers l'Italie. Pour qu'autoroute il y ait, il faudrait que l'argent public finance les bateaux comme il finance des routes, quitte à en confier l'exploitation au privé, ont clairement dit les opérateurs présents à Brest. Prudent, le Premier ministre s'est gardé d'évoquer ces projets potentiellement coûteux. Signe des temps.