

Tuer les idées fausses, agir et réagir...

Parlons idées fausses ou méconnues, parlons vrai, parlons construction navale !

Dans notre secteur maritime, comme dans tous les milieux, tout le monde est sans s'en rendre compte victime des « idées reçues », qu'il s'agisse d'idées assez générales tellement répandues que chacun est convaincu de bonne foi qu'elles sont justes et vraies (on est alors proche du phénomène des rumeurs), ou encore de notions plus spécifiques que personne ne se donne vraiment la peine de vérifier, ou enfin d'ignorance jamais ou rarement corrigée par la volonté d'apprendre ou de comprendre.

Mais au maritime où l'activité est tellement internationale, et médiatisée au moment des catastrophes, en particulier écologiques, le cumul de ces manques de connaissance réelle ou de ces erreurs est entretenu à l'envi par les médias... eux-mêmes « militants actifs » (qu'ils en soient conscients ou non) d'un *politiquement correct* redoutable. C'est en effet tellement facile et tellement tentant d'aller dans le sens du plus grand nombre - la démagogie n'est pas loin - tout en ayant l'air de le faire au nom de l'esprit critique, du courage et de la générosité ! Si bien que le « supplice chinois » est permanent pour « les pros du maritime » qui malgré tous leurs efforts n'arrivent quasiment jamais à se faire reconnaître pour ce qu'ils sont objectivement, avec leurs faiblesses certes, mais aussi avec leurs atouts, leurs efforts, leur sens de la responsabilité souvent remarquables. Ces qualités expliquant d'ailleurs la fierté légitime que la plupart ont de leur métier, mais ne leur permettant pas non plus - puisque peu d'observateurs s'y intéressent vraiment et ils sont, bien sûr, « juges et parties » lorsqu'ils essayent de le dire eux-mêmes - de « contrer » l'habituel et lancinant coup de pied de l'âne résumé en ces quelques mots : « ...et en plus ils sont nuls en communication ! ».

Quelques exemples¹ : qui sait ou retient que :

- Sur le plan des flux maritimes, le transport des marchandises dangereuses a, ces dix dernières années, augmenté de plus de 40 % mais les catastrophes concernant les navires (pertes totales et autres) ont diminué de 44 %, tandis que le facteur risque était en général divisé par deux et que plus de 99,9 % des cargaisons arrivent au port sans dommages ?
- Sur le plan des navires pétroliers, les accidents catastrophiques ont été divisés par dix les vingt dernières années ? Lesdits pétroliers représentant à peine plus de la moitié des pollutions causées par les autres types de navires alors que la pollution des mers est à 75 % d'origine terrestre... et qu'en 2010 les coûts induits par la pollution routière devraient s'élever à plus de 1 % du PNB européen !
- Sur le plan de la sécurité maritime, à ce jour, aucun navire français n'a été impliqué dans une pollution significative, volontaire ou accidentelle ?
- Sur le plan de l'activité commerciale export/import, la France dépend à 80 % des transports maritimes tandis qu'un navire de commerce touche un port français toutes les 6 minutes et que l'activité maritime représente deux fois plus d'exportations que nos bons vins et spiritueux ?
- Sur le plan de l'emploi le maritime français, c'est 120 000 emplois de plus que la banque et autant que toute l'industrie automobile, équipementiers compris ? Une opération comme Port 2000 devant par ailleurs générer à terme plus de 6 000 emplois supplémentaires, directs et indirects...

¹ Tous les exemples et chiffres cités sont issus de la brochure 2006-2007 du « Cluster maritime français, le poids économique et social de la France maritime » qui vient de paraître (novembre 2006).

- Sur le plan de la défense, la Marine nationale est l'une des deux seules marines au monde capable de mettre en œuvre toute la panoplie des moyens aéronavals militaires, facilitant ainsi une diplomatie de paix ?

Le plus choquant, le domaine de la construction navale

La construction navale, réel fleuron de l'industrie maritime française, est trop méconnue non seulement de l'opinion publique, mais - et là c'est vraiment inacceptable - de bien des professionnels maritimes eux-mêmes. En effet, nos chantiers pâtissent encore de manière injuste de l'image héritée des temps où ils vivaient, comme la plupart des industries d'ailleurs, dans une économie dirigée. C'était le système de l'époque (il a d'ailleurs permis de belles réalisations, mais dans un contexte bien souvent peu ou pas économique) mais ça n'est plus du tout le système d'aujourd'hui.

Il faut en effet que l'on sache et que l'on sache partout que la construction navale soutenue par l'État, ça n'existe plus. L'aide à la construction navale a été abolie en Europe depuis le 31 décembre 2000, six ans déjà. Et je prie tout le monde de savoir que la France est un État de droit très strict. La vieille croyance que ces *bloody Frenchmen* trichent toujours est à mille lieues de la réalité. D'autre part dans le domaine militaire, les arsenaux, c'est fini aussi. DCN est désormais une entreprise avec des comptes d'entreprise, des impératifs de compétitivité d'entreprise, une gestion d'entreprise, une rentabilité d'entreprise, des contrats d'entreprise, etc.

Il est vrai que cette très profonde mutation s'est accomplie aux termes d'efforts colossaux de restructuration, de réorganisation, d'adaptation et de modernisation des outils de production, de coopération transversale et bien sûr, de concentration sur les navires à forte valeur ajoutée tant civils (Aker Yards, Constructions mécaniques de Normandie, Piriou...) que militaires (DCN, Constructions mécaniques de Normandie, mais aussi partenariats significatifs avec les précédents). Une évolution démarrée il y a quelques années et qui était indispensable...

Or les premiers résultats sont là : multiplication des commandes et espoirs de commandes, arrivées de nouveaux investisseurs dans le secteur, et chiffres qui eussent naguère fait rêver : zéro subvention, + 10 % de croissance en 2005, c'est-à-dire la plus forte de tous les secteurs industriels maritimes et même de tous les secteurs industriels français. Oui, les entreprises de construction navale sont aujourd'hui reprofilées, agressives compétitives, nerveuses. Elles ne craignent pas la mondialisation pourvu que l'Europe soit suffisamment déterminée pour que des règles de concurrence équitables prévalent.

Or que constate-t-on ? Tout simplement que, mis à part quelques spécialistes ou observateurs avertis, peu de nos concitoyens sont conscients de cette évolution remarquable, au total créatrice et sécurisante pour les emplois. Et pire encore, quelques professionnels réputés hésitent à la reconnaître. N'ai-je pas entendu très récemment un dirigeant de notre secteur dire ouvertement que la construction navale ne faisait pas à ses yeux partie du maritime, car coûtant trop d'argent au contribuable et aux armateurs « qui l'ont financée à leurs dépens pendant des années » ?

Il est bien connu que l'esprit humain est conservateur. Une fois que les schémas de pensée sont établis, il est difficile d'en changer. Il faut réaménager ses circuits neuroniques et, reconnaissons-le, ce n'est pas si facile ! Seulement la réalité est là et comme dit la chanson *times are changing*. La construction navale de papa aidée par l'État peut rejoindre désormais au panthéon de la nostalgie « la douceur des lampes à huile et la splendeur de la marine à voile ». Et c'est l'une des raisons pour lesquelles le comité de rédaction de la Revue Maritime a voulu, dans ce numéro, mettre en valeur cette construction navale civile et militaire, l'un des secteurs qui bougent le plus en France, qui s'est le plus remis en cause, et qu'il serait vraiment coupable de continuer à sous-estimer au moment où tous les efforts sont faits pour relancer les vraies solidarités maritimes !

oOo

Quelques réflexions d'actualité

Nos lecteurs le savent, l'éditorial de la Revue Maritime est aussi l'occasion de faire le point sur quelques sujets d'actualité (non immédiate, mais bien présente), voire de rapporter certaines humeurs et impression. Deux trois informations ou commentaires à ce titre :

- Pour la deuxième année consécutive, je suis invité le 21 octobre par la Marine à assister à la « présentation au drapeau » de la nouvelle promotion de l'École Navale. L'Institut Français de la Mer est à l'honneur, très bien placé, et je ne perds pas une miette de l'évènement.

Grandeur, beauté, simplicité, authenticité, émotion... Mots directs et forts de l'amiral, commandant l'École Navale, « message » à la fois sobre, puissant et convaincant du chef d'état-major de la Marine, défilé impeccable sous le déluge, Marseillaise *a capella* par les élèves. Que de l'honneur, du bonheur, de la vérité ! Le tout est à la fois décalé et ouvert, magnifique et humble, hors du temps et éternel, « spirituel » mais très concret. Impossible, oui impossible de ne pas être touché... Du coup, au retour le président de l'IFM ose faire une suggestion au patron de la Marine. Pourquoi ne pas tenter la chance d'inviter à participer les années prochaines des cars de jeunes venant de Lorient, de Brest voire même de la région parisienne? Pourquoi ne pas faire se rencontrer ces deux France (on peut imaginer les conversations entre jeunes au cours du « pot » suivant la cérémonie, chacun découvrant un monde différent et qui d'un seul coup n'est plus virtuel !). La réaction de l'Amiral Alain Oudot de Dainville est immédiate. C'est une très bonne idée...

- Pensant à la Marine nationale, nous sommes un certain nombre (le bureau de l'IFM mais pas seulement) à nous dire que les échéances électorales, politiques et budgétaires de 2007 ne vont pas être aisées. Crainte que la défense serve de « variable d'ajustement » facile malgré les risques multiformes du monde d'aujourd'hui, et crainte qu'au sein de la défense les très puissants *lobbies* aérien et terrestre soient plus puissants que les soutiens de la Marine. Quel pourrait ou devrait être notre rôle ?

Bien sûr nous pouvons (et devons) valoriser les exceptionnels efforts d'ouverture de la Marine vers le monde maritime français en général. Nous devons par exemple expliquer cette nouvelle mission qu'elle est en train de se donner en organisant, à la demande et en étroite collaboration avec le Cluster maritime, la promotion des talents maritimes français lors des escales de ses bâtiments à l'étranger et chez nous. Une remarquable « première »... Mais en fait le plus important serait probablement de contribuer à éviter que, d'ici l'élection présidentielle, les grands candidats fassent des déclarations à la fois intempestives et formelles, inspirées par la tentation démagogique, et sur lesquelles l'heureux (se) élu (e) aurait du mal à revenir (en particulier une fois qu'ayant « endossé le costume », de Commandant (e) en chef, il ou elle ne soit vraiment aux prises avec d'exigeants dossiers mal engagés.

- Sur le Cluster maritime français, je ne dirai qu'un mot. La mobilisation de ses membres comme de tous les acteurs maritimes en 2007 correspond bien à l'esprit et à la volonté qui étaient ceux de l'Institut Français de la Mer lors de sa création. Reste à ce que l'un et l'autre, l'un plus l'autre puisque personne ne conteste à l'IFM son rôle éminent de « parti de la mer », arrivent effectivement à faire plus et mieux entendre la voix, en 2007, de tous ceux qui aiment la mer et/ou en vivent.

Francis Vallat
Président de l'Institut Français de la Mer