

Discours d'ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer et du littoral

Francis Vallat
Président de l'Institut Français de la Mer

Monsieur le Maire et cher administrateur (dont l'assistance, l'accueil, l'efficacité et la motivation maritimes sont un cadeau pour nous), Monsieur le Ministre, Monsieur le Secrétaire général de la mer, Messieurs les officiers généraux, cher administrateur Jean-Yves Besselat et autres parlementaires ou élus qui vous intéressez à la mer (je salue particulièrement la vice-présidente et le vice-président du conseil régional de Bretagne représentant notre administrateur Jean-Yves Le Drian, et regrette d'ailleurs de ne pouvoir saluer les représentants des exécutifs du Conseil régional de Normandie et du Conseil général de la Seine-Maritime dont j'ai peine à croire que la chose maritime ne figure pas dans leurs centres d'intérêt), cher président de la Chambre de commerce et d'industrie notre administrateur Vianney de Chalus, chers directeurs, dirigeants et amis du maritime, bonjour !

Jean Morin

Un grand homme a quitté notre monde maritime. Jean Morin... L'Institut Français de la Mer est orphelin de celui qui fut son fondateur et premier organisateur des Journées Nationales de la Mer, aujourd'hui coordonnées pour la deuxième fois dans ces Assises avec le Cluster maritime français (CMF) et nos amis des Échos et du Marin, novation qu'il avait soutenue ardemment¹. Jean fut un homme exceptionnel, mais il n'était pas un *people*. Résistant, préfet, très grand commis de l'État, associé à de grands capitaines d'industrie, il fut un homme d'action, de fidélité parfois douloureuse, mais aussi de rigueur, de cœur et d'enthousiasme souvent juvénile.

¹ Voir le cahier spécial du numéro 483 de la Revue Maritime:

Ce dont il était le plus fier était d'avoir servi le Général au moment où c'était le plus risqué (en tant que haut-commissaire en Algérie de 1960 à 1962). Il était aussi très heureux d'avoir dirigé le Secrétariat général de la marine marchande et d'en avoir fait un organe puissant et respecté.

Toujours, j'ai bénéficié de son indéfectible soutien... y compris lorsqu'à l'encontre de quelques conservatismes, l'IFM prit la décision de fonder le *cluster* dont il suivait l'évolution avec jubilation.

Au nom de toutes ces entités maritimes dont il fut la référence autant que le serviteur, je vous demande de bien vouloir observer une minute de silence...

Un mouvement en marche

Un mot de l'organisation de ces Assises, que certes la crise actuelle n'a pas aidée (nous, les organisateurs voyons bien la différence avec 2007... dont le succès attesté par des centaines de témoignages était prometteur ; comme l'étaient l'enthousiasme et le soutien de nombreux dirigeants nous disant avant l'été qu'ils reviendraient avec encore plus de collaborateurs). Or beaucoup « serrent aujourd'hui les boulons » des frais généraux ou sont en déplacement pour défendre leurs marchés, et m'ont appelé ou écrit pour dire leurs regrets, leur intérêt et leur soutien.

Concernant les pouvoirs publics... on se souvient du mécontentement que j'avais exprimé à Marseille. Certains d'entre vous, très minoritaires, m'ont même dit qu'ils attendaient de moi un nouveau coup de gueule sur le thème de l'immobilisme du gouvernement dans le « maritime ». Mais en fait, quitte à décevoir ces quelques-uns, je ne suis pas d'accord...

Comme eût dit Beaumarchais « la liberté de blâmer » a été exercée. Cela me permet de dire notre appréciation objective des actions fondatrices de ces derniers mois. Dominique Bussereau est là, et je salue avec chaleur, amitié et reconnaissance ce qu'il est et ce qu'il fait (en plus du soutien vigoureux au monde maritime qu'il a exprimé avec style dans la brochure du *cluster*).

Et les pouvoirs publics ont agi. Ce qui a été fait est même impressionnant. Certes l'absence de vision globale de la France maritime se fait encore trop sentir, mais plus d'un d'entre vous sera surpris par l'énoncé des premiers résultats de l'action de l'État, y compris d'ailleurs au niveau du gouvernement lui-même dont certains membres - absence de vision globale ! - ignorent trop les réalisations importantes de leurs collègues.

À Marseille en 2007, il s'agissait du constat d'un immobilisme inquiétant sur les dossiers prioritaires dont l'État lui-même, avait souligné l'urgence (la réforme des ports, l'organisation du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT), la promotion de la construction navale, la finalisation de la concertation sur l'enseignement maritime, la responsabilité de l'État du pavillon, la défense de nos routes maritimes, etc.). Or sur tous ces sujets qui étaient au point mort, la même honnêteté qui m'avait fait pousser un cri l'année dernière, impose aujourd'hui de dire nos motifs de satisfaction, tous vérifiés avec les fédérations maritimes représentatives.

Manifestations

Ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer

J'en viendrai ensuite à nos attentes frustrées (évidemment !) mais aussi aux domaines dans lesquels les acteurs maritimes sont prêts à soutenir l'État et, à leur juste place, à partager l'effort national réclamé.

Je passerai brièvement sur l'organisation du MEEDDAT pour laquelle nous demandions de sortir de la confusion. Ça a pris du temps, mais c'est fait. Nous avons au MEEDDAT un organigramme lisible, des cabinets, des directeurs et des services organisés, des règles du jeu et des interlocuteurs identifiés auprès de qui nous pouvons agir. Et surtout la qualité des hauts fonctionnaires en place est appréciée... Rien à voir donc avec le magma de fin 2007, même si cela n'exclurait pas de trancher une fois pour toutes (serpent de mer, je sais) la question d'une entité – ministère ou non - dédiée vraiment à la mer et l'affichant fièrement dans son intitulé.

Plus modestement il nous semblerait judicieux de réaffirmer le caractère inter-ministériel du maritime. En effet il y a eu rumeurs, or si le monde maritime s'est montré dans l'ensemble attaché à l'existence du Secrétariat général de la Mer, ça n'est pas du fait de l'appréciation qu'il porte sur la structure « telle quelle », mais bien parce qu'il sait l'utilité qu'elle pourrait avoir. En son temps, l'IFM, sur la base d'un travail de réflexion ouvert à tous, avait conclu à l'utilité d'une puissante entité de la mer, ministère ou non, et dont la mission irait bien au-delà de la coordination avec les préfetures maritimes ou de quelques dossiers pluridisciplinaires...

La modernisation des ports

Évolution fondamentale, qu'il est plaisant de souligner au Havre et en présence de celui qui a eu la lourde charge de la porter en terrain miné, la réforme des ports a été engagée et bien, voire très bien, menée au cours de la phase si sensible qui vient juste de s'achever. Je pense à l'analyse de la présidente du Mouvement des entreprises de France - Medef (citée par Le Marin) : «... Une réforme exemplaire... Dans la conjoncture économique difficile que nous traversons, ce levier puissant de croissance et d'emploi tombe à point nommé... Nous pouvons espérer faire progresser le pourcentage du secteur transport - logistique de 6 à 8 % du PIB, comme nos voisins européens. Ce qui se traduira par des dizaines de milliers d'emplois supplémentaires », ou encore Jacques Saadé et Armateurs de France qui parlent d'une réforme « devant permettre de redonner confiance aux clients de nos ports qui, modernisés et compétitifs, pourront bénéficier de la croissance des échanges et se mettre dans le rythme de leurs concurrents. »

Enfin, il faut avant tout se référer à l'opinion générale de l'Union des ports de France, qui indique « que le gouvernement peut ou doit être félicité pour la diligence et l'intelligence avec laquelle il a mené la réforme. En effet, moins de 6 mois se sont écoulés entre son annonce dès janvier et la promulgation de la loi le 4 juillet. C'est, en outre, un projet très bien construit tenant largement compte des attentes exprimées par les professionnels et laissant une large place à la concertation, qui a d'ailleurs permis d'aboutir à un accord cadre national le 30 octobre, signé par la quasi totalité des organisations syndicales ».

Le vœu des professions est maintenant que la mise en place des nouveaux organes de gouvernance ne tarde pas... Certains ont regretté l'option prise d'un renouvellement

Manifestations

Ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer

complet des équipes qui a sans doute fait perdre quelques semaines, mais je pense que la cohérence de l'approche, et aussi la considération qui devait être montrée à ceux qui ont excellemment travaillé (je citerai naturellement, *hic et nunc*, notre ami Jean-Pierre Lecomte), méritaient bien le temps d'y regarder à deux fois.

Les professionnels attendent donc que le cap soit clairement tenu, et surtout le soutien du gouvernement aux acteurs chargés de la conduite de la réforme sur le terrain et notamment aux nouveaux dirigeants des Grands Ports maritimes².

La responsabilité du pavillon

Autre évolution tout aussi importante, vous avez aussi, Monsieur le Ministre, fait bouger les choses – suite au conseil européen de La Rochelle d'abord (quel hasard !) - sur la responsabilité de l'État du pavillon, en aidant au passage la Commission européenne, comme certains États, à sortir de l'ornière dans laquelle ils s'étaient mis. Certes, on n'en est pas encore à une vraie responsabilité des États... mais la marche a commencé. Merci.

Merci car l'absence criante de l'État de Malte au procès de *l'Erika* a mis en évidence un abus de souveraineté, consistant à ne pouvoir poursuivre l'un des principaux responsables de ce genre de catastrophes, un État qui à l'époque n'avait ni l'intention ni les moyens lui permettant de faire respecter les conventions internationales dont il était partie. Il faut donc que notre pays poursuive opiniâtrement son combat, alors que les progrès sont considérables sur la plupart des autres fronts de la sécurité maritime. D'autant plus que le sens de l'histoire est clair ! Et que la perspective d'une vraie percée n'est plus utopique, comme ne l'étaient pas la naissance de l'AESM³, l'efficacité de la lutte contre les dégazages, l'équipement de l'Union européenne en navires anti-pollutions, la publications de listes noires, tous dossiers aujourd'hui réglés mais dont les colères faciles contre les voyous des mers prévoyaient l'échec !

Une construction navale reconnue

Dans un autre domaine, l'État a donné à la construction navale la reconnaissance éclatante qu'elle attendait : allusion à l'intérêt manifesté par la visite du Président de la République à Saint-Nazaire et par la participation de l'État dans STX en France (minorité de blocage et garanties diverses concernant la maintenance de notre savoir-faire et de nos emplois).

Le baptême du sous-marin nucléaire *Le Terrible* à Cherbourg par le Président s'est aussi inscrit dans cet esprit, permettant à la fédération professionnelle concernée de considérer que sur bien des plans de ce secteur, l'État fait son devoir (au-delà de la déception, non agressive tant l'espoir est toujours là, concernant le deuxième porte-avions).

² La réforme renomme les Ports autonomes (PA) maritimes en Grands ports maritimes (GPM).
NDR

³ Agence européenne de sécurité maritime.

Manifestations

Ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer

Un maritime responsable

De même c'est un plaisir de rappeler qu'à la suite de la remarquable tribune parue dans la presse signée par le président d'Armateurs de France Eudes Riblier, du travail du délégué général Anne-Sophie Avé, de celui d'Henri de Richemont et du rapporteur du texte à l'Assemblée nationale Alain Gest, la transposition de la directive européenne sur la responsabilité des armateurs en cas de pollution évite à la fois les comportements voyous et la pénalisation de nos armateurs, de nos équipages et de notre pavillon. Là non plus ça n'était pas gagné d'avance, et ce fut un bonheur rare et délicat d'en voir féliciter le « maritime français » : armateurs et gouvernement s'il vous plaît, lors d'une émission en direct, sur la chaîne parlementaire, où je faisais face à un député vert (Yves Cochet) et à un représentant de Greenpeace !!!

Puisqu'on touche à l'environnement, je ne sais pas bien sous quelle rubrique je dois placer ce qui s'est passé et continue de se passer, ou de ne pas se passer, pour le maritime au Grenelle de l'environnement. Place médiocre du maritime dans le corpus des textes alors que la mer est l'avenir de la terre. Confusions diverses, tentations démagogiques, espoirs ou craintes contradictoires. Un exemple pour l'instant : Jérôme Bignon, que nous sommes heureux de recevoir à ces Assises et qui va vous parler tout à l'heure en haut responsable très respecté par tous, dont chacun connaît les efforts, déclarait récemment à propos du Grenelle et des aires maritimes protégées (rapporté par Le Marin je crois) : « Partout où je vais, je me fais engueuler. Peut-être que l'État n'a pas été d'une folle adresse sur le dossier », tout en ajoutant que « la volonté de l'État est de travailler dans la concertation ». Acceptons en l'augure et rappelons que le maritime soutient vraiment le Grenelle, mais que tout l'art est d'application et qu'il n'est point de dialogue... sans méthode et sans clarté !

Autre avancée, plus claire, l'industrie nautique - si importante pour notre économie maritime - et qui tient à souligner (je cite) « l'excellente coopération avec le gouvernement en cette période de difficulté économique. Les cabinets sont des plus réactifs. Il souffle manifestement un nouveau dynamisme ».

Un effort bien orienté en matière de sécurité nationale

Et puis, même si nous ne pouvons pas être satisfaits (mais pouvons-nous l'être dans un pays déjà sous pression avant la crise actuelle ?), il faut saluer le chantier engagé (la prise de choix) pour la Défense, et prendre acte de ce « mouvement » nouveau, devant lequel reculaient systématiquement les gouvernements précédents.

Subsidiairement, on peut regretter (nous l'avons fait publiquement via une tribune signée de cinq noms prestigieux) que le maritime civil n'ait pas été consulté pour le Livre blanc. Oui nous avons des choses à dire, comme le démontre d'ailleurs le dialogue intense et constructif sur la question des pirates. Dialogue dont je sais que c'est en votre nom à tous que je témoigne auprès de notre chère Marine nationale.

Les pirates ! Un autre sujet sur lequel la France a fait bouger les lignes, en tant qu'État national, en tant qu'État membre et en tant que pays fondateur de l'Union

Manifestations

Ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer

européenne. Le *satisfecit* est d'autant plus légitime qu'encore une fois, ça n'était pas évident vu les coûts et les difficultés politiques, juridiques et opérationnelles de mise en oeuvre.

Et ceux qui claironnent que tout cela ne sera pas efficace sont des ignorants, en plus d'être irresponsables. Comme le montre par exemple l'écart croissant entre le nombre d'actes de piraterie tentés et celui des actes réussis, ou encore la montée en puissance - complémentaire de l'accompagnement des navires de commerce par les bâtiments de guerre, des actions de concertation avec les États riverains de l'Océan Indien, ou voisins du Golfe d'Aden. On ne peut ici entrer dans le détail, mais je fais partie de ceux qui pensent que le phénomène « pirates » sera marginalisé dans cette région du monde comme il le fut dans le détroit de Malacca (et ce malgré les différences évidemment très importantes entre les deux problématiques)... en attendant l'échéance plus lointaine de la reconstitution d'un pouvoir en Somalie. Autrement dit merci à la France d'avoir lancé le processus....



Le mouvement lancé en 2008 ne s'arrêtera pas

Ah le temps, « *le temps et la durée* » comme disait Bergson. Après avoir beaucoup espéré après la table ronde de janvier 2008, d'aucuns se sont impatientés de devoir attendre la mise en œuvre de la réforme si nécessaire de l'enseignement maritime. Mais beaucoup ont aussi accepté que le suivi simultané des réformes des ports et de cet enseignement serait ingérable. C'est donc avec une certaine compréhension qu'une partie importante du CMF (auteur du rapport « Vers une académie universitaire maritime ? ») a rongé son frein, mais c'est évidemment avec une véritable impatience que les professionnels « directs » (que le CMF n'est pas) souhaitent entendre la voix du gouvernement aujourd'hui !

Donc l'État a bougé en 2008... De son côté, l'économie maritime française a, elle, poursuivi et approfondi son évolution. Non seulement, des fédérations professionnelles ont retrouvé ou sont en train d'accroître leur lustre et leur solidarité (je pense à la présence renforcée et lisible d'Armateurs de France, au rapprochement en cours entre la Chambre syndicale des chantiers navals (CSCN) et le Groupement industriel des constructions et armements navals (GICAN), à l'ouverture nette de la Fédération des industries nautiques (FIN) vers le monde maritime en complément de celui du tourisme et des loisirs). Mais aussi la poursuite des activités du CMF - soumise à évaluation après deux ans d'existence - a été confirmée par acclamation, tandis que maintenant environ 170 fédérations et entreprises ont adhéré. Un CMF qui interpelle, y compris

Manifestations

Ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer

à l'étranger où, par exemple, après les Luxembourgeois, les Britanniques ont décidé de reproduire son modèle quasi à l'identique, tandis que le patron de la Hellenic Chamber of shipping (les Grecs !) écrivait, il y a peu : « *Synergy is a Greek word, but sometimes we forget that a cluster should develop a life of its own... We have not managed to organize ourselves in a service industry in a systematic form... It is imperative to foster a proper maritime cluster.* » Le Portugal aussi s'interroge et le Maroc veut faire un *cluster* national avec notre coopération. L'IFM est fier de son petit...

Et puis il y a le succès, maintenant confirmé, de *l'executive MBA* maritime marseillais, ou encore la progression - plus qu'un frémissement - de 50 % dans les candidatures aux hydros, une évolution à mettre au crédit des efforts déployés par la direction ministérielle compétente, les armateurs de France, et des organismes comme le CME, l'IFM, l'ACOMM, les cahiers du Marin, etc. Et ce sans parler de l'augmentation de 5 milliards d'euros du chiffre d'affaires maritime, aujourd'hui supérieur à 50 milliards...

Mais il y avait tant à faire que beaucoup reste encore à mettre sur l'établi, si possible dans le cadre d'une vraie stratégie maritime globale dont manque toujours notre pays. Ceci est vrai pour de grands dossiers qui au stade actuel ne peuvent relever que de l'État, mais aussi de dossiers sectoriels où la responsabilité première est celle du privé mais où ce dernier - pour « travailler français » a besoin d'un cadre national pérenne et clair qui ne peut être défini que par l'État.

Au titre des grands dossiers et défis nationaux, c'est d'abord bien sûr la formation maritime (déjà évoquée) pour laquelle il est impératif de concentrer les moyens existants, de faire se dégager la réalité de la notion d'académie universitaire maritime ouverte, attractive, attirant équipes pédagogiques extérieures et capitaux privés, capable de s'inscrire dans un réseau avec les grands pôles étrangers, enfin apte à former vite les officiers qui manquent, mais sans accroître la démotivation des professeurs maritimes.

Je pense aussi aux énergies marines renouvelables, pour lesquelles il faut se donner les moyens, comme à l'aube du nucléaire, de savoir si oui ou non nous sommes face à la possibilité d'une filière industrielle majeure (pour laquelle la France est l'un des rares pays à avoir la totalité des atouts nécessaires en main : géographiques, industriels, humains).

Je pense encore à l'importance de la connaissance du milieu marin, tant l'enjeu est énorme. D'autant plus énorme que les zones économiques exclusives vont bientôt être élargies et que l'on sait que 80 % de la faune et de la flore sous-marines (80 % !) nous sont inconnus, et alors que nous disposons de cet outil unique qu'est l'Ifremer (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer). Dans cet esprit, je pense aussi, plein d'espoir après le rapport remis au gouvernement par Hélène Tanguy le 20 novembre dernier, à la place que pourrait (devrait ?) indubitablement prendre la pisciculture en complément de notre pêche responsable. Un rapport à la fois constructif



**Le Cluster maritime français
est sur www.cluster-maritime.fr**

Manifestations

Ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer

et clair sur l'état de blocage actuel et la stratégie à mettre en place pour développer la filière, un rapport dont le CMF suivra de près l'exécution.

Je pense enfin à la nécessité, pour laquelle d'ailleurs le gouvernement se bat bien (notre groupe spécialisé du CMF en témoigne), de « pousser » vigoureusement, en matière de « déconstruction des navires en fin de vie », la position internationale universelle qui semble en train de se dessiner au niveau de l'organisation maritime internationale (OMI) concernant États du pavillon et États recycleurs, en veillant à ce qu'il n'y ait aucune distorsion européenne.

Mais cela suppose aussi que les moyens de la France pour peser à l'OMI changent de dimension et que le gouvernement réalise à quel point la pauvreté de notre implication politique et de notre délégation (sauf en dévouement) est une insulte au bon sens et un risque suicidaire pour l'avenir.

Au niveau des dossiers sectoriels je citerais volontiers : Le transport et l'armement maritimes pour lesquels, la plupart des questions légales et fiscales ayant maintenant reçu leur réponse (à l'exception de celle du maintien surréaliste du classement du « pavillon français immatriculation du registre international français - RIF » comme pavillon de complaisance, une aberration quand on sait que le pavillon français est pour la deuxième année le meilleur du monde en qualité au regard du mémorandum de Paris).

Il importe maintenant seulement que l'État résiste à la tentation éventuelle (on n'est jamais à l'abri de l'idée brillante d'un technocrate soucieux de mettre sa marque ici ou là !) de remettre encore sur l'établi les mesures en place. Nous savons tous que des années cruciales ont été perdues pour l'extension de la flotte sous pavillon national après la sortie du RIF alors même que se développait la flotte contrôlée, mais il est clair que ces années perdues ne seront rattrapées que dans un cadre réellement pérenne. Oui, on vit les conséquences de notre inconséquence passée (groupement d'intérêt économique - GIE), alors ne recommençons pas !

Et puis il y a la question du transport maritime à courte distance (*short sea shipping*), des autoroutes de la mer, sachant en plus qu'il s'agit d'un domaine où la France pour être crédible a besoin d'avancer en clarté et transparence sur certains dossiers en cours (Atlantique) dont la mise en œuvre semble particulièrement complexe et difficile. Mais peut-être va-t-on entendre enfin quelque sirène répondant au vœu de l'IFM d'une approche claire !

Pour les ports, notre vœu est que la crise financière et économique actuelle n'empêche pas qu'ils soient en ordre de marche solide quand la croissance repartira en 2009-2010. Sachant que la réussite passe par une relance des investissements portuaires, en particulier d'infrastructures publiques (et sachant que les opérateurs privés seront au rendez-vous pour les investissements d'équipements des terminaux portuaires)

À noter que les directives oiseaux, habitats (Natura 2000), eau, sont autant de difficultés pour le bon déroulement de l'investissement. Évitions donc à tout prix la « sanctuarisation » des espaces maritimes qui nous priverait des nombreuses créations d'emplois attendues, et effectivement réalisées chez nos voisins du Benelux ?

Avec ses 50 000 employés, la construction navale est le secteur industriel qui croît le plus fortement en France, qui recrute le plus dans toute l'Europe, et qui ne

Manifestations

Ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer

reçoit quasiment plus aucune aide publique. La priorité de ce secteur est à l'offensive, fondée sur des savoir-faire uniques (nucléaire, services, énergies marines, navires civils à forte valeur ajoutée). Mais en matière de naval de défense par exemple, la France n'investit quasiment plus dans la R&D... et achète les navires les moins chers de tout le monde occidental.

Aucun industriel ne peut innover dans ces conditions. Il faut donc une vraie ligne particulière pour la recherche, comme cela se fait pour l'aéronautique, et que - pour le reste - l'évolution nécessaire se fasse sans que cela nuise par ailleurs à notre Marine.

La plaisance est, elle, un vrai *leader* bien assis sur le *podium* mondial tant quantitatif que qualitatif. Elle a en outre la sagesse de ne pas s'endormir sur ses lauriers dans un monde qui change, comme le prouve sa volonté de présence « là où ça bouge ». Mais le ralentissement du marché national pourrait rapidement avoir un impact très négatif sur la santé du secteur. Or le déficit de capacités d'accueil, des anneaux, en est la principale cause. Et comme la progression des chiffres d'affaires constatée depuis plus de 10 ans est largement due à l'export, il n'y a aucun doute que cela devient vraiment crucial.

Pour la pêche, mon rôle est de relayer le cri poignant que nous entendons, à mi-chemin du désespoir et de la colère. Je cite les professionnels représentatifs : « *Quel avenir pour la pêche avec une Commission rêvant destruction de navires et diminution drastique des quotas (même quand les stocks sont bien gérés par application du principe de précaution) ?* » Cri lancé par ceux qui se battaient pour l'affichage d'une politique commune de la pêche qui respecte les hommes et les entreprises, et qui soutenaient avec courage une adaptation raisonnable de la gestion des quotas (pluri-annualité, etc.) permettant à la fois le nécessaire respect de la sauvegarde des ressources halieutiques et le minimum de considération à accorder aux exploitants pêcheurs qui ne peuvent décemment plus accepter de voir leur existence dépendre de décisions brutales annoncées au dernier moment. Cri poussé par les mêmes qui cherchaient à « faire raison garder », y compris à leurs propres troupes, face la vague Natura 2000 et aires maritimes protégées . Cri prolongé par un autre (je cite encore) « *pour un secteur qui ne cesse de payer le plus lourd tribut de vies humaines à l'activité maritime* », mais surtout (je cite toujours) « *quel avenir avec la menace d'avoir à rembourser des aides jugées illégales par la Commission... nous sommes au bord de la faillite de la pêche française....* » Et puis il y a les conflits d'usages, les incertitudes, qui font que les instances professionnelles responsables qui cherchent à dialoguer (sur les granulats, les énergies marines renouvelables, la pêche illégale, la traçabilité des produits, l'écolabellisation) se trouvent maintenant face à une crise de confiance et servent injustement de bouc émissaire, alors pourtant que des instances fiables sont plus que jamais nécessaires... et que paradoxalement elles sont soumises à élection juste avant d'être (enfin peut-on espérer) réformées.

Je ne peux conclure sans rappeler que le XXI^e siècle sera le plus maritime de l'histoire de l'humanité... et que la mer y sera le premier pilier de l'économie mondiale. Tous les grands pays l'ont compris, et nombreux sont ceux qui investissent et réarment leur marine pour s'assurer la maîtrise de cet espace.

En 2030, notre planète sera économiquement bleue ! On constate que les flux

de cargaisons maritimes ont été multipliés par cinq ces trente dernières années seulement (par cinq !). On estime qu'en 2020, le transport maritime représentera 14 à 15 milliards de tonnes (contre entre 6 et 7 aujourd'hui) à comparer à 180 000 transportées par avion (contre 65 000 aujourd'hui)...

Je rappelle aussi qu'en 2007 le gouvernement fédéral allemand a déclaré qu'« *un pays comme l'Allemagne doit considérer l'économie maritime comme une affaire nationale* », tandis que le gouvernement norvégien présentant « la stratégie gouvernementale pour une croissance de l'industrie maritime » affirmait que « *le développement des activités maritimes est la plus importante responsabilité, en plus d'être le secteur recelant le plus de capacité de croissance* ». À noter subsidiairement que l'Allemagne a un ministère spécialisé depuis plus de dix ans et devient en ce moment l'une des toutes premières puissances économiques maritimes du monde.

Une vision maritime pour la France

Pour résumer il est clair que l'économie maritime européenne doit être une priorité. La France elle-même y prenant enfin la part qu'elle mérite du fait de la qualité de ses acteurs et professionnels maritimes tant privés que publics, et bien sûr, du fait de son histoire et de sa vocation internationale !

Bien sûr, ce n'est pas à l'État de faire le travail sur le terrain, mais aux entreprises. Or le Cluster maritime français, au sens générique du terme, a des atouts formidables pour la compétition économique qu'implique la mondialisation. Chances avérées par le développement impressionnant de secteurs où la France était un acteur de seconde zone jusque récemment (*offshore*, ligne, navires spécialisés ou de servitude...).

Le secteur maritime national, et son porte-parole, le CMF ne revendiquent donc pas « la », mais « une » priorité maritime au service de la France. Autrement dit,

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris



Rejoindre et soutenir l'IFM

Manifestations

Ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer

le monde maritime ne pleure pas sur son sort ! Ses représentants les plus « citoyens » demandent seulement à l'État de réaliser que pour rester des opérateurs français, il faut que l'État lui-même remplisse son devoir et dise clairement ce qu'est sa politique maritime, qu'il s'engage sur ce qu'est et sera le cadre pérenne dans lequel ils peuvent engager l'avenir en tant que Français.

En résumé...

On peut tout résumer en disant que la France a enfin bougé certes, mais qu'elle a maintenant impérativement besoin d'une stratégie maritime, ou plus encore d'une vision maritime.

J'ai parlé de l'Allemagne et de la Norvège, mais c'est aussi vrai au Danemark et en Hollande où les États eux-mêmes ont suscité les *clusters*, alors que chez nous (rassurez-vous Monsieur le ministre le CMF ne demande surtout aucune subvention !) le gouvernement a ignoré, ou quasiment, le seul document tentant d'approcher une vision maritime : le rapport Poséidon, tombé aux oubliettes pour ne pas dire jeté dans les poubelles de l'histoire. Alors qu'il valait peut-être le coup d'être au moins discuté !

Je vous promets que le CMF pourrait relayer cette vision, après l'avoir appelée de ses vœux. En effet, le *cluster* a lancé un groupe de travail synergie « Attractivité de la France maritime » qui s'est réuni pendant treize mois avec de nombreux professionnels de tous horizons, qui a terminé ses travaux, il y a une semaine, et a rédigé un rapport justement intitulé « Pour que la France ait une vision maritime »⁴.

Or en voici les phrases les plus importantes :

- L'affichage d'une vision maritime à long terme [par l'État] est une priorité et même un préalable.
- Ce travail est donc avant tout l'expression du besoin de la définition d'une vision à long terme par l'État afin de démultiplier les efforts des acteurs privés !

Nous sommes donc à la disposition du gouvernement de la France, avec tous ces opérateurs qui encouragent nos efforts vigoureux pour qu'émerge une place maritime française. Tous réclament, et je ne suis que leur porte-voix, une vision à laquelle le gouvernement travaille lui-même. Victor Hugo disait « *qu'il n'y a rien de plus fort qu'une idée dont le moment est venu* », et bien le moment de reconnaître l'importance de l'économie maritime est venu à l'aube de ce siècle si maritime... mais il ne sera pas éternel. Oui, « demain la mer » est probablement le slogan à la fois le plus ambitieux et le plus raisonnable qui soit...

Nous sommes le 2 décembre, anniversaire d'Austerlitz, géniale victoire terrestre dont on sait bien que les effets furent annulés par un Trafalgar maritime qui signait à terme la mort du grand empire, malgré la gloire accumulée coalition après coalition... tout simplement parce que Trafalgar avait privé la France de la possibilité de commercer ou d'agir en mer ! Oui il est temps que le soleil se lève enfin sur la France maritime, et que notre pays n'oublie pas une fois de plus les leçons répétées de l'histoire, pour arrêter de « labourer la mer ».

⁴ Disponible sur Internet à l'adresse : www.cluster-maritime.fr