

Présidentielle 2012
Réponse de François BAYROU au questionnaire
du Cluster Maritime Français et de l'Institut Français de la Mer

1. Politique gouvernementale

La France est, avec sa zone économique exclusive de 11 millions de km², le deuxième domaine maritime au monde. Cet atout majeur n'a pas, à ce jour, été considéré à sa juste mesure. Les énormes potentialités des ressources marines et maritimes et de mise en valeur de la zone économique exclusive sont très insuffisamment exploitées. L'économie maritime française représente, en activité et en emploi, autant que l'automobile. Qui le sait ?

Comme en son temps le général de Gaulle l'avait fait pour l'aéronautique, le spatial, le nucléaire, le transport ferroviaire, les grands programmes de défense, nous devons concevoir une stratégie. Il faut valoriser les fonds marins, capter des flux maritimes, développer une base industrielle de technologies, mettre en œuvre des programmes d'innovation. Le commissariat aux stratégies que je veux créer fera entrer la politique de la mer dans les objectifs qu'il mettra en place.

Le secrétariat général à la mer, n'a pas le poids politique suffisant pour défendre les intérêts de cette grande cause. Le livre Bleu, est resté au niveau des louables intentions. D'aucuns préconisent la création d'un grand ministère de la mer et de l'Outre-mer : je considérerai cette idée, comme celle qui consisterait à créer un grand organisme aussi prestigieux que le CEA ou le CNES. Il nous faut en tout cas une capacité de maîtriser le secteur, de capitaliser des sociétés, de financer la R&D spécifiquement pour le secteur de la mer. Nous avons des entreprises puissantes et respectées dans le domaine de l'exploitation des océans. Nous avons des PME nombreuses. Le marché mondial est considérable. Son développement est certain. Nous pouvons, en captant 10% de ce marché créer chez nous 300.000 emplois.

Avec l'IFREMER nous disposons d'une très belle institution, exemplaire au niveau mondial en matière de recherche. Avec à peine plus de 200 millions d'euros, son budget n'est pas à la hauteur des enjeux. A Brest, en janvier dernier, j'ai dit que ce budget devrait être doublé en cinq ans : le financement viendra de l'Etat et la mobilisation de financements privés et de fondations. Il faut doter l'IFREMER des moyens d'accompagnement et d'anticipation de cette grande politique maritime que je veux promouvoir.

2. Sécurité maritime

Le système français d'organisation des actions de l'Etat en mer, articulé sur les préfets maritimes, est un bon système. Il doit être adapté, mais je n'entends pas qu'il soit remis en cause.

La coopération européenne a su montrer son efficacité, mais doit encore être renforcée en amont et en aval. Les dispositifs de prévention doivent être complétés par de véritables sanctions, qui soient dissuasives. Le dispositif européen Atalante, mis en œuvre dans la corne de l'Afrique, doit être poursuivi.

La surveillance de nos frontières maritimes est un enjeu d'une acuité particulière ; à Mayotte, au premier chef, où j'entends réserver des moyens adéquats pour préserver nos intérêts et lutter contre l'immigration illégale.

3. Développement et durabilité

Trois des défis majeurs du XXI^{ème} siècle, l'alimentation de dix milliards d'êtres humains sur la planète, l'accès aux énergies renouvelables marines du futur et l'accès à l'eau par la désalinisation, ne seront gagnés que par l'exploitation raisonnée des océans. Il n'y a place ni pour une exploitation désordonnée des ressources, ni pour une « sanctuarisation » de celles-ci. Et, bien entendu, nous maintiendrons nos objectifs en matière d'aires marines protégées, notamment pour les récifs coralliens, dont nous avons un des plus importants au monde en Nouvelle-Calédonie.

Nous devons aussi garder en perspective l'exploitation des océans par l'aquaculture, par l'utilisation de l'eau et du phytoplancton, qui constituera une bonne partie de la pharmacopée de l'avenir, par les recherches et l'exploitation des hydrocarbures et par celle des nodules polymétalliques.

4. Transport maritime

A tout instant, 90% des produits facturés de la planète ne se trouvent ni dans les usines, ni dans la distribution, mais dans des ... conteneurs. Un des plus importants armateurs mondiaux est français. C'est une chance. Bien entendu notre législation doit être adaptée pour tenir compte du contexte international. Je me félicite, du reste, que la France ait enfin un ambassadeur permanent à l'Organisation Maritime Internationale à Londres.

Le transport maritime est l'un des moyens de circulation les moins polluants, les catastrophes maritimes étant exceptionnelles. C'est la raison pour laquelle je souhaite développer ce mode de transport et encourager le développement des « autoroutes de la mer ». Elles permettent d'améliorer la communication avec les régions périphériques de l'Union européenne, tout en diminuant l'usage des transports routiers et ferroviaires, moins écologiques.

5. Construction navale

Avec les Etats Unis, la France est le seul pays au monde à maîtriser la technologie de pointe des sous-marins nucléaires. La construction et la réparation navales sont l'une de nos fiertés. La France occupe le sixième rang de la construction civile et militaire. C'est un secteur très compétitif, dont les productions s'exportent. Ce succès s'explique non seulement par la qualité de la main d'œuvre, mais aussi par la capacité d'innovation, que la recherche, portée à plus haut niveau, doit soutenir.

6. Défense et sécurité

La singularité de la France est d'être, grâce aux DOM COM, le seul Etat au monde présent sur trois océans et quatre continents. J'entends préserver ces atouts. Je stopperai la déflation des effectifs et unités de souveraineté, pour au moins les maintenir au niveau actuel. J'orienterai les grands programmes, notamment ceux portant sur les satellites, pour permettre une meilleure préservation des richesses de notre zone économique exclusive.

Un second porte-avions serait bien utile à notre capacité navale... Nous n'avons cessé, depuis des années, d'intervenir loin de nos bases géographiques nationales. Nous avons à couvrir un espace maritime considérable, à défendre des intérêts lointains. Comment pourrait-on dire qu'il faut y renoncer définitivement ? Mais à force de tergiverser sur l'opportunité et le financement d'un second porte-avions nous avons passé la limite : je ne vois pas comment nous pourrions, sans sacrifices majeurs et intolérables, reconstituer à court terme une capacité de financement suffisante. C'est donc un engagement que je ne peux pas prendre et je le regrette. Mais je garde cette perspective à l'esprit, pour les temps où notre équilibre budgétaire sera recouvré.

7. Pêche et produit de la mer

La France, avec son ouverture maritime métropolitaine et sa présence dans l'ensemble des mers du globe grâce à ses régions ultra-marines, bénéficie d'un atout incontestable en matière de pêche. Afin de ne pas épuiser nos ressources, nous devons mettre en place une gestion durable. Pour cela, je mettrai en place une collaboration renforcée entre les pêcheurs et les scientifiques, à travers une co-expertise systématique.

L'aquaculture est incontestablement une activité économique essentielle au sein des cultures marines. Je souhaite l'encourager, dans le cadre d'une politique respectueuse de l'environnement et des paysages côtiers, et favoriser une cohabitation respectueuse avec l'ensemble des autres secteurs, notamment le secteur touristique.

J'entends placer l'Europe au cœur du débat de la pêche, afin de garantir la suffisance alimentaire et la préservation des ressources.

8. Ports

La loi portuaire de 2008, va dans le bon sens. Elle donne les moyens à nos ports de retrouver des éléments de compétitivité. Mais les premiers ports, sur l'Atlantique comme sur la Méditerranée ne sont pas français. C'est désolant. Voir l'essentiel de nos importations et exportations transiter par des ports étrangers est une situation que je veux essayer de changer.

9. Outre-mer

Eric Tabarly disait, de ce que la mer représente pour les français : *« c'est ce qu'ils ont dans le dos quand ils regardent la plage »*. Je ne crois pas que ce soit l'opinion de nos compatriotes ultramarins. Mais la plupart des Français ne savent pas que la France serait une puissance maritime de premier rang s'ils en prenaient conscience.

97% des 11 million de km² de notre Zone Economique Exclusive sont liés à l'outre-mer. Le seul îlot inhabité de Clipperton représente 440 000 Km² de ZEE, soit 25% de plus que la métropole, Corse comprise. L'ambitieuse politique maritime que j'appelle de mes vœux passera, inéluctablement, par une loi de programmation qui concernera, au premier chef, les départements et collectivités ultramarins. Certaines opérations pilotes sont engagées (aquaculture à Mayotte, énergie thermique des mers à la Réunion ou en Polynésie), mais beaucoup reste à faire. Je souhaite que les départements et collectivités d'outre-mer, qui ne bénéficient pas des retombées et des prix bas de l'énergie d'origine nucléaire, puissent devenir les laboratoires de développement des énergies renouvelables terrestres (éolienne, solaire, hydroélectrique, géothermique) et marines (hydrolienne, éolienne offshore, thermique, énergie de la houle). C'est un enjeu essentiel si on veut bien réfléchir aux difficultés chroniques d'approvisionnement en électricité à Wallis et Futuna par exemple, ou à la question lancinante de la cherté de la vie outre mer.

10.Nautisme

Le nautisme est une industrie de pointe. Elle concerne 5 000 entreprises, 50 000 emplois. Le numéro un mondial de la voile est français. De nombreuses PME ont un savoir faire incomparable. Avec 165 000 places au port et 60 000 mouillages organisés, la France occupe la première place en Europe. Mais il manque à ce jour plusieurs dizaines de milliers d'anneaux. Il faut, pour éviter le problème des bateaux « ventouses », développer des dispositifs de port à sec et de parcs à bateau ce qui, combiné avec la création de nouveaux sites plus au large, devrait permettre d'étendre nos capacités.

11.Énergie marine renouvelable

La mer apporte à la France des richesses innombrables mais qui peuvent s'épuiser. Mais elle peut aussi être à l'origine d'un développement prodigieux des énergies renouvelables. La métropole doit s'inspirer de l'outre-mer qui a mis en place des opérations pilotes. Je me félicite notamment que pour l'éolien offshore, comme pour la production par hydroliennes, nous commençons par une politique nationale d'organisation de la filière en amont.

J'ai vu, fin janvier, un prototype d'éolienne très intéressant à Brest. Le développement des énergies marines renouvelables représente un enjeu environnemental mais aussi économique. L'économie maritime mondiale représente un chiffre d'affaires de 1 500 milliards de dollars. Les océans constituent le deuxième plus gros secteur économique de la planète. Au sein de l'économie maritime, celle des énergies renouvelables prendra une place grandissante. C'est une des voies d'avenir les plus prometteuses.