



Institut Français de la Mer  
Article paru dans le **Bulletin d'étude de la Marine**  
de septembre 2008

## Qu'attend la France maritime de la présidence française de l'Union européenne ?

Francis Vallat  
Président de l'Institut Français de la Mer

*« Les larmes de nos souverains ont le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée » (Richelieu)*

Il importe d'abord de rappeler - et la France maritime en est tout à fait consciente - que même si la Présidence de l'Union est effectivement un moment important pour l'État en charge (surtout lorsqu'il s'agit de l'un des pays fondateurs de la Communauté Européenne), elle n'est pas pour autant une période bénie pendant laquelle le dit État peut faire passer ses volontés plus facilement. Colporter l'illusion inverse serait en soi irresponsable, car générateur d'attentes trop fortes qui ne pourraient qu'être déçues.

Cela dit, même si l'obligation de neutralité et d'objectivité, et donc de diplomatie intense qu'impose la présidence, n'autorise pas le moindre passage en force ou « en fanfare » de thèses - françaises par hypothèse - qui seraient trop contestées ou a fortiori minoritaires, cela ne signifie pas pour autant que la présidence est dépourvue de moyens particuliers, pouvant à l'usage se révéler très efficaces pour peu qu'ils soient utilisés habilement. De fait le choix des priorités à traiter pendant un semestre, l'influence sur l'ordre du jour des réunions, la représentation « tous azimuts » de l'Union au plus haut niveau, les contacts permanents avec tous les États membres, la médiation de fait sur tel ou tel sujet...sont des outils qui donnent à la présidence de l'Union une véritable stature de « magistrature d'influence », ce qui est loin d'être négligeable.

Dans ce cadre la France maritime, dûment interrogée dans toutes ses composantes tant par l'Institut Français de la Mer (IFM) que par le Cluster Maritime Français (CMF), se veut réaliste et ne réclame en fait de la présidence française aucune obligation de résultats pendant les six mois à venir (même si naturellement elle en espère). En revanche elle attend de notre Président de la République et de son gouvernement l'exercice actif d'une véritable « obligation de moyens », de façon à ce qu'en profondeur progresse sur tous les fronts ce qu'elle considère comme de véritables priorités, à court mais aussi à moyen ou long terme.

On peut rappeler à cet égard en introduction quelques grands axes, « évidents » mais qui valent quand même le coup d'être énoncés, même de manière non exhaustive et dans le désordre, tant ils sont importants, tels que :

- d'abord et avant tout contribuer à faire mieux comprendre à toute l'Europe l'importance du fait maritime. Ce qui d'ailleurs pourrait ou plutôt devrait passer par une participation active des responsables nationaux et européens à la quinzaine maritime d'octobre (Biomarine dans le Sud suivi d'Euronaval en région parisienne), mais aussi par un véritable « engagement » aux côtés de l'économie maritime française, dont un millier de hauts représentants vont à nouveau se réunir (après Marseille en décembre 2007) au Havre les 2 et 3 décembre 2008, à l'occasion de Journées nationales de la mer pendant lesquelles se tiendront « les assises de l'économie de la mer et du littoral » ;

- faire porter à l'échelle européenne les grands programmes maritimes, existants ou en gestation, pour l'instant, très dispersés et dont aucun pays ne peut se désintéresser. On peut citer dans ce cadre certains moyens de la sécurité et la sûreté maritimes bien sûr, mais aussi, par exemple, les énergies marines renouvelables, pour lesquelles l'Institut Français de la Mer, dans sa contribution au Livre vert sur l'intégration maritime, réclamait déjà une « initiative européenne spécifique d'aide à la R&D dans la production des énergies cinétiques (marées, courants et houles), thermique et osmotique des eaux marines » ;

- insister sur l'importance de la connaissance du milieu marin, ce qui devrait être favorisé par le fait que l'unanimité est claire sur ce sujet. Et l'enjeu est tel : « améliorer cette connaissance tant pour la valorisation des ressources vivantes et minérales que pour protéger notre environnement et sa biodiversité dans une perspective de développement durable » que la présidence française devrait probablement mettre en avant, à l'aube de la longue marche qui s'annonce, l'atout formidable dont l'Europe dispose avec l'Ifremer ;

- « pousser » vigoureusement, en matière de « déconstruction des navires en fin de vie », la position internationale - claire et majoritaire à défaut d'être unanime - qui semble entrain de se dessiner au niveau de l'Organisation maritime internationale. Ce qui signifie la mise en œuvre d'une bonne coordination avec les États membres dans la préparation de la signature de la prochaine et tant attendue convention à ce sujet. Ce qui suppose aussi l'expression d'une volonté, européenne, de voir levées d'une manière ou d'une autre les incertitudes concernant l'application de certaines dispositions de la convention de Bâle ;

- s'atteler à la rude tâche (en tout cas pas encore dans l'air du temps chez nos voisins) du toujours lancinant défi de l'implication positive de l'ensemble des États membres dans les efforts de défense consentis par la France et la Grande-Bretagne, qui peu ou prou sont une garantie supplémentaire pour l'Europe. D'autant que personne ne conteste - les exemples sont trop parlants - la valeur ajoutée que constitue et constituera de plus en plus, pour tous les pays européens, la présence dissuasive des groupes aéronavals et des frégates de ces deux États (qui « n'accompagnent » pas que des navires français ou britanniques).

NB : L'auteur ignorant la part que l'Union européenne pourrait jouer vraiment dans un domaine dépendant sûrement d'abord de dialogues bi- ou tri- ou quadrilatéraux, il se bornera à souhaiter que soient favorisées toutes mesures pouvant aider à la concentration européenne des acteurs de la construction navale militaire, car une chose paraît certaine, c'est bien toute l'Europe qui y gagnerait.

- rappeler, sur le plan social, de la formation et de l'emploi, l'attention déjà attirée par l'IFM sur quelques points plus particuliers mais fortement exemplaires. Par exemple l'examen de « l'institution d'une préférence communautaire pour éviter un dumping social de personnels non-européens dans les relations maritimes intra-européennes en transports de passagers », ou encore « la promotion de l'interopérabilité des personnels navigants européens dans le cadre d'une concurrence loyale sans dumping social », ou enfin la nécessité de plus en plus avérée - à l'heure où le monde entier manque cruellement de (bons) officiers et maîtres spécialisés - d'un « soutien communautaire à la création d'Universités de la Mer de taille critique s'engageant à coopérer à la constitution d'un réseau d'excellence maritime européen crédible et attractif ».

Mais l'énoncé ci-dessus ne dispense pas, bien au contraire, d'insister surtout sur les domaines variés mais majeurs pour lesquels la présidence française (aussi du fait du moment - mi et fin 2008 - où elle sera exercée) pourrait permettre d'avancer. Domaines économiques et professionnels mais aussi, à tout seigneur tout honneur, domaines de l'action régaliennne et/ou publique, en la circonstance étudiés à l'aune européenne.

Déclinons les.

## *Domaines de l'action régaliennne ou publique*

### *Au niveau de l'Union européenne*

Concernant l'action de l'État en mer, la Commission européenne, dans son Livre Bleu et en ligne avec la position de la France, a renoncé avec sagesse à l'irréaliste "garde-côtes européenne" qui reste bien sûr un idéal, et qui se fera peut-être un jour facilement ou plus naturellement, en particulier lorsqu'étape après étape l'Agence Européenne de Sécurité Maritime AESM aura joué tout son rôle, dont celui d'harmonisation entre l'action et les moyens des États membres (ce que l'IFM a appelé « les quatre harmonisations » : harmonisation des règles, harmonisation de l'application des règles, harmonisation du contrôle de l'application des règles, harmonisation des sanctions).

Un avantage collatéral de l'abandon de ce serpent de mer d'une « garde-côtes intégrée » doit être que ce mythe ne serve plus d'excuse aux États membres insuffisamment actifs et ne faisant pas tout leur devoir pour la protection de leurs propres côtes. On pense à cet égard aux légitimes alertes, souvent exprimées par l'Allemagne et certains États du Nord lors de la conclusion de contrats d'affrètements « stand-by » de navires antipollution par l'AESM. Le résumé en est simple : il faut que les États s'équipent eux-mêmes et qu'ils ne comptent pas sur l'UE pour se substituer à eux !

Concernant par ailleurs l'attitude irresponsable de certains États membres rejetant récemment, au conseil de l'Union Européenne, la mise en œuvre de la responsabilité de l'État du pavillon, il est prioritaire que la France, qui a toujours soutenu pour l'essentiel le troisième paquet de la Commission Européenne, dit "Paquet Erika III" ( à part quelques mesures qu'elles souhaite discuter, telle l'autorité en matière de choix des zones-refuges, et quelques autres ) continue de faire avancer le projet de directive proposé à ce sujet. Un projet qui, pour la première fois à un tel haut niveau international, voulait instituer la responsabilité des États, en ayant au surplus l'avantage de l'inscrire dans le cadre légitime et universel des recommandations d'application définies par l'OMI.

La France a toute légitimité pour insister sur ce dossier. De fait l'absence criante de l'État de Malte au procès de l'Erika a encore mis en évidence l'anomalie de ce qu'il faut bien considérer de plus en plus comme un abus de position de souveraineté. Il était en effet inacceptable - même si l'état actuel du droit le rendait possible - que ne puisse être poursuivi l'un des principaux responsables de ce genre de catastrophes, à savoir l'État maltais qui à

l'époque n'avait ni l'intention ni les moyens lui permettant de contrôler et faire respecter - par les armateurs et navires battant son pavillon - les conventions internationales dont il était partie. Il faut donc que notre pays poursuive patiemment son combat pour que disparaisse cette dernière résurgence d'une époque d'irresponsabilité, alors que les progrès sont considérables sur la plupart des autres fronts de la sécurité maritime. Et il doit d'autant plus le faire que le sens de l'histoire est clair et que la perspective d'une avancée heureuse à court ou moyen terme est réaliste, et non plus utopique. Il importe de rappeler à cet égard et à titre d'exemples (qui sont autant de preuves de ce à quoi la France peut être fière d'avoir contribué) :

- que beaucoup considéraient il y a peu que l'on ne pourrait bannir de nos côtes les dégazages sauvages, les navires-poubelles, ni faire condamner les mauvais opérateurs (alors que c'est en cours) ;
- que beaucoup considéraient qu'il ne serait pas non plus possible de publier de listes noires (listes de la honte) de navires et États-pavillons de complaisance (alors que c'est fait) ;
- que beaucoup militaient contre l'émergence d'une Agence Européenne de Sécurité maritime (alors qu'elle est là et bien là) ;
- enfin que personne, en fait aucun État membre de l'UE mis à part la France avec la Commission européenne, ne soutenait - fin 2002 encore - l'idée française de doter l'Europe de navires antipollution, alors que 16 sont affrétés actuellement (le parallèle ayant toute sa pertinence puisqu'il y a encore un an la France était tout aussi isolée sur cette question de responsabilité du pavillon alors qu'aujourd'hui elle a été rejointe par l'Italie, la Belgique et la Bulgarie).

En un mot il n'est plus tolérable que les États voyous restent encore longtemps à l'écart de la chaîne de responsabilité maritime et continuent de soutenir leur propre impunité, et ce doit être la grandeur de la présidence française de « pousser les feux » sur ce plan !

Sur un autre plan, lui aussi régalien et toujours au niveau de l'Union, il convient que la présidence française favorise une dynamique de coopération plus forte entre États membres dans les domaines de la surveillance, de la sécurité et de la sûreté maritimes. L'objectif à moyen ou long terme étant la constitution d'un réseau européen de surveillance maritime, qui aille encore plus loin que les étapes actuellement mise en œuvre (*safeseanet*, *spationav*...).

Reste la gouvernance, thème de plus en plus actuel car de nombreux États membres estiment à juste titre qu'il ne peut y avoir de politique intégrée sans un échelon de gouvernance adapté. L'objectif de la Présidence française, sous réserve de consolider sa propre structure d'intégration (voir infra commentaires sur le secrétariat général de la mer) pourrait être d'installer à haut niveau au sein de l'Union un mécanisme de même nature (que le secrétariat général de la mer français) à la fois informel et permanent, qui permettrait le débat. En effet, si chacun s'accorde à pointer du doigt les faiblesses d'une approche sectorielle des affaires de la mer, les voies de l'intégration restent quant à elles largement à construire. Elles sont pourtant nécessaires et le seront de plus en plus au fur et à mesure que progresseront les entités européennes opérationnelles créées chacune dans leur domaine, par exemple les agences communautaires compétentes en matière maritime (immigration, pêche, sécurité). Il faut à leur égard prévoir les moyens d'éviter aussi bien doublons et redondances que contradictions entre les actions respectives. Et puis il apparaît de plus en plus nécessaire, politiquement et stratégiquement, que les États membres disposent d'un espace de discussion des questions de politique maritime intégrée qui leur soit propre au lieu de n'avoir pour cela que celui de la Commission, évidemment bien plus monolithique et qui maîtrise aussi bien l'ordre du jour que les résultats des discussions. La présidence française devrait d'autant plus s'y attacher que la France est loin d'être seule dans cette volonté, et qu'elle est soutenue par quelques grands États fondateurs de l'Union !

## *Au niveau de la France dans l'Union*

Essayer de « faire mieux comprendre l'importance du fait maritime à l'Europe » suppose, ne serait-ce que par cohérence, un minimum d'exemplarité chez soi, même s'il est vrai que notre pays, de culture avant tout paysanne et terrestre, aura toujours du mal à atteindre le niveau de conscience extrême des enjeux de ce siècle maritime qu'ont par exemple les États anglo-saxons, scandinaves ou grec de l'Union.

Tout le monde devrait savoir en effet, chez nous aussi, que la mondialisation est une marche irréversible, porteuse de mutations voire de sacrifices, mais aussi de mille opportunités. Tout le monde sait ou devrait savoir que la prospérité de notre économie, au service de nos concitoyens, repose sur la sécurité des flux en ressources énergétiques et matières premières, et sur les échanges en produits manufacturés.

Mais trop peu savent que le cluster maritime français - avec sa dizaine de fleurons d'envergure internationale (ces dix grands métiers où les professionnels français sont sur le podium mondial) - a des chances particulières et des atouts formidables pour la compétition économique qu'implique la mondialisation. Chances dont certains ont d'ailleurs commencé à se saisir vigoureusement comme le montre le développement impressionnant - économique mais aussi de l'emploi - de secteurs où la France était un acteur de seconde zone jusque récemment (offshore, ligne, navires spécialisés ou de servitude...). Sans parler de la formidable croissance de la plupart des autres sous-secteurs du cluster maritime français.

Il paraît donc politiquement et stratégiquement crucial que soit reconnue l'importance qu'a notre monde maritime pour l'État aujourd'hui. Ceci d'autant que le cluster maritime national revendique clairement pas « la », mais « une » priorité - au service de la France, et qu'il n'en a pas littéralement besoin pour exister à la fois en tant que monde professionnel le plus ouvert à l'international et qu'incarnation du dynamisme et de la puissance de l'économie maritime française. Les chiffres et analyses publiés dans la brochure 2007-2008 du CMF le démontrent d'ailleurs à l'évidence.

Autrement dit, contrairement à une opinion trop souvent répandue ce monde économique maritime ne pleure pas sur son sort, loin de là... Et ses représentants les plus « citoyens » demandent seulement à l'État de réaliser que pour rester des opérateurs français, ce qui est leur volonté, leur préférence, il faut que l'État lui-même remplisse son devoir et dise clairement ce qu'est son organisation politico-administrative maritime bien sûr, mais surtout ce que sont sa politique et sa stratégie maritimes, ce qu'est et sera le cadre pérenne dans lequel ils peuvent travailler en tant que Français.

Or il y a eu des avancées réelles et importantes depuis que l'auteur de ces lignes, dûment mandaté, avait exprimé en décembre à Marseille les attentes de la France maritime (et ce même si on peut encore déplorer l'absence de lisibilité de l'organisation - toujours en devenir ! - des différents services maritimes de l'État...). Par exemple et ça n'est pas rien - c'est même très important et courageux - la réforme des ports a été engagée malgré le défi qu'elle représentait, la concertation avec les professionnels a été finalisée sur les questions de formation maritime, un gigantesque effort d'analyse a été engagé concernant la Défense. Il faudrait vraiment être de mauvaise foi pour ne pas en prendre acte et ne pas soutenir ce « mouvement » nouveau, devant lesquels reculaient systématiquement les gouvernements précédents.

Mais force est de dire que l'on ne sent pas encore, ou pas assez, que la France ait une stratégie maritime, comme on le sent par exemple en Allemagne ou en Norvège, ou ailleurs...La présidence de l'Union pourrait donc être l'opportunité idéale pour aller de l'avant sur ce qui reste encore trop une lacune...disons politico-culturelle. La présidence française rappelant par exemple, à cette occasion et aux français eux-mêmes, que l'Europe est

une péninsule et que l'une des chances de notre pays est bien d'être au bout de cette péninsule Europe, ce qui suppose bien d'en tirer quelques conclusions !!!

Concernant « l'exemplarité » et la cohérence de notre pays par rapport à l'objectif « d'intégration maritime de l'Europe » il semblerait judicieux voire nécessaire (au vu de la priorité déjà énoncée que les États membres disposent, en dehors de la Commission, de leur propre échelon de discussion pour intégration) de réaffirmer chez nous le caractère interministériel, et donc rattaché au Premier Ministre, du maritime. Et ce quelle que soit la part de la tâche, évidemment importante, réalisée au sein du grand ministère en charge du triptyque « développement durable, environnement, aménagement du territoire ». En effet il y a eu des doutes, des rumeurs à ce sujet, or si le monde maritime est attaché à l'existence du Secrétariat Général de la Mer, ça n'est pas du fait de l'appréciation - positive au demeurant - qu'il porte à la structure « telle quelle » ou au titulaire du poste, mais bien parce qu'il sait l'utilité d'une telle entité qui, à son sens pourrait plutôt être renforcée qu'affaiblie ( et ce au-delà même des domaines pour lesquels son caractère indispensable ou utile est incontournable, comme la coordination des/avec les préfetures maritimes en cas d'accidents, la valeur ajoutée qu'il apporte sur bien des questions de sécurité, les passerelles possibles avec la pêche...).

Est posée enfin en France la question si fondamentale de la formation maritime (déjà évoquée) pour laquelle on ne peut faire l'économie de cet impératif, maintenant généralement reconnu, de faire émerger de grandes universités de niveau européen. Or pour ce qui est de l'urgence de réformer à ce sujet, 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 "réseauter" avec les grands pôles étrangers, enfin apte à former le plus vite possible les officiers qui manquent mais sans créer ou approfondir le découragement et la démotivation des professeurs maritimes ( ou des élèves en « filière longue »), on est toujours – à l'heure où est rédigé cet article – en attente des annonces devant suivre la large table ronde de fin janvier. Cela dit il est vrai qu'il est difficile pour le ministre, activement en charge, de tout réformer en même temps, ports et écoles !

## ***Domaines de l'économie maritime***

### ***Transport et armements maritimes***

Au niveau des armateurs et transporteurs maritimes, et la plupart des questions légales et fiscales ayant maintenant reçu une réponse à l'échelon national (à l'exception de celle du maintien, incompréhensible, du classement du « pavillon français immatriculation RIF » comme pavillon de complaisance, un problème dont la solution ne dépend pas de l'Union Européenne) les acteurs français se tournent vers l'Europe, et donc son prochain président, sur d'autres enjeux très importants. Ce sont essentiellement :

- la progression de la notion de « netwage » (même si elle n'est toujours pas à l'ordre du jour en France) ;
- la partie « enjeu communautaire » des questions touchant au financement de la formation maritime et à la formation professionnelle ( comment mieux diriger les aides vers les Écoles Nationales de la Marine Marchande ?) ;
- les défis de l'environnement, avec le vœu que les questions soient traitées efficacement, en profondeur et si possible rapidement, mais au niveau de l'Organisation maritime internationale ;
- enfin et peut-être surtout la question du transport multimodal (*short sea shipping*) et des autoroutes de la mer. En effet et comme on peut le lire ici ou là « *the owners are looking*

*forward to the French presidency of the European Union in the second-half of this year, with the hope that France will be able to give fresh impetus to EU policy in favour of shortsea shipping as an alternative to road transport* ». C'est tout dire (même s'il faut probablement noter une divergence d'approche entre l'Europe et la France sur le point de l'interface entre les ports et les armateurs ! et même s'il s'agit d'un domaine où la France pour être crédible a besoin d'avancer sur certains sujets cruciaux et symboliques comme le dossier cabotage atlantique dont la mise en œuvre semble particulièrement complexe et difficile).

### **Ports de commerce**

En ce qui concerne la filière portuaire, le manque de performance souligné naguère par le Président de la République est toujours d'actualité, mais paradoxalement en apparence – « en apparence » parce que les responsables français savent que les réponses à leurs problèmes sont d'abord nationales, comme le démontrent d'ailleurs les difficultés autour du courageux plan de modernisation gouvernemental - l'attente, vis-à-vis spécifiquement de « notre » présidence de l'Union européenne ne porte pas, ou pas principalement, sur d'éventuelles mesures « directement portuaires » :

En fait la tendance générale est au souhait d'un ralentissement et d'une adaptation, de la part de l'Union européenne, de la production de directives et règlements, tout en privilégiant les outils permettant déjà de mettre en œuvre de manière plus cohérente tout ce qui existe et touche directement ou indirectement à la vie portuaire. Et plus particulièrement :

- la législation environnementale, notamment les directives oiseaux, habitats (Natura 2000), eau, qui sont de plus en plus contraignantes pour les ports européens et entraînent de nombreuses incertitudes juridiques qui sont autant d'obstacles au bon déroulement de l'investissement. C'est d'ailleurs ce qu'avait voulu souligner l'IFM en affirmant la nécessité du « développement d'une approche environnementale spécifique des constructions d'infrastructures portuaires » ;
- la poursuite de l'élaboration de lignes guides de bonnes pratiques (faisant aussi office de communication interprétative) par exemple sur le problème délicat des procédures de sélection des opérateurs. Le but étant d'atténuer l'impact de la disparité des organisations et cultures portuaires. Question dont la pertinence cruciale est apparue de manière éclatante après les projets avortés de directives sur les services portuaires.

À ces égards, il peut être utile de rappeler que la commission privilégie d'ailleurs à l'heure actuelle – et ça n'est pas un hasard - trois dossiers pour les mois à venir, et donc sous présidence française :

- la production de lignes guide sur les aides d'État aux investissements portuaires ;
- la mise en œuvre de la législation, environnementale dont Natura 2000 dans les ports ;
- l'instauration d'un dialogue social sectoriel au plan européen (concernant principalement les dockers mais aussi les personnels d'exploitation des ports).

Inutile donc de dire à quel point les professions portuaires suivront attentivement l'évolution de ces dossiers sous présidence française, de même qu'elles suivront plus particulièrement le processus d'élaboration de deux autres projets de directives qui auront un impact sur les ports :

- la directive cadre sur l'eau (avec le souci que ne soit pas pris en compte dans les limites de concentration de pollution l'effet de la mise en suspension liée à la navigation maritime et au dragage dans les chenaux portuaires) ;
- la nouvelle directive déchet (avec le souci d'exclure les sédiments de dragages, non contaminés bien sûr, de la catégorie déchet).

## *La construction navale*

La problématique de la construction navale doit intégrer, depuis récemment, quelques données dont certaines vont contre les idées reçues depuis des décennies :

- la construction navale civile et militaire est une activité purement industrielle, avec une forte proportion de « col bleus » (et représentant pas loin de 70 000 employés pour la France seulement) ;
- les sites de la construction navale sont en général les premiers employeurs locaux, ils ont donc généralement des aspects structurants pour les pays (Il n'est pas exclu par exemple que le non respect du programme prévu pour les FREMM puisse - doive ? - entraîner la fermeture de Lorient) ;
- la construction navale française - civile plus militaire - est globalement la première européenne. C'est aussi le secteur industriel qui croît le plus fortement en France (+ 25% annuels ces derniers temps), et l'un de ceux qui recrutent le plus dans toute l'Europe ;
- les caractéristiques « techniques » (savoir-faire uniques) de la construction navale européenne sont un atout majeur, raison pour laquelle - d'ailleurs - les asiatiques essayent d'y pénétrer ;
- enfin la construction navale européenne ne reçoit aucune aide publique en Europe.

Or la présidence française arrive à un moment particulièrement favorable pour donner un nouveau développement et des suites à LeaderSHIP 2015, initiative adoptée en 2003 à la suite de « groupes de travail communs Chantiers navals - Commission » sous la houlette d'un comité de haut niveau regroupant Commissaires et grands industriels (pour mémoire c'était la première fois que la Commission européenne définissait une politique sectorielle à long terme).

De fait l'ouverture d'une phase 2 de LeaderSHIP 2015 paraît d'autant plus justifiée que :

- le monde a changé depuis 5 ans et il faut intégrer des exigences nouvelles ;
- la conférence sur la construction navale organisée en 2007 à Nuremberg par la présidence allemande en présence du commissaire Verheugen a considéré que pour l'éventuel « LeaderSHIP phase 2 » la présence des ministres des États membres serait souhaitable au futur comité de haut niveau.

Il est donc apparu que, outre la consolidation de « LeaderSHIP 2015 phase 1 », considérée comme un succès (et dont les actions engagées doivent être poursuivies jusqu'à leur terme) il serait nécessaire, pendant et grâce à la présidence française, de se pencher d'une part sur la « réglementation stratégique » c'est à dire les règles souhaitables pour la compétitivité des entreprises navales européennes, et d'autre part sur la mise en place et les mesures d'application de certains aspects de la sûreté maritime (déjà évoquée) en particulier ceux concernant la surveillance de la mer communautaire pour parer aux menaces (terrorisme, immigration clandestine, narco-trafic),: flotte de patrouilleurs, moyens électroniques de contrôle permettant d'améliorer la surveillance des espaces marins et des activités maritimes, mais aussi pour répondre aux exigences croissantes en matière de sécurité (accidents, pollution...) et donc de protection de l'environnement.

Enfin il est essentiel de rappeler que les chantiers européens disposent d'une avance technologique propre à aider la création d'une nouvelle filière industrielle, celle par exemple des énergies maritimes renouvelables, ou encore de la fabrication d'eau douce ...pour lesquelles il faut des compétences, justement disponibles en Europe et en France (où d'ailleurs d'autres viennent les chercher !). Autrement dit il ne s'agit pas d'investir en masse pour les obtenir, ce que font les futurs concurrents, mais d'investir légèrement pour conserver notre avance.



## *Plaisance*

Ce secteur, indiscutablement l'un des fleurons de la France maritime, vrai leader bien assis sur le podium mondial tant quantitatif que qualitatif, et grand exportateur, a en outre la sagesse de ne pas s'endormir sur ses lauriers et de s'efforcer de préparer l'avenir dans un monde qui change, comme le prouvent par exemple depuis quelques années sa volonté de présence « là où ça bouge », que ce soit en Chine ou ailleurs, ou encore l'identification claire des mesures et du cadre dont il a besoin, précisément au niveau européen.

S'agissant de celles qui devraient ou pourraient être initiées, ou développées dès ou pendant la présidence européenne, on peut les regrouper autour de quatre grands axes :

- La nécessité de soutenir la mise en œuvre de solutions innovantes et respectueuses de l'environnement pour l'accueil des bateaux de plaisance (ports de plaisance, à flot et à terre). Il s'agit d'un élément indispensable à la poursuite de la croissance des industries nautiques européennes. En effet et à titre d'exemple le ralentissement des marchés nationaux, perceptible en France actuellement (-3 % en 2007), pourrait rapidement avoir un impact très négatif sur la santé du secteur. Or le déficit de capacités d'accueil en est la principale cause. Et comme la progression des chiffres d'affaires de la filière, constatée depuis plus de 10 ans, est largement due à l'export, il n'y a aucun doute que les incertitudes sur le développement de ces marchés, notamment aux USA, nécessite la mise en place d'une politique active en faveur des marchés nationaux.

- L'intérêt de soutenir l'innovation au sein des PME européennes essentiellement en simplifiant les dispositifs de financement de la recherche, aujourd'hui d'une complexité telle qu'ils sont quasiment inexploitable.

- L'importance de favoriser l'émergence de filières de formation professionnelle adaptées au secteur du nautisme afin d'être en mesure de disposer de personnes qualifiées, dans le but de soutenir la compétitivité européenne.

- Enfin le souci majeur et potentiellement si intéressant pour notre pays, de faciliter la mobilité des bateaux de plaisance et des plaisanciers au sein de l'Union européenne, via l'harmonisation des règles liées aux pavillons.

## *Pêche*

Dans ce domaine il est clair (cf contribution de l'IFM au Livre vert précitée) que doit figurer parmi les priorités européennes « un plan de sécurisation du travail à la pêche visant à assurer aux professionnels une sécurité du travail comparable à celle des métiers terrestres autour d'un axe majeur de soutien au rajeunissement des flottes... avec l'accompagnement social des évolutions structurelles nécessaires ». Il est par ailleurs important de noter qu'alors que les professionnels sont souvent placés dans une situation complexe, les vœux de la profession sont relativement simples et paraissent de bon sens.

L'espoir est donc grand que la présidence française soit l'occasion et si possible l'artisan de leur vraie mise en priorité. On peut ainsi identifier (outre bien sûr le rajeunissement des flottilles soutenu par le Président de la République alors qu'il était candidat) pour action et coordination durant le deuxième semestre 2008 :

- l'attente, importante aussi moralement, de l'affichage d'une politique commune de la pêche (PCP) qui respecte les hommes et les entreprises ;

- l'évolution de la PCP vers une approche par pêcherie, plus propre à favoriser le renouvellement des flottilles si essentiel au titre de la sécurité maritime, et ce pour un secteur qui ne cesse de payer le plus lourd tribut de vies humaines à l'activité maritime ;

- l'adaptation de la gestion des quotas, difficile mais indispensable, sachant qu'il ne s'agit nullement de supprimer les quotas comme cela fut (mal) compris lors du déplacement du

Président de la République à Boulogne, mais bien plutôt d'évoluer vers un peu plus de bon sens et de souplesse. Ainsi la présidence française pourrait être moteur pour une véritable étude et mise en route de mesures comme la pluri-annualité des quotas, le décalage de leur application par rapport à l'année civile etc. Cette façon de faire 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 pas accepter de voir leur existence dépendre de décisions brutales en général annoncées au dernier moment ;

- la meilleure estimation de la ressource par une plus grande association des professionnels à l'évaluation de celle-ci (pourquoi par exemple ne pas parler de pêcheur sentinelle avec des observateurs à bord selon un protocole prédéfinie ?) ;
- le renforcement de la lutte contre la pêche illégale et, à ce titre aussi, l'amélioration de la traçabilité des produits provenant de l'importation ;
- l'incitation aux démarches responsables par exemple via « l'écolabellisation » (la présidence poussant à un « écolabel européen ») ;
- et naturellement l'accélération des mesures permettant la formation des hommes dans de meilleures conditions.

Tout ceci étant en outre particulièrement approprié en première anticipation des discussions qui auront lieu à l'approche de la réforme de la PCP en 2012.

### ***Rêvons un peu au moment de conclure !***

La prochaine présidence française de l'UE devrait, avec l'aide de l'Europe et en aidant elle-même l'Europe à aller de l'avant, contribuer à faire que la France elle-même ne manque pas une nouvelle fois son rendez-vous avec sa vocation maritime, selon l'heureuse expression de Jacques Attali). La présidence pourrait ainsi promouvoir un VISION politique maritime qui intégrerait et combinerait de façon intelligente les points ci-dessus et bien d'autres, et ce à l'heure où cette intégration est la grande ambition du monde maritime et de l'Europe.

Et elle ne manquerait pas d'arguments alors que tout le monde sait que le XXI<sup>e</sup> siècle s'annonce comme celui du maritime et du transport maritime... qui transporte 95 % des cargaisons de la mondialisation ! Et elle ne serait pas seule au moment où le gouvernement fédéral vient de déclarer 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 ».

Pour résumer la France, dont c'est l'intérêt propre même si elle n'en n'est pas encore assez consciente, doit contribuer à ce que l'économie maritime européenne soit une priorité et surtout à ce qu'elle reste européenne. La France elle-même y prenant enfin la part qu'elle mérite et à laquelle elle peut prétendre... 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 !