



Institut Français de la Mer

Article paru dans l'hebdomadaire **L'Usine nouvelle**

n° 3111 du 17 juillet 2008

Maintenir le principe de la liberté des mers, mais en nuancer l'application

Entretien avec Francis Vallat, président de l'Institut Français de la Mer et du Cluster maritime français (propos recueillis par Pierre-Olivier Rouaud)

Quelle importance revêt la mer aujourd'hui dans l'économie mondiale?

On est à l'aube d'un siècle dont on sait qu'il sera maritime. Car qui dit mondialisation dit maritimisation. Ce sont deux phénomènes conjoints et irréversibles. Quand l'économie croît par exemple de 3 %, le commerce progresse de 5 %, et le transport maritime de 7 %. La mer c'est l'avenir de la terre, avec des enjeux aussi dans l'énergie, l'alimentation ou la recherche pharmaceutique. Alors que l'on parle d'épuisement des ressources, pensez qu'on connaît seulement 20 % de la flore et de la faune marines. Ainsi, il y a deux ans, il y a eu une éruption volcanique à la Réunion, les coulées de lave en mer ont fait remonter des centaines d'espèces animales inconnues.

La mer, c'est un espace de liberté, mais aussi la loi de la jungle en matière sociale ou environnementale...

À l'échelon mondial, notamment au niveau de l'OMI -les Nations unies de la mer- chacun a conscience de ces enjeux. Il y a un mouvement sans précédent sur tous les fronts : sécurité maritime, eaux de ballast, émissions atmosphériques, conditions sociales. La mer est devenue un espace ouvert au plan du commerce, mais le pendant, c'est que l'on doit, avec raison, restreindre dans certains cas la liberté des mers. Mais il n'y a de réglementation sûre en

matière d'environnement, de sécurité ou de concurrence que si les règles sont universelles, et si les États exercent leurs pouvoirs régaliens de police et de justice.

N'est ce pas une vision par trop optimiste ?

Non. Cette marche est irréversible. Se mettent en place des mesures, et des administrations pour les appliquer que nous attendions depuis des décennies.

L'OMI est active, les MOU (*memorandum of understanding*) comme celui de Paris sur le contrôle dans les ports, les listes noires, la création de l'Agence européenne de sécurité maritime qui fait un travail formidable : tout cela est bien réel. Aujourd'hui, nos mers européennes sont épargnées des dégazages sauvages, car quand les navires se font attraper, à Brest, au Havre ou à Marseille, les sanctions sont lourdes. La peur du gendarme paie.

Au plan européen, tout cela résulte des directives Erika I et II, qu'en est-il du paquet Erika III proposé par le Commission fin 2005, et beaucoup plus disputé ?

Le paquet Erika III qui contient sept directives tous azimuts est globalement un bon projet. Pour la première fois surtout, la Commission s'attaque aux États de complaisance, et nous soutenons le fait fondamental et révolutionnaire qu'un État puisse être traîné en justice s'il n'a pas respecté ses devoirs, ce qui aurait conduit à poursuivre Malte dans le cas de *l'Erika*.

Armateurs, affréteurs, sociétés de classification... la chaîne des responsabilités de chacun est cernée, ce n'était pas le cas, il y a dix ans. Il ne manquait plus que les États.

Beaucoup de membres de l'Union européenne y sont encore opposés. Mais c'est un combat d'arrière-garde. Il y a un an, la France était seule à soutenir la Commission. Cette année, quatre pays l'ont rejointe, on en comptera dix. Bientôt tous suivront !

Les naufrages de *l'Erika* et du *Prestige* ont été moteurs, et les bavures évitables ne sont plus supportables. La responsabilité par rapport aux générations futures devient plus qu'un argument de salon. J'ajoute qu'au plan mondial ceux qui tiennent le haut du pavé aujourd'hui ce sont ceux qui parlent qualité, sécurité, c'est un changement majeur.

Pour revenir à l'OMI, la majorité des contributions y vient pourtant d'États de complaisance comme Panama ou le Libéria?

Le métier de l'OMI, c'est de faire les textes. Elle n'a pas de casques bleus. Les États qui signent les conventions doivent les respecter. C'est vrai que longtemps, pour afficher leur vertu, les États de complaisance signaient des textes qu'ils n'avaient ni l'intention ni les moyens de faire appliquer. Or aujourd'hui ces États sont mis devant leur responsabilité. En particulier, par le biais du PSC (contrôles des navires dans les ports). On change d'ère.

Je « navigue » depuis 37 ans dans le milieu maritime et je représente la France à l'Agence européenne de sécurité maritime. Il y a dix ans encore, j'étais convaincu que la complaisance l'emporterait sous la pression de la compétition. En fait, la qualité est en train de gagner. C'est l'affaire de cinq ou dix ans. La prise de conscience mondiale aide les armateurs vertueux qui souffraient de la concurrence déloyale

Cela dit, demain, il peut y avoir un nouveau *Prestige*, un accident. La mer est plus forte que tout, raison de plus pour réduire tous les facteurs de risques.

Un fonds d'investissement dédié

Le Cluster maritime français (CMF) va créer un fonds de capital risque tourné vers des entreprises innovantes opérant sur les questions d'environnement, d'énergie, de qualité et sécurité maritime. Doté de 20 à 50 millions d'euros, il sera financé par ses membres et abondé par des financiers, comme la Caisse des dépôts. Le gérant a été désigné, Ace management s'appuiera sur un comité consultatif composé de membres du CMF. Il travaillera en lien étroit avec les pôles mer PACA et Bretagne qui voient beaucoup de dossiers. L'idée est d'aider des sociétés pour leur deuxième ou troisième tour de financement.

Passons à la place de notre pays dans l'économie mondiale de la mer, qu'en est-il?

La France est dotée d'un secteur maritime fort et dynamique, trop souvent ignoré. Qui sait aujourd'hui qu'en emplois, il compte autant que l'automobile, équipementiers compris. Il s'agit de 315 000 emplois directs, hors tourisme ou industries portuaires. Aujourd'hui, la construction navale, c'est 25 % de croissance annuelle. La construction nautique est *leader* mondial, la recherche océanographique avec l'Ifremer est une référence internationale, la flotte de commerce française est la première au monde en matière de qualité opérationnelle... Au total, il y a une dizaine de métiers, dans lesquels nous sommes dans le peloton de tête. Outre ceux déjà cités, il s'agit aussi de ceux de la classification, de l'assurance maritime, du courtage, des services *offshore* ou du financement maritime. Les Français seraient fiers de leur secteur maritime s'ils le connaissaient.

Les armateurs français sont pourtant distancés....

C'est vrai, au 29^e rang mondial. La flotte officielle c'est 210 à 220 navires mais en termes de navires contrôlés, c'est 1 400 bateaux. Et je répète que le pavillon français est actuellement le meilleur du monde.

Nos politiques ont-ils conscience des enjeux maritimes ?

Non. Cela nous handicape, même si il y a eu des avancées par exemple sur la réforme du pavillon français ou des ports. Le Secrétariat général à la mer joue son rôle interministériel, mais c'est très insuffisant et il faudrait une politique maritime d'ensemble lisible et portée au plus haut niveau de l'État.

Regardez l'Allemagne pour qui c'est une priorité Ce pays a un ministère spécialisé depuis plus de dix ans. Il va devenir une des premières puissances maritimes. Et je ne parle pas d'autres nations européennes. La Grèce, ce petit pays, contrôle 22 % de la flotte mondiale. Les Grecs ont la mer dans le sang. On dit qu'ils n'ont qu'un rêve, être capitaine et quand ils sont capitaines d'être armateurs. Héritiers des Vikings, les Scandinaves sont fiers de leurs armateurs. Dans le monde, on peut citer l'Inde dont les écoles de marine sont remarquables ou la Chine, un pays dont 10 % du PIB sont liés à la mer, qui construit des chantiers à tour de bras et s'est dotée d'armements au développement formidable comme Cosco.

La mer en 2030 ?

En 2030, notre planète sera économiquement bleue !