

# La France, puissance maritime ?

Contre-amiral (2<sup>e</sup> s) Bertrand Lepeu  
Délégué général de l'Institut Français de la Mer

*En 2007, l'Institut Français de la Mer a décidé de collaborer exceptionnellement avec Les Échos et Le Marin et d'intégrer les Journées Nationales de la Mer (JNM) dans « Les Assises de l'économie maritime et du littoral ». De cette unité d'action, est résulté un événement maritime sans précédent au palais du Pharo à Marseille, les 13 et 14 décembre derniers. Il a réuni plus de 800 participants. Tous les aspects de l'économie maritime ont été abordés à l'aune de la nouvelle politique maritime intégrée européenne en cours, de la mondialisation et du développement durable. L'IFM a animé la première session, en se référant aux réponses apportées par le président de la République alors candidat, au questionnaire qui lui fut adressé par l'IFM et le Cluster maritime français à l'occasion des élections présidentielles. Bertrand Lepeu tire ci-dessous les conclusions de ces débats.*

*La rédaction*

Être une puissance maritime n'est pas une quelconque évidence, un simple don de la nature ou du ciel ! Être une puissance maritime est une victoire, celle d'une volonté politique. Celle d'une nation qui, à cette fin, a choisi délibérément et avec opiniâtreté d'exploiter des atouts géographiques, humains, économiques, scientifiques, industriels... Or, après une longue éclipse, la France ne serait-elle pas heureusement en passe de remettre ses intérêts maritimes au cœur des décisions politiques ? Trois événements récents peuvent le laisser augurer.

### *Le rapport Poséidon*

En décembre 2006 un groupe de travail (*Poséidon*), mandaté par le Premier ministre et co-animé par le Secrétaire général de la mer et le directeur du Centre d'analyse stratégique, a rendu un rapport intitulé : « Une ambition maritime pour la France », tandis que la Commission européenne lançait de son côté une réflexion à propos « d'Une politique maritime intégrée de l'Union européenne (UE) », réflexion pour laquelle le gouvernement français n'a pas manqué d'apporter sa contribution. Le rapport *Poséidon*, faisant référence au principe de bonne gouvernance, souligne l'urgence d'une prise de conscience politique et celle de créer les opportunités nationales ou européennes pour tirer le meilleur parti des atouts maritimes. En conclusion, les

rapporteurs notent que l'engagement de l'État à consacrer les moyens politiques et financiers nécessaires à une telle ambition, légitime au regard des atouts et des moyens dont il dispose, serait un signal fort, notamment pour des acteurs qui n'attendent pas tout de lui, mais ont besoin de perspectives claires et réalistes. Ce rapport, le premier depuis longtemps à proposer de telles perspectives globales, n'a pas immédiatement reçu l'écho qu'il mérite, rattrapé par les deux périodes électorales du premier semestre 2007, mais pour autant n'a pas été abandonné comme nous le verrons ci-après.

### *Journées nationales de la mer (JNM) et Assises de l'économie maritime*

**C**o-organisées à Marseille les 13 et 14 décembre 2007 par Les Échos et Le Marin, en étroite collaboration avec l'Institut français de la mer (IFM) et le Cluster maritime français (CMF), les Assises de l'économie maritime et du littoral, confondues pour la première fois avec les JNM, ont été un réel succès et ont vu converger les interventions. Ce colloque a clairement démontré que la communauté maritime française est aujourd'hui organisée, et unie dans une même perspective : redonner à la France son rang de puissance maritime si telle est bien la volonté de la nation et de l'État. Plus de 700 professionnels des six marines (pêche, marchande, nationale, scientifique et industrielle, tourisme et nautisme, sauvetage) et 150 étudiants dans les disciplines concernées, rassemblés pendant deux jours, à Marseille, à une période de l'année qui n'était pas la plus favorable : ce succès est à rapprocher des débuts très encourageants et prometteurs du CMF porté sur les fonts baptismaux, il y a tout juste deux ans par l'IFM ! Ces professionnels n'ont pas quémandé des subventions, même si telle ou telle réforme indispensable à venir devra éventuellement être temporairement accompagnée dans un premier temps par l'État ou l'UE. Ils ont simplement, mais avec force et fierté, tenu à rappeler, à mettre en exergue les atouts maritimes, économiques et humains (lesquels génèrent déjà plus de 310 000 emplois directs et 48 milliards d'euros de valeur ajoutée)<sup>1</sup> dont dispose notre pays, alors que la mondialisation renforce encore le caractère stratégique du fait maritime, mais aussi exacerbe la concurrence internationale. Pour étayer leurs propos, ils ne se sont pas contentés de mentionner que 95 % des cargaisons transitent par voie maritime. Ils ont, par exemple, fait référence aussi bien à Jacques Attali (« Une brève histoire de l'avenir ») qu'aux récentes déclarations ministérielles allemande (« Un pays comme l'Allemagne doit considérer l'économie maritime comme une affaire nationale ») ou norvégienne (« Le développement de nos activités maritimes est notre plus importante responsabilité »)...ou bien encore au retour récent sur le devant de la scène diplomatique (démonstrations au pôle Nord et en Méditerranée) de la marine russe en appui de la politique de puissance du président de la Fédération de Russie. Quant au Livre bleu « Une politique maritime pour l'UE », qui marque la prise de conscience de la Commission européenne, il n'a bien sûr pas été oublié tant il est évident que les politiques maritimes, donc fortement internationales, européenne et nationale ne peuvent s'ignorer. Bref, ces acteurs de premier plan, tous secteurs confondus, dont les entreprises ont souvent su se hisser parmi les meilleures

1 Statistiques complètes disponibles sur le site [www.cluster-maritime.fr](http://www.cluster-maritime.fr).

au monde, ou à tout le moins être reconnues pour leur savoir-faire, ont souligné, s'il en était besoin, l'intérêt politique, économique et social majeur de notre économie maritime. Ils souhaitent donc, naturellement, qu'elle se développe encore, mais surtout qu'elle puisse, dans un contexte de concurrence internationale des plus vive et naturelle, rester française.

Il ne peut être question de citer tous les thèmes abordés, mais voici quelques-unes des attentes exprimées à Marseille :

- une organisation politico-administrative précise, complète et lisible. Et en particulier la réaffirmation de la pérennité de la fonction « Secrétariat général de la mer », au niveau interministériel (Premier ministre) bien entendu ;

- une politique navale (militaire) en cohérence avec l'ambition politique générale, c'est-à-dire des moyens militaires en conséquence<sup>2</sup>, mais aussi une industrie de défense traitée en partenaire majeur de et par l'État client (en particulier des prix réalistes pour les matériels commandés), au risque sinon de voir cette dernière passer (avec toutes les conséquences que l'on imagine) sous la coupe d'intérêts étrangers ;

- une filière de la pêche soutenue dans le respect d'une politique européenne équitable<sup>3</sup>, et des aquaculteurs considérés comme des acteurs économiques indispensables de la chaîne alimentaire, et tout aussi responsables que ceux des lobbies écologistes ;

- une vision globale, intégrée, des dossiers de la marine marchande, et non une succession de mesures sectorielles qui n'ont jamais fait une politique : réforme de la politique portuaire (le développement des ports français étant une priorité tant à court qu'à long terme, et cette politique passant en premier lieu par une redéfinition ou une précision des rôles et responsabilités de l'État, du gestionnaire et des opérateurs), une politique du pavillon incitant nos armateurs à transférer la flotte sous pavillon national, un engagement clair quant à la place des autoroutes de la mer dans la politique des infrastructures de transport, une réforme du système de formation supérieure des navigants (une Académie de l'économie maritime de niveau international)... ;

- la poursuite, voire l'amplification d'une politique ambitieuse en matière de recherche et développement, en particulier pour la construction navale, mais aussi pour parfaire la connaissance du milieu marin (navires scientifiques, réseaux d'observation, énergies renouvelables...). Le président de l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) a souligné, à cet égard, l'urgence de décloisonner économie et recherche.

---

2 La réactivation sans fin des discussions – aboutissant toutes au même constat de l'intérêt stratégique – quant à la décision de doter les armées françaises d'un deuxième porte-avions est incompréhensible quand, dans le même temps, on affirme le caractère global de la défense et de la sécurité, mais aussi quand sont mis en perspective les coûts des différents programmes d'armements.

3 « *La formidable tentative de désinformation pratiquée par certains lobbies environnementalistes vers le consommateur, en le culpabilisant de manger des espèces « menacées », vise à l'instauration d'un nouvel ordre, au nom de la sauvegarde de la biodiversité. Seules une approche écosystémique et une gestion économique des stocks ont un sens. La pêche a besoin de réglementations, pas de propagande.* » Hubert Carré et Emilie Gélard, directeur général et juriste du comité national des pêches maritimes et des élevages marins in *Revue Maritime* n° 478 d'avril 2007.

*Les premières décisions ou annonces gouvernementales*

L'actualité politique ou médiatique du deuxième semestre 2007 avait pu laisser à la communauté maritime française... au minimum quelque impatience. Si la réforme des régimes spéciaux de retraite, le premier *round* du Grenelle de l'environnement (qui n'avait pas accordé à ses représentants la place que mérite le large éventail de leurs activités)... faisaient la une des journaux, rien sur la politique maritime et la suite des engagements de campagne du Président. Pour autant cette affaire n'était pas absente des préoccupations ministérielles. En réalité, les cabinets et la haute administration exhumaient, recoupaient de nombreux rapports trouvés dans les tiroirs de leurs bureaux, et étudiaient ceux qui continuaient de leur parvenir, en général tous plus pertinents les uns que les autres et convergeant dans le même sens<sup>4</sup> : la politique et l'économie françaises ne doivent pas rater l'opportunité offerte par la mondialisation, laquelle donne un rôle premier au fait maritime. Il faut en conséquence, là encore, s'orienter résolument et courageusement vers des réformes qui n'ont que trop tardé. Les interactions, tant nationales qu'européennes, entre les nombreux domaines concernés exigeant une réponse globale, une politique intégrée, on peut comprendre que les premières réponses aient pu se faire attendre malgré la volonté affichée de rupture de la nouvelle équipe gouvernementale. Celles du mois de janvier 2008 concernant les ports et la pêche adressent aux observateurs un premier signal positif, tandis qu'une concertation à propos de la formation maritime en fin de mois devrait déboucher sur de nouvelles orientations.

Aussi peut-on penser que le gouvernement, attelé également à d'autres chantiers tout aussi urgents pour la relance économique de notre pays, a décidé de remettre la mer au cœur de la cité. De la politique maritime dépend chaque jour un peu plus la sécurité alimentaire, la sécurité énergétique, la protection de l'environnement, la lutte contre les criminalités transnationales, lesquelles menacent les fondements de notre société de liberté, mais aussi les activités de détente et de loisir... bref tous les enjeux d'une politique de développement durable. Cette politique, immense chantier, exige une volonté nationale, mais aussi européenne, l'une n'allant pas sans l'autre. Elle semble se présenter, et il ne serait pas concevable qu'à la veille d'exercer la présidence de l'UE, et dans la perspective des annonces concernant une Union euro-méditerranéenne, la France ne rejoigne pas le club des puissances maritimes, lesquelles guideront les décisions internationales du XXI<sup>e</sup> siècle concernant la vie sur notre planète archipel<sup>5</sup>. Dès lors que les perspectives claires auront été dégagées par le politique, les acteurs du monde maritime sont prêts à prendre leur part de l'effort, social notamment, à consentir pour accompagner les réformes qui s'imposeront. Alors notre nation montrera qu'elle est digne du défi tout juste victorieusement relevé par celui qu'elle vient de fêter à juste titre, Francis Joyon.

---

<sup>4</sup> Lire dans le prochain numéro de la Revue Maritime la note de lecture du rapport Attali qui montre la relativité de cette convergence. NDR

<sup>5</sup> « Penser l'Océan avec Midway » par le vice-amiral d'escadre (2<sup>e</sup> s) Guy Labouërie - Éditions l'Esprit du livre - octobre 2007.