

# Ma conception d'une politique maritime

**Jean-Yves Le Drian**

Député, ancien ministre

Je voudrais d'abord dire en premier point qu'une politique maritime, c'est avant tout un combat culturel. Nous devons, dans notre pays, combattre un tropisme continental historique ; nous sommes peu nombreux à mener ce combat, mais nous devons mener ensemble cette bataille politique et culturelle, avant des réformes économiques indispensables, cette bataille est malheureusement loin d'être finie. Une politique maritime en France suppose ce combat culturel auquel participent tous les acteurs, y compris des acteurs comme Jacqueline Tabarly.

Deuxième point : les gouvernements successifs, les administrations successives n'ont jamais vraiment considéré que la mer était une source de richesses, mais l'ont toujours considéré comme la nécessité de gérer des déclinés annoncés, une espèce de fardeau maritime qu'il faut bien tenir dans une sorte de mental défensif. On a toujours réformé à reculons et à contrecœur, généralement quand on ne pouvait plus faire autrement, trop tard, et par des demi-mesures.

L'exemple le plus récent est la fameuse exonération sur la taxe professionnelle sur la manutention, qu'il aura fallu plus de dix ans pour obtenir.

Dans les grands champs de la création et de l'innovation du XXI<sup>e</sup> siècle que sont la mer et l'espace, qui sont les futurs champs d'aventure, seul l'espace mobilise notre opinion et notre administration. La France a réussi avec ses partenaires européens à s'y déployer très bien ; on y prend des risques, on y met beaucoup d'argent, on y construit des mécanos savants, on a des partenariats innovants, mais la mer, qui est l'autre champ, stagne. Je prends un exemple très récent : au moment où le chancelier Schröder dit à ses chantiers civils et militaires de se regrouper, d'être une force conquérante sur les marchés mondiaux, parce que la mer est le champ de l'avenir, et passe des accords avec les Italiens que l'on aurait bien voulu fréquenter davantage, nous sommes toujours arqueboutés sur nos statuts de la DCN, et rien ne change dans le concret. La France ne gère pas la mer de manière offensive mais comme un fardeau.

Troisième remarque : il y a une curieuse contradiction dans notre pays, alors qu'on gère le secteur maritime comme je vous l'ai dit, curieusement, il reste un secteur hyper administré. Contradiction curieuse ! En réalité, nous sommes une gestion maritime hyper administrée, comme si Colbert nous avait laissé dans sa conception maritime qui intégrait

défense, industrie, et économie, et comme si on n'avait retenu uniquement que l'économie administrée.

Quatrième remarque : et pourtant, pendant ce temps-là, la mer revient (un article, paru en première page dans *Le Monde* du premier jour de l'année, de Monsieur Grosrichard était encourageant : il s'intitulait « Mer extrême, politique modeste » et indiquait comment, au niveau mondial, ce champ de création et d'innovation, et de richesses potentielles, était en train de s'ouvrir davantage, et faisait état de l'augmentation des trafics internationaux, de certains succès nationaux.) ce qui veut dire qu'en ce qui nous concerne, il faut en finir avec le « goutte-à-goutte » : j'entends par-là l'image de la perfusion, mais aussi le fait que l'on fait des réformes partielles, en retard, quand on y est forcé.

Les types de réformes qu'il faudrait engager politiquement :

Sur le pavillon, il faut cesser d'avoir « le Kerguelen » honteux ; « Kerguelen », c'est la France. Alors quand on compare ce qui a été fait ailleurs, les expériences norvégienne ou hollandaise, il est temps de se dire ensemble « Ayons le courage d'avoir un vrai pavillon bis, offensif, sérieux, rigoureux sur les normes, attractif, sécuritaire, respectant les lois sociales et les lois techniques, et faisant l'objet d'une large concertation avec les organisations syndicales ». Une espèce de « Grenelle » du pavillon ou presque sinon on sera mort.

Sixième point : en ce qui concerne les ports, la loi de 1965 date de presque quarante ans, et le sujet des ports a à peine commencé à être ouvert. Il faudra bien réaliser qu'il faudra séparer le régalién du concessionnaire et de l'exploitant. Il faudra alors changer la loi. De toute façon, la Commission européenne, avec le « package » portuaire, va nous y obliger. Comme nous avons du retard, je souhaite qu'on anticipe. Je suis assez favorable au fait que les régions et les interrégions dans cette affaire jouent un rôle majeur, comme ça se passe ailleurs : ça donne plus de souplesse, et ça maintient la responsabilité publique sur les concessions.

Septièmement, la construction navale. Je pense que l'on commence, grâce à la grande aventure des chantiers de l'Atlantique, à se dire que le naval n'est plus une industrie de pays sous-développé, mais que c'est redevenu une industrie de pays développé, que c'est une aventure de haute technologie, aussi haute que l'avionique. Encore faut-il que nous ayons une attitude très offensive à ce sujet et que la Commission puisse accepter certaines de nos volontés (qui ne sont pas uniquement françaises) pour que la prise en compte de la Recherche-Développement soit effectivement possible dans le cadre des nouveaux programmes européens. C'est sans doute le sujet le plus urgent en ce qui concerne la construction navale.

Huitième point : il y a un seul sujet où il faudrait un peu revenir à Colbert au sens « volontarisme » du terme, c'est le cabotage, où il y a de timides progrès qui viennent d'être enregistrés mais qui ne sont pas encore utilisés. Le gouvernement a affiché, y compris des montants financiers, mais il ne sont pas encore utilisables. Encore un petit effort, sur le cabotage, il est nécessaire que la puissance publique soit incitative avant que le libre marché fasse son œuvre.

Je voudrais conclure en disant deux choses : la première, c'est que Colbert est mort depuis longtemps et il faut qu'on puisse passer à la véritable aventure qui nous attend, la deuxième, c'est qu'au plus haut niveau de l'Etat, il y a eu des discours fondateurs (discours du

Président de la République à Rochefort, discours du Premier Ministre à Brest), maintenant il faut que les actes suivent, et pour cela il faut des colloques comme celui-ci pour persuader l'ensemble de l'administration française que la mer a un avenir dans ce pays.

