



DISCOURS DE FRANCIS VALLAT, PRESIDENT DU CLUSTER MARITIME

FRANÇAIS ET DE L'INSTITUT FRANÇAIS DE LA MER

(Aux Assises/Journées de la Mer les 1° et 2 décembre à Brest)

Bonjour messieurs les ministres,

Monsieur le Secrétaire général de la mer, qui jouez un rôle si essentiel,

Monsieur le président du conseil régional de Bretagne,

Monsieur le maire,

Mesdames et messieurs les élus,

Messieurs les amiraux

Mesdames et messieurs les présidents et directeurs,

Mesdames et messieurs et chers amis,

Merci d'abord, un grand merci, à mon ami Jean-Yves Le Drian (notre administrateur) et à François Cuillandre, qui est aussi un ami de longue date de l'IFM, pour leur hospitalité. Qu'ils sachent seulement notre joie d'être pour deux jours tous Bretons, dans cette capitale de la France maritime.

.....

.....

Plus de 1 300 hauts responsables maritimes publics et privés, civils et militaires, inscrits à cette cuvée 2009 des Assises/Journées de la mer et de l'économie maritime. C'est un fantastique record !

Réjouissons nous et soyons conscients, sans excès de fierté ni d'humilité, de ce que représentent tous ces professionnels et acteurs du maritime dont il est évident qu'on aurait bien tort de sous-estimer.

On le savait par les chiffres, on le sait bien aussi par la qualité, même si cela ne fait pas assez la Une (*puisque nous faisons partie des trains qui arrivent à l'heure*) qualité de nos opérateurs maritimes nationaux qui depuis des années ont investi avec courage et sans trompette dans le développement durable et qui devraient être aussi à ce titre une fierté de notre pays.

Mais surtout : on le sent aujourd'hui « physiquement » : nous sommes une force pour la France !

Merci donc à vous tous d'être là, et vous me permettrez de remercier tout particulièrement la présence - au long de cette manifestation - de ceux dont nous avons regretté avec vigueur l'absence injustifiée à Marseille, en 2007.

Merci au Premier Ministre d'avoir voulu clore demain, solennellement et par un discours très attendu, cette manifestation. Merci à monsieur le ministre de l'agriculture et de la pêche de sa présence très appréciée ce matin. Merci à madame le ministre de l'outremer de la sienne, très bienvenue, cette après-midi. Et merci aussi à madame Laurence Parisot qui a aussi tenu à être là et à nous parler au nom des responsables de l'économie française.

Au travers de la présence de Daniel Bursaux et aussi de Michel Peltier, à qui j'adresse naturellement un « bienvenue » amical et reconnaissant, je salue aussi en votre nom notre ministre d'Etat et ses quatre secrétaires d'Etat.

Et ce même si je me fais l'ambassadeur de tous pour regretter qu'une « apparition » (eût il fallu dire miraculeuse?) gouvernementale n'ait pas été jugée prioritaire par ce grand ministère maintenant officiellement en charge de la mer. Mais nous savons le combat planétaire qu'il mène – et que nous soutenons – pour Copenhague !

Je ne fais pas partie de ceux qui pensent que cette absence est contradictoire avec l'esprit de Grenelle. Mais je suis de ceux qui espèrent qu'elle ne confirme pas l'hypothèse que les professionnels - parce qu'ils refusent d'être considérés « en voie de disparition » - ne feraient pas partie de votre environnement maritime « à protéger » (ou plutôt « à valoriser »). En fait, monsieur le ministre d'Etat, le message est simple: en ce moment où l'essentiel de la France maritime est là (« pros » mais aussi les ONG qui ont bien voulu répondre à notre invitation au dialogue) vous pouvez compter sur la loyauté des professionnels, qui sont légitimistes dès lors que les règles sont claires, mais qui en ce moment ont du mal à tout comprendre (sans cependant que vous ne puissiez plus - pour autant – vous appuyer sur leur esprit constructif).

Avant d'entrer dans le vif du sujet, vous ne m'en voudrez pas d'évoquer, en une phrase seulement alors qu'il mériterait un « incunable » la mémoire de Joseph Martray, cofondateur avec Jean Morin de l'IFM il y a 35 ans, et dont je rappellerai qu'il a proposé bien avant tous les autres une politique de la mer alliant économie et écologie ... Il faisait partie de ces hommes qui créent et font bouger les lignes, sans jamais se mettre en avant, ce qui est une raison supplémentaire de ne pas l'oublier, surtout à Brest où il rêvait d'organiser les JNM.

En 2007 nous avons vivement regretté à Marseille que le gouvernement n'ait pas assez agi et ne manifeste pas son intérêt pour le maritime. En 2008, nous nous étions réjoui que de nombreux et différents fronts importants aient été ouverts, d'ailleurs poursuivis en 2009 avec une constance qu'il convient de saluer : la réforme portuaire bien sûr, mais aussi l'enseignement maritime avec la volonté de création d'un grande école supérieure maritime d'envergure internationale; le combat sur la responsabilité du pavillon et l'adoption du paquet Erika III juste à la fin de la présidence française de l'UE alors que tout le monde jugeait cela impossible (Merci Dominique Bussereau) ...; la reconnaissance publique donnée à la construction navale aussi bien civile (entrée de l'Etat au capital de STX), que militaire (le discours à Cherbourg du chef de l'Etat), et plus récemment la commande du BPC3, intéressant aussi bien le civil que le militaire; l'aménagement des règles de responsabilité pour les armateurs; la formidable aventure du Grenelle de la mer (même critiquable sur quelques points importants); le dialogue ouvert avec l'industrie nautique; les choix difficiles enfin faits en matière de Défense (même si l'on peut toujours espérer le PA2), l'action de la « Royale » pour la protection des routes maritimes (je pense bien sûr à la lutte contre la piraterie, lutte à l'origine de laquelle la France a été exemplaire.); le renforcement de la présence de la France à l'OMI; les premières décisions concernant les autoroutes de la mer (même imparfaites et qu'il faut absolument rendre plus clairement opérationnelles); l'audit et la confirmation des pôles mer; la poursuite de la modernisation des cross maintenus; le dialogue sur la problématique des TGN suivi avec la DAM de Damien Cazé ;

enfin et peut-être surtout le fait que pour la première fois dans notre Histoire la mer soit un enjeu de pouvoir au niveau et au sein du gouvernement lui-même.

Pas toujours facile à vivre pour nous, mais très positif au fond !

En fait, hormis à la pêche, où la situation des professionnels est encore compliquée par des excès dans tous les camps y compris au niveau européen, la « conscience maritime » a bien progressé, on peut même dire qu'elle a « explosé ». Le point d'orgue étant naturellement le discours du Président de la République au Havre le 16 juillet, qui fut une première vraie réponse à notre appel public et solennel - lancé à nos Journées du Havre fin 2008, aux 4^o assises, appel à ce qui nous paraissait encore manquer: une stratégie pour la France maritime. « *L'affichage d'une vision maritime à long terme [par l'Etat], avons nous dit, est une priorité et même un préalable.... Victor Hugo disait qu' « il n'y a rien de plus fort qu'une idée dont le moment est venu », et bien il est là à l'aube de ce siècle si maritime... »*

Or dans le droit fil du discours du Président de la République, le Livre bleu a été travaillé et est en cours d'adoption (SGMer), ou devrais je dire vient d'être adopté , et l'historique Cimer annoncé (le premier depuis 5 ans) va se tenir très prochainement, en ayant intégré dans sa préparation l'énorme travail de la première phase du grand effort du Grenelle de la mer qui - lui - ouvre sa deuxième et plus longue phase, celle de l'applicabilité des recommandations adoptées, à la fois sur le plan pratique et naturellement de la compatibilité avec les futures orientations du CIMER.

Si pour ces suites à venir courant 2010 la règle du jeu comme les mécanismes de décision sont clairs, comme je le pense, les professionnels sont et se voudront coopératifs, et constructifs. Sachant qu'ils sont très attachés eux-mêmes au « développement durable » comme évidemment à la protection des générations futures et ne font pas semblant, et rappelant seulement deux observations qui vont sans dire mais qui de manière un peu surprenante s'avèrent aller mieux en les disant: la première est qu'il y a deux termes dans « développement durable », qui doivent être équilibrés de façon à ce qu'aucun ne risque d'être tué par l'autre, la deuxième est que l'opposition générations futures/génération présente n'a pas lieu d'être. Là aussi le bon sens s'impose.

Ceci d'autant que dans le cadre du « développement durable », la France peut être fière de beaucoup de ses grands acteurs maritimes, par exemple. ses armateurs officiellement au top de la qualité et de la sécurité mondiales, ce qui souligne le caractère totalement subjectif, scandaleux, coupable et finalement méprisable du classement « de complaisance » du RIF par l'ITF (le même jour que la Georgie et la Corée du Nord s'il vous plaît !); sa recherche océanographique avec l'Ifremer, elle aussi au premier rang universel; ses assureurs maritimes, parmi les premiers du monde (à qui s'adressent tous les bons armateurs internationaux et qui sont reconnus à la fois comme des plus compétents et des plus sélectifs dans le choix des opérateurs maritimes assurés) ... et le reste de tous ceux que nous appelons les fleurons du maritime français, ceux qui sont aussi dans le peloton de tête et qui pour l'instant résistent parfois douloureusement devant l'adversité: la construction nautique de plaisance, la classification, le courtage, la construction navale à forte valeur ajoutée., ou encore la fonction garde-côte « à la française »: un système

reconnu et envié, amené au fil des années à un très haut niveau de performance, de fiabilité, et auquel sont attachés tous les gens de mer de France [et qui suscite l'intérêt admiratif (et la curiosité active) des connaisseurs du monde entier (je pense en particulier aux circuits de coordination et d'autorité déconcentrée des « préfets maritimes »)].

Il faut d'autant plus en être conscients de tous ces atouts que la mondialisation crée des difficultés (délocalisations) mais aussi des opportunités. Il y a quelques lustres l'offshore français comptait peu (il est en passe de devenir le N°1 mondial), le transport français par conteneurs était marginalisé progressivement; les financements maritimes n'avaient pas un tel rang, l'Ifremer était moins utilisé par les autres pays, l'assurance maritime était recroquevillée...

Et en plus de ces fleurons leaders la France dispose de secteurs où sans être dans le peloton de tête elle a de puissants atouts :

- sa pêche responsable et qui fait courageusement sa mue, quoi qu'on en dise (ce qui est dû au courage reconnu et à la qualité de ses dirigeants/représentants)
- ses ports qui se réforment rapidement mais sûrement, même si c'est parfois dans la douleur.

Or ce monde maritime français a vraiment bougé. Participant (litote) à ce mouvement, l'IFM réfléchit et propose, via des groupes d'étude ciblés (sur les navires géants par exemple), tandis que le Cluster exerce sa mission entre autres - vous le savez - via ses groupes « synergies » aux thèmes continuellement renouvelés par son conseil d'administration, et rassemblant les acteurs des différents secteurs de la France maritimes. Ce que vous ne savez pas c'est que ce sont plus de 2300 cadres ou dirigeants qui ont échangé et agi dans les 207 réunions de 27 groupes depuis 2006, souvent en présence de hauts-fonctionnaires invités. C'est aussi via ce prisme - ouvert et libre - que le cluster a identifié, au delà même de qu'il a entendu dans le même sens au niveau du Grenelle, la nécessité d'une autorité ou d'une coordination interministérielle forte (sans que ce soit contradictoire avec l'existence d'un ministère en charge de l'essentiel de la politique maritime), et cela n'étant au surplus pas indifférent au regard de la volonté de la France de se donner la capacité (en particulier à l'OMI), d'être un aiguillon pour l'évolution des règles et normes internationales applicables au transport maritime, avec la conscience aigüe des conséquences graves que les mesures unilatérales - qu'elles soient nationales ou régionales - peuvent entraîner aussi bien pour la sécurité maritime que pour l'armement français et des activités maritimes qui sont totalement ouvertes et internationales...

Par ailleurs face aux menaces qui pèsent sur les océans, et que les bons professionnels maritimes (donc nous !) considèrent comme inacceptables même si - on le sait - 75% des pollutions proviennent de la terre et parce que de toutes façons les opérateurs français sont parmi les plus fiables au monde – face aux menaces donc, le principe de la liberté des mers est à sauvegarder absolument bien sûr, tout en commençant à accepter que dans sa conception anglo-saxonne extrême, cette « freedom of the seas » ne pourra pas être maintenue longtemps sans quelques adaptations très sérieusement analysées. Une idée chère à mon cœur tant je suis convaincu que dans ce domaine maritime autant et plus que dans d'autres, trop de liberté finirait par tuer la liberté, et le risque que le slogan « *touche pas la mer* » devienne alors un totalitarisme pervers. Je pense même qu'à l'évidence et dans certains cas bien ciblés et temporaires le droit peut être écorché sans que cela crée l'anarchie (par exemple en cas de menace claire de pollution de nos côtes, cf à l'époque l'accord de Malaga).

« *Touche pas à la mer* » ? Oui sauf que l'homme doit bien être au centre de tout [parabole des réserves de bisons en Amérique, les bisons ayant été sauvés mais pas les indiens, dès lors qu'il respecte son environnement et fait ce qu'il doit, objectivement, pour ne pas le détruire. Dans ce contexte et cet esprit je me réjouis à la fois de l'ouverture du dialogue intervenu dans mon bureau avec et à l'initiative du directeur des AMP (dialogue matérialisé par l'entrée de cet organisme dans le CMF et dans le fait - par exemple - que responsables de l'agence et professionnels des différents horizons du CMF ont voulu rompre le pain - et quelques lances peut-être mais c'est bien - aux tables de l'AMP aujourd'hui et demain.

Certains d'entre nous se sont en effet émus - outre de quelques excès annoncés – que par exemple la question soit posée non pas de voir quelles activités pourraient être maintenues sans dommages dans les zones retenues, mais d'abord lesquelles doivent être supprimées. La marge est significative mais fine, raison de plus pour que les bonnes volontés soient plus fortes que les idéologues et tracent des routes qui puissent être communes.

Ainsi en est il encore de tous ces projets environnementalement bien contrôlés (sauf naturellement si la conclusion des enquêtes me déjugerait), projets porteurs d'activités et d'emplois dans des zones qui en ont bien besoin, et qu'il ne faut pas refuser par principe s'ils respectent le nécessaire équilibre écologique. Je pense par exemple au cas symbolique du Terminal charbonnier de Cherbourg, dont on ne saurait concevoir qu'il puisse être rejeté pour des raisons politiciennes ou non objectives, ou parce qu'il ne plaît pas à monsieur Mamers.

Mais que les ONG de bonne volonté se rassurent ! Ces considérations ne nous font pas oublier l'extraordinaire importance de la mer nourricière (et de notre outremer) .Nous savons l'actualité de l'épuisement des ressources à terre, mais aussi qu'on ne connaît que 20% de la flore et de la faune marines et 5% des sols marins. Or la mer c'est le développement – respectueux - des activités traditionnelles comme des plus récentes (les EMR, l'alimentation, la recherche pharmaceutique...) et à plus long terme les nodules métalliques et autres possibilités futuristes qui un jour seront réalité... Les ZEE sont donc un atout-maître, d'où les querelles sur la propriété de l'Arctique, comme l'effort de la France dans le cadre du projet « Extraplac ».

Et comme la mer est l'avenir de la terre, nous soutenons le passage - annoncé par le Chef de l'Etat - des zones protégées de 1% actuellement des eaux sous souveraineté française à 10% en 2012 et à 20% en 2020 ! Grande ambition et « ardente obligation », sous la réserve expresse que l'écoute de tous, y compris des professionnels c'est essentiel, préside au choix et l'aménagement des zones retenues.

C'est d'ailleurs dans le même esprit que le Cluster a voulu voir dans le « Projet Seaorbiter » des valeurs ajoutées communes à tous: innovation, observation océanographique, environnement, architecture navale, beauté (un concepteur-Jacques Rougerie - mondialement connu). Les soutiens du Président de la République, de Jean-Louis Borloo, de DCNS, de l'Ifremer, du Cluster bien sûr, pouvant faire de ce projet raisonnable financièrement - qui fait d'ailleurs appel en quasi-totalité au secteur privé - un symbole et un ambassadeur extraordinaire du « génie maritime français » sur toutes les mers du globe. Il pourrait même être le « grand-œuvre » architectural et original et le drapeau des efforts de la France alliant l'innovation, la connaissance et son enseignement, la capacité industrielle et le développement durable.

Toujours au niveau des remarques générales, les professionnels du maritime ne pouvaient ni ne devaient se désintéresser du grand emprunt national en gestation. Ils l'ont fait dans des domaines très divers, du navire du futur au développement des « ports de plaisance de demain » en passant par la question du renforcement de fonds propres des entreprises moyennes ou encore par un éventuel coup de main au lancement de « Seaorbiter ».

Ils ont aussi noté avec attention la démarche du SE aux transports D.Bussereau (lettre à la commission Juppé-Rocard) et toutes les initiatives poussant à considérer le navire comme une infrastructure dans le cadre des autoroutes de la mer considérées comme un élément d'aménagement du territoire.

Au sein de ces considérations transversales, des préoccupations plus ciblées sont importantes.

S'agissant du navire, cœur de la vie maritime, et donc de l'armement, je pense aux légitimes inquiétudes concernant les mesures incluses initialement dans la loi de finances pour 2010: cotisation économique territoriale, TVA sur la restauration et taxe carbone. Toutes les trois touchent le transport maritime. Leur éventuelle adoption en l'état (mais il est vrai que pour la taxe carbone le risque semble s'éloigner) modifierait en effet de façon sensible les structures financière, juridique et fiscale des exploitations et, si elles étaient finalement adoptées, elles iraient à l'encontre du travail et des efforts menés ces dernières années visant à adapter le pavillon français au marché européen, à armes égales avec nos voisins. C'est important sachant que le transport maritime, même s'il résiste beaucoup mieux que d'autres comme l'a démontré à plusieurs reprises et publiquement le président d'Armateurs de France, sera particulièrement et très durablement affecté par la crise internationale, celle-ci intervenant au milieu d'un cycle de croissance très vigoureux, qui avait entraîné un volume de commandes (souvent spéculatif) de navires exceptionnellement important déséquilibrant totalement le marché aujourd'hui. Ca n'est pas non plus le commodore Philippe Louis-Dreyfus qui me démentira sur ce sujet je crois.

Deux mots au titre de ce chapitre : le premier sur l'importance de la réforme des écoles maritimes, pour que la France dispose des navigants, mais aussi des personnels à terre nécessaires à l'efficacité et à la qualité de son transport et de ses activités maritimes nationales et internationales (c'est la grande ambition d'une véritable académie universitaire maritime, et le soutien à ce stade de tout rapprochement entre la nouvelle école supérieure et l'EN, dans le respect de chacune, surtout si ça peut faciliter l'insertion dans les normes européennes de titre LMD).

Le deuxième est l'importance de la mise en place de mesures pour favoriser le développement du cabotage intra-européen, pour tenir compte de sa faible signature écologique, comme disent le président du BP2S F.Bozzoni et le rédacteur d'un nouveau rapport remarqué Henri de Richemont. A ce sujet de plus en plus de voix autorisées réclament un « monsieur Autoroutes de la mer », on peut souhaiter qu'elles finissent par être entendues, tant cela paraît une nécessité, voire la vraie solution pour forcer les coordinations indispensables. Messieurs les gouvernants il faudrait mieux entendre cet appel !

S'agissant des ports la réforme, votée en juillet 2008 s'est poursuivie à un rythme soutenu dans le strict respect des échéances définies par la loi - salut à Dominique Bussereau bien sûr, mais aussi aux professionnels, y compris les personnels, pour lesquels ça n'a pas toujours été facile - : mise en place des nouveaux organes de gouvernance des grands ports maritimes fin 2008, adoption des projets stratégiques au printemps 2009, aboutissement des négociations entre ports et entreprises de manutention à l'été 2009, décisions de la commission d'évaluation des outillages notifiées en novembre 2009, chantier de négociation d'une convention collective unique « ports et manutention » devant aboutir à la fin de l'année.

On entre maintenant dans la phase finale sur le terrain, celle qui permettra de recueillir enfin les fruits de cette réforme en terme de trafic portuaire mais également de valeur ajoutée notamment sur le gisement très important d'emplois que constitue les activités de logistique et distribution, qui profitaient jusqu'à présent beaucoup plus aux pays voisins qu'à la France.

Or toutes les conditions sont réunies pour que cette phase finale se déroule le mieux possible pour les personnels des ports grâce notamment aux garanties sociales offertes par les dispositifs d'accompagnement nationaux et locaux. C'est néanmoins une phase délicate compte tenu en particulier de la crise économique actuelle. Il faut donc garder la détermination de conduire à son terme cette réforme vitale qui a fait l'unanimité dans les milieux professionnels concernés. Inutile d'ajouter je crois que l'Etat doit intensifier son effort financier d'investissement, notamment pour l'amélioration des dessertes ferroviaires et fluviales qui est avec la performance des opérations portuaires la clé de la réussite.

S'agissant de la pêche j'ai très envie d'abord de rappeler quelques vérités essentielles: les pêcheurs dépendent de l'état de santé de l'écosystème qu'ils exploitent, les pêcheurs sont les premiers et souvent les seules victimes de la dégradation de l'environnement marin, les pêcheurs sont les premiers témoins des modifications de l'environnement marin, les pêcheurs responsables n'ont pas attendu pour encadrer la gestion des pêcheries. Pas inutile de rappeler cela au moment où certains replacent le pêcheur au cœur de l'approche écosystémique, et où d'autres voudraient l'exclure, lui et ses activités.

En fait il est clair, me disaient les pêcheurs du CMF (si je puis dire) que la solution et l'équilibre reposent sur une vision partagée entre d'une part la préoccupation de la valeur du prélèvement réalisé sur les ressources (valeurs entre les espèces, atteintes au milieu), et d'autre part la pérennité des métiers, la capacité à maintenir un approvisionnement de la population en produits de la mer...Et d'autres vérités sont tout aussi bonnes à dire, telles que l'Europe doit être indépendante, notamment au niveau alimentaire, mais que le problème des pêcheurs est le même que celui rencontré par les agriculteurs : les importations avec du dumping social , qui sont entrain de fragiliser le tissu socio économique de l'Europe. Or la Commission Européenne ne semble pas assez consciente du danger, à l'aube de la modification de la politique commune de la pêche (objectif 2012). Et puis il ne faudrait pas - comment le justifier ? – qu'une dimension environnementaliste aveugle étrangle les pêcheurs. Certes il faut protéger la biodiversité mais la tentation d'un nécessaire réseau d'aires marines protégées ne paraît acceptable que si la part moyenne des réserves en leur sein est judicieuse, élaborée et équilibrée, et surtout bien discutée avec les pêcheurs et les scientifiques

En un mot les excès et inexactitudes du discours sur l'indispensable protection des écosystèmes - légitime évidemment (personne ne peut douter de notre engagement !) - comme la tentation d'une « sanctuarisation » des eaux européennes, ne sont peut être pas la meilleure stratégie vis-à-vis de responsables nationaux de la pêche qui se battent avec un courage admirable - face à une base souvent désespérée - pour le développement d'une pêche durable et responsable.

Au niveau des EMR, la stratégie pour la France s'inscrit dans la logique européenne fixant pour nous un niveau de 23% de consommation de ces énergies en 2020. Le Grenelle de l'environnement a précisé que les Eoliennes, parfois critiquées pour des raisons mineures mais surmontables (surtout en mer), devront représenter une puissance de 25 gigawatts, dont 6 pour l'Eolien offshore maritime, et 0,4 pour les autres EMR. Ceci tout simplement car les éoliennes sont la technologie la plus mature aujourd'hui, qui se développe d'ailleurs très rapidement en Europe. Les autres formes d'EMR, encore incertaines, devant prendre le relais le moment venu. Or dans tous les domaines nos voisins ont aujourd'hui pris de l'avance avec des , des taux de rachat du kw/h bien plus élevés, des projets éoliens offshore en activité, des démonstrateurs houlomoteurs et hydroliens en phase de test, des centres de recherche et d'essais dédiés, etc. Il n'est pas trop tard pour la France mais il est impératif d'agir dès maintenant. Mais les nombreux projets français peinent à voir le jour, les deux raisons principales étant des services de l'Etat sans prérogatives claires, et un cadre juridique et réglementaire mal adapté, dont le Grenelle de l'Environnement a d'ailleurs recommandé la simplification. En outre l'Etat devrait plus jouer son rôle de fédérateur de synergies, et soutenir clairement l'éolien en mer, en permettant le développement rapide des projets, et pour les autres énergies la mise en oeuvre générale des mesures annoncées par le Président de la République.

L'argument invoqué selon lequel les retards sont aussi imputables à la complexité des conflits actuels ou potentiels entre usagers, voire à leur impossibilité de dialoguer, est en grande partie surestimé. Les travaux inter-sectoriels du Cluster le démontrent (on peut citer par exemple le texte, sorte de « charte », en cours de finalisation entre les représentants nationaux de la pêche et le SER, ces deux fédérations travaillant avec une grande efficacité).

En matière de construction navale le Président de la République a déjà indiqué qu'il ne concevait pas une France une France sans usines. C'est vrai aussi pour le secteur maritime, je cite : « la base de la politique industrielle, si on veut être un grand pays, il faut être un pays qui sait – construire des voitures – fabriquer des trains – fabriquer des avions – et construire des bateaux ».

La construction navale française a démontré par le passé qu'elle était capable d'extraordinaires rebonds. Entre 2001 et 2005 la production civile en tonnage des chantiers navals français a augmenté de 350 %. Aujourd'hui cependant, un pilier de la filière navale française - STX Saint Nazaire - a besoin d'un soutien temporaire des autorités.

Il ne s'agit pas d'un soutien à fonds perdus, et sans perspectives il s'agit SEULEMENT de permettre de tenir le coup pendant un passage difficile. En effet les marchés sur lesquels notre industrie a choisi de concentrer son excellence, comme le secteur des paquebots, même s'ils sont en crise, ne sont pas dans un état de déséquilibre monstrueux comme ceux des chantiers asiatiques. Il y aura rebonds, mais pas tout de suite. Or force est de constater la carence de l'Union européenne. Un exemple : l'absence de volonté politique de mettre en oeuvre comme dans les autres industries un instrument de défense commerciale efficace. Nous comptons d'ailleurs sur le gouvernement français pour insuffler à cette Europe vacillante la volonté d'exister en donnant à son industrie navale les moyens d'une concurrence à armes égales.

Enfin c'est sur des mesures nationales que, comme en Italie en Allemagne ou en Finlande, l'industrie navale doit compter. D'où l'importance de commandes rapides de BPC. Car avec le Bâtiment de Projection et de Commandement notre pays a la chance de disposer d'un article qui correspond aux besoins des marines, la nôtre et ceux des autres (vive la Russie peut-être!).

NB : Je voudrais dire à ce stade un mot de la déconstruction, et de l'idée apparemment séduisante de création d'une vraie filière de démantèlement en France, pour créer des emplois et utiliser les compétences indéniables de notre pays (à Brest en particulier, où je sais que certains amis le veulent pour ces bonnes raisons, mais aussi ailleurs). Mais laisser croire qu'il faudrait - à coup de subventions au moins les années où la ferraille ne paye pas - qu'il faudrait remonter le temps (*je déconstruisais à DK et B dans les années 70, puis en Espagne, puis au Portugal, avant que cette industrie quitte l'Europe car à trop faible marge et requérant de trop nombreux travailleurs bénéficiant de notre protection sociale*) et recréer en fait une vraie filière nationale digne de ce nom, est un non-sens irresponsable ou une naïveté coupable. Car ça ne se fera naturellement jamais, ou au mieux marginalement pour des petits navires et quelques coques publiques (tant que la convention de Bâle ne sera pas ou éclaircie ou amendée); car ce serait remettre en cause l'esprit de notre récente signature de la convention de Hong-Kong, et ce serait enfin un contre-message envoyé aux pays de l'hémisphère sud en leur disant qu'ils ont juste le droit de rester pauvres quand ça nous arrange. Il me semble qu'il serait plus conforme à la vocation de la France, entraînant l'Europe, de les aider à faire vivre leurs populations – à des conditions toujours compétitives pour nous d'ailleurs – tout en les aidant à s'équiper et se former rapidement pour que leurs travailleurs soient bien traités et protégés, et pour que l'environnement soit complètement respecté.

Pour la construction nautique et la plaisance c'est le besoin d'infrastructures qui est important. Plus que jamais, à l'heure du ralentissement économique (cause d'une baisse d'activité de la construction nautique de 40 à 50% depuis 2008), la plaisance française a besoin de capacités d'accueil pour ses bateaux. Si l'on veut conserver une industrie nautique française forte et exportatrice (2/3) il lui faut un marché national fort. Le potentiel de richesses et d'emplois est là. Il ne faut pas le laisser s'envoler sous d'autres latitudes. L'insuffisance de places est un frein. Or il s'agit d'investissements rentables porteurs de retombées économiques et sociales, et qui doivent rester publics. A l'horizon 2011, on estime qu'une trentaine de projets de développement de « ports de plaisance exemplaires » pourrait être labellisée par le Ministère. C'est la création de plus de 1 000 emplois qui est en jeu... Autrement et globalement je dois dire que cette filière s'estime bien soutenue par les pouvoirs publics, et considère que les dispositifs mis en place par les autorités françaises lui ont permis de bénéficier d'outils efficaces pour affronter cette période délicate.

Je dois maintenant conclure...

Vous le savez, les flux de cargaisons maritimes ont été multipliés par 5 ces trente dernières années ; en 2020 le transport maritime représentera 14 à 15 milliards de tonnes; On en transporte 7 à l'heure actuelle, quasiment sans dommage, soit une tonne par homme et par an, sur 7500 kms.

Environ 50 000 navires sont sur les mers, c'est + 40% en 10 ans. Chaque année, près de 1,6 milliard de personnes empruntent les navires à passagers dans le monde. Soit l'équivalent du transport aérien. Le coût moyen de 20T de marchandises transportées en conteneurs de l'Asie sur l'Europe est significativement inférieur au prix du billet avion de classe éco d'un seul passager sur la même distance...

C'est dire la puissance admirable (dévastatrice pour certains) de l'outil maritime, puissance littéralement « bouleversante » depuis le temps où les caboteurs maritimes (alors qu'un sur deux coulait en route !) ont commencé à relier régulièrement Lisbonne à Bruges. (C'était au XIII^e siècle, et ce fut la fin de la seule époque où la France, avec en particulier les grandes foires terrestres de Champagne, était leader du commerce occidental...).

Oui la maritimisation du monde est irréversible et la France a, maintenant, les moyens d'y prendre une part très significative, d'autant que, 5^{ème} exportateur mondial, elle est évidemment complètement impliquée (d'ailleurs un bateau touche un port français toutes les six minutes) et plus solidaire qu'elle le fut jamais.

Tout cela ne doit pas être d'un seul coup diabolisé, car par exemple le transport maritime est à la tonne transportée 5 à 20 fois moins polluant (selon le type de navires) que le transport routier, et environ 20 fois moins que le transport aérien (100 fois pour le CO₂) mais aussi et peut-être surtout car le commerce entre les hommes reste malgré tout l'un des principaux facteurs de paix, et globalement d'augmentation de vie du monde, de même que l'énergie est un pilier sur lequel reposent les plus grands bienfaits de l'histoire de l'humanité. Et car - il faut le répéter – les délocalisations ne doivent pas faire oublier les multiples opportunités dont peuvent et doivent profiter les talents maritimes français, ces talents qui sont TRES conscients que la mer est la chance des hommes et la clef de leur avenir.

En terminant, et sur un tout autre plan, je voudrais évoquer une minute, en tant qu'IFM qui a créée le CMF, et en tant que Cluster, le fait que certains Etats (Allemagne, Norvège, Danemark, Hollande), assurent indirectement la coordination des clusters nationaux, mais que ça n'est pas le cas en France, où nous entretenons une relation équilibrée avec l'Etat, fondée sur notre indépendance, notre esprit constructif, et une volonté permanente de clarté. Cette relation est précieuse et je tiens à remercier les professionnels et l'IFM qui l'ont permise et la soutiennent, comme les nombreux représentants de l'Etat avec qui nous avons un vrai dialogue, même si bien sûr il n'est pas exempt de quelques aspérités. Il fallait le dire !

Et puis laissez moi vous confier – au moment où chacun retient son souffle et commence à croire à l'émergence très prochaine d'une stratégie maritime, qu'en lisant le livre bleu, qui écrit sur la nécessaire passion de la mer, j'ai songé que les professionnels que nous sommes n'avaient vraiment pas besoin de stimulant à cet égard. Nous sommes tous, pour la mer, des fils spirituels de St Augustin, pour qui « *il vaut mieux se perdre en sa passion que perdre sa passion* ». Oui passion et compétence sont nos forces, oui l'économie maritime est là, propre et dynamique, et atout essentiel durable d'une vraie stratégie maritime, une stratégie qui ne sera crédible que si elle repose autant sur ces français qui aiment la mer que sur ceux qui en vivent et la respectent, et veulent être respectés.

Je vous remercie.