

« L'enjeu maritime doit être porté politiquement »

Entretien avec François de RUGY
Président de l'Assemblée nationale

Études marines: Vous êtes un président de l'Assemblée nationale très maritime, vous avez notamment encouragé la création du groupe transverse « économie maritime ». D'où vous vient cette conviction que la mer doit trouver toute sa place au palais Bourbon ?

François de Rugy: Elle me vient de mon expérience de député. Au cours de mes deux mandats, j'ai pu constater que si les sujets « terriens », les problématiques rurales ou montagnardes, sont extrêmement présents, défendus et portés par de nombreux députés, toutes tendances politiques confondues, la mer l'est relativement peu. L'exemple assez caricatural est celui du *Modern Express*, ce navire de commerce qui a dérivé pendant sept jours au large de nos côtes début 2016: il n'y a eu aucune question d'actualité posée au Gouvernement sur le sujet, si ce n'est deux-trois semaines après l'événement. Nous vivons pourtant dans un pays bordé d'un très long kilométrage de côtes – qui nous place même au premier rang européen depuis le *Brexit* – et, si on ajoute l'Outre-mer, nous sommes à la tête du deuxième domaine maritime du monde. Ce paradoxe est étonnant, et sans doute renvoie-t-il à une culture française plutôt terrienne, très majoritairement paysanne, mais je me refuse à cette absence. Il faut absolument que l'enjeu maritime, qui me paraît être non seulement un enjeu actuel, mais plus encore un enjeu du futur pour tout un tas de raisons liées à la fois au rôle des océans dans le cadre du dérèglement climatique, aux questions de pollution ou de ressources halieutiques, minérales etc., soit porté politiquement par les députés.

De quelle manière l'envisagez-vous ? À travers une programmation à long terme, à l'image des stratégies maritimes allemande et danoise publiées en janvier 2018 qui visent l'horizon 2025 ?

La difficulté ici, c'est que le fonctionnement de l'Assemblée nationale est peu tourné vers la prospective. Nous travaillons plutôt dans l'urgence, sous pression de l'actualité ou d'une crise du type « marée noire » ou autre. Et il ne faut pas non plus tomber dans le travers de faire obligatoirement une loi sur la question, résister à la tentation de la grande loi de programmation maritime, d'une « loi bleue » qui n'est peut-être pas le meilleur outil. Ce qu'il faut surtout, c'est que le sujet soit porté politiquement. L'idéal serait d'ailleurs qu'il le soit à différents niveaux, à l'Assemblée comme au Gouvernement, au Sénat comme au sein des collectivités locales. Mais, de ce point de vue, nous avons encore du chemin à faire: je l'ai vu à une échelle régionale dans la région dite des Pays de la Loire, où l'enjeu maritime était assez peu présent alors même que la moitié de la population vit sur le littoral.

Vous envisagez donc de vous saisir de sujets plus précis, davantage d'actualité: la question de la contribution des EMR à l'autonomie énergétique des Outre-mer, prévue à l'horizon 2030 par la loi de transition énergétique, entrerait dans ce cadre?

Typiquement, ce genre de sujet, il faut que les différents acteurs s'en saisissent : le groupe « économie maritime » de l'Assemblée, bien entendu, mais aussi les acteurs de l'énergie à la Commission du développement durable ainsi que les délégations de l'Outre-mer. C'est une question de fond et les députés sont dans leur rôle pour s'en saisir et transformer les choses. Car dans ce domaine énergétique, nous vivons encore sur le paradigme d'un modèle unique consistant à alimenter exactement de la même manière l'ensemble des Français, qu'ils vivent en montagne, en ville, à la campagne ou en Outre-mer. Il faut pourtant tenir compte de la géographie, des ressources locales – ne serait-ce que pour les valoriser –, décentraliser la production... mais cela reste compliqué. Il suffit de voir les débats que nous avons eus lors de la précédente mandature autour d'un statut dérogatoire pour l'île de Sein, destiné à permettre aux habitants de remplacer les groupes électrogènes fonctionnant au fioul par des EMR : cela nous a été refusé et on continue d'appliquer le même modèle, à Paris comme à une toute petite île au large du Finistère. La perception de l'enjeu maritime et sa prise en compte, c'est donc aussi la capacité de fonctionner différemment d'une région à l'autre.

C'est quelque chose que vous avez expérimenté dans votre région Pays de la Loire?

Alors attention : ma région, c'est la Bretagne ! La Bretagne historique, comprenant la Loire-Atlantique et Nantes. C'est le sens de l'Histoire et du point de vue maritime, c'est une évidence. C'est une région qui est aujourd'hui dotée de nombreux atouts en ce domaine – un port militaire, des chantiers navals, des ressources telles les algues employées dans la cosmétique comme l'agro-alimentaire –, mais qui souffre de ne pas être reliée à un fleuve. Or cette liaison mer-fleuve est peu prise en compte en Loire-Atlantique quand je suis convaincu qu'elle le serait davantage au sein d'une grande région Bretagne. Dans une ville comme Nantes, dotée pourtant d'une forte culture fluviale, maritime, navale et portuaire, les décideurs locaux sont malheureusement plutôt enclins à tourner le dos à la mer et même au fleuve. Avec quelques élus par exemple, nous avons développé un projet de navette fluviale, de type « bateau-bus ». Deux projets étaient en concurrence : l'un sur l'Erdre et l'autre sur la Loire. Le premier avait la faveur des techniciens, méfiants devant

le côté fluvio-maritime du second. Il nous a fallu tout un travail de conviction, fondé sur la mise en valeur d'exemples déjà existants – bateaux-bus maritimes à Lorient, Toulon... –, la mise à plat de tout le cadre normatif, pour parvenir à nos fins. Si la ville s'est réapproprié l'idée d'être une cité au bord d'un fleuve ayant la particularité d'avoir des marées, d'un fleuve maritime, elle le doit à l'engagement de Jean-Marc Ayrault et des architectes urbanistes qui ont valorisé ce patrimoine. Les quais par exemple, qui souffraient d'une réputation exécrationnelle, sont aujourd'hui devenus des lieux superbes, tendance. D'une certaine manière, nous sommes presque dans l'excès inverse aujourd'hui : on évacue tout ce qui est fonctionnel et on ne conserve plus que l'agrément, l'esthétique. Le risque ici est de ne plus disposer des moyens de faire du transport de fret léger sur le fleuve, donc d'une alternative à la route, alternative d'autant plus nécessaire quand on sait que 87 % du fret est transporté par la route.

En tant qu'adjoint au transport à la mairie de Nantes, vous avez pu vous attaquer à cette question de l'intermodalité, d'une meilleure connexion port/arrière-pays ?

On évoquait régulièrement le lien entre le transport maritime et les autres modes de transport, mais c'est un dossier qui n'avancait pas car il n'était pas jugé prioritaire et, plus globalement, nous n'avions pas une vision des transports très multimodale. Nantes a préféré s'exciter pendant des années sur un fameux projet d'aéroport que sur l'avenir de son port, avenir qui, dans mon esprit, est intimement lié à celui de Saint-Nazaire. Mais la difficulté ici, c'est le cadre normatif, fiscal. À l'époque, j'ai par exemple rencontré différents acteurs locaux du transport qui souhaitaient développer une liaison fluviale entre le port de Saint-Nazaire et la Beauce et qui ont fini par abandonner pour toutes ces raisons : le *feeder* entre Nantes, Saint-Nazaire ou d'autres ports de Bretagne ne pouvait décoller du fait de taxes portuaires qui le rendaient plus onéreux que le coût du transport par la route.

Ce problème normatif rejoint une autre difficulté pointée par les acteurs économiques : le manque de stabilité normative, l'exemple typique étant peut-être les autoroutes de la mer, lancées avec la perspective de l'écotaxe et abandonnées du fait de sa non-mise en place.

Je suis tout à fait conscient que pour organiser une filière économique il faut avoir de la visibilité, ce qui est légèrement différent de la stabilité. La taxe carbone



par exemple, si vous savez qu'elle augmente de tant tous les ans, ce n'est pas stable, mais c'est prévisible. Cela permet d'avoir des effets sur les investissements, d'orienter le choix des acteurs... Évidemment la taxe poids lourds, c'est l'inverse: elle a été supprimée avant même de pouvoir montrer ses effets. Promettre la stabilité, cela peut être pour certains une façon de dire « on ne change rien », or il faut transformer un certain nombre de secteurs trop peu développés. C'est tout le problème que nous avons en ce moment avec l'éolien *offshore*: les appels à projets ont été réalisés sur un certain niveau de rendement, donc un certain calcul économique, et aujourd'hui certains souhaiteraient changer le modèle économique pour bénéficier de l'évolution technologique quand d'autres y sont opposés pour ne pas mettre à mal ce qui a été construit péniblement sur plusieurs années. Reste à trouver le bon équilibre.

Au sein de l'Assemblée, vous êtes membre de la Commission de la défense nationale et des forces armées depuis deux législatures. Est-ce que votre regard sur la Marine nationale a évolué au cours du temps?

Il a bien entendu évolué. J'étais déjà sensibilisé au rôle de la Marine nationale du fait d'attaches à Brest mais, avec mon travail en commission, j'ai pu mieux cerner la réalité de ce qu'est aujourd'hui l'action de nos forces navales, action



Hémicycle de l'Assemblée nationale.
© Philippe Grangeaud.

considérablement méconnue dans notre pays... Tout comme sont peu connus les investissements réalisés actuellement pour acquérir de nouveaux matériels : ce ne sont plus des projets sur papier, ce sont aujourd'hui des réalités, cela tourne, cela navigue... Je suis allé à Brest et à Toulon, j'ai rencontré les préfets maritimes, visité les sous-marins, le *Charles de Gaulle*, les frégates... Au passage, les critiques du rapprochement de *Naval Group* avec *Fincantieri* devraient visiter les FREMM : elles sont déjà réalisées en partenariat avec nos amis italiens ! Tout cela permet de mesurer que la France n'a pas du tout abandonné sa Marine et qu'elle n'y a pas intérêt : c'est essentiel dans le domaine militaire – on l'a vu récemment en Syrie –, mais aussi dans le domaine de l'action de l'État en mer, dans la lutte contre la pêche illégale, les pollutions...

Concernant les pollutions précisément, l'épisode de l'*Olympic Bravery* qui s'est encastré en 1976 non loin de la baie de Yuzin, à Ouessant, île que vous fréquentez depuis toujours, a-t-il joué un rôle dans votre éveil à la protection de l'environnement ?

Sans doute, mais plus vraisemblablement par le prisme de mes parents qui avaient, eux aussi, cette sensibilité forgée par des événements comme l'*Amoco Cadiz*, dont les nappes de pétrole ont également touché Ouessant. Mais pour en revenir

à l'*Olympic Bravery*, j'ai le souvenir de ce morceau de pétrolier encastré dans la côte, du pétrole que l'on brûlait sur place, des ferrailleurs qui venaient pour récupérer le métal... L'*Erika* aussi m'a marqué: on s'est dit que l'histoire se répétait. Fort heureusement, nous avons progressé depuis quarante ans: à Ouessant, on peut voir aujourd'hui la tour radar, bâtie suite à la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, et j'ai vu physiquement les choses évoluer avec, petit, des bateaux qui passaient dans les deux sens, puis dans un seul, puis plus du tout.

Quel est votre regard sur l'état de santé des océans? Il y a eu des évolutions positives concernant les marées noires, mais de nouveaux phénomènes sont apparus tel le réchauffement climatique, le plastique...

Je veux surtout retenir qu'il n'y a pas de fatalité: lorsque l'on mène une action résolue avec un peu de constance, les résultats sont là. La ressource halieutique est exemplaire de ce point de vue: les phénomènes de surexploitation sont tout à fait maîtrisables. Par ailleurs, les parcs marins d'Iroise ou de Porquerolles sont des témoins concrets que les mesures de protection portent leurs fruits sans tomber dans le cliché du «on ne peut plus rien faire». Malheureusement, tout ne s'améliore pas et la mer est aussi un bon témoin du dérèglement climatique: on en touche déjà du doigt les conséquences en termes de montée des eaux et de perturbations météorologiques plus fréquentes, violentes. L'Outre-mer en est un exemple encore plus patent, on l'a vu récemment avec *Irma*. Il faut lutter contre les causes mais aussi, hélas, les effets, car ils sont déjà là. C'est un travail de long terme. S'il ne faut pas être catastrophiste, pessimiste – cela finit par décourager les gens d'agir – il ne faut pas non plus être béat: le gigantisme des navires par exemple pose question. Si un jour un porte-conteneurs a un problème au large de nos côtes, ce sera limite concernant le remorquage... Idem pour les paquebots de croisière: le *Costa Concordia* a, d'une certaine manière, été un premier avertissement...

Vous naviguez à vos heures... Cela fait-il de vous un homme politique différent?

Il y a pas mal d'analogies entre le politique et le marin, ne serait-ce que des expressions communes: tenir le cap, tenir la barre. On parle aussi de courants contraires... L'approche des marins se caractérise par le fait de ne pas vouloir foncer tête baissée, de bénéficier d'une certaine visibilité, mesurer les risques, ce qui n'empêche pas d'être déterminé et tenace. En politique, c'est aussi une qualité: il

faut être déterminé et ambitieux. La devise de Nantes est d'ailleurs «*Favet Neptunus eunti*» (Neptune favorise ceux qui osent/partent). Et puis il y a autre chose : quand on est en mer, on peut réfléchir, prendre du recul, ce qui permet de revenir avec des idées. On touche aussi ses limites : il vaut mieux pouvoir compter sur un équipage et par conséquent faire preuve d'une certaine humanité, ce qui n'exclut pas l'esprit de commandement, le respect de l'autorité. Mais je n'aurais pas pour autant la prétention de dire que seuls les marins pourraient prétendre à la politique!

Propos recueillis par l'EV1 Claire de Marignan et Cyrille P. Coutansais