

8 novembre 2016 - Seul le prononcé fait foi

[Télécharger le .pdf](#)

Déclaration de M. François Hollande, Président de la République, sur l'économie de la mer, à La Rochelle le 8 novembre 2016.

Messieurs les ministres,

Mesdames les Parlementaires, les élus qui représentez ici la grande région, le département, la ville de La Rochelle,

Mesdames et Messieurs qui faites vivre cette économie de la mer,

Messieurs les préfets maritimes, dont je salue le rôle,

Monsieur le secrétaire général de la Mer dont je veux ici dire tout l'appui que je lui apporte dans sa mission,

Monsieur le président du Cluster Maritime Français,

Mesdames, Messieurs,

Je connais bien La Rochelle, j'y suis venu à d'autres époques, généralement l'été. C'était dans cette même salle où je pouvais prononcer des discours. Mais ici, aujourd'hui, comme Président de la République, je m'adresse à celles et ceux qui ont fait le choix d'investir leur vie, parfois davantage, dans l'activité maritime.

Je le fais à La Rochelle, parce que c'est une ville qui plonge loin dans notre histoire mais surtout parce que c'est une ville qui est à la fois un port dynamique, une cité touristique, un centre d'activité nautique, et un lieu d'innovation et de recherche. Vous avez eu raison de choisir La Rochelle, d'autant que son maire, Jean-François FOUNTAINE, est un passionné de la mer. Ancien coureur nautique, il a créé le chantier qui porte son nom et celui de PAJOT, une entreprise qui est devenue en trente cinq ans le premier constructeur mondial de catamarans de plaisance.

Monsieur le Président, je voulais en effet ouvrir cette douzième édition des Assises de l'économie de la mer. Grâce à votre cluster, qui rassemble tous ceux qui sont acteurs de cette économie, grâce aussi au groupe Ouest France que je salue vous en avez fait un incontournable rendez vous pour tous les professionnels de la mer.

Vous avez cité des chiffres, je veux être encore plus large. Vous représentez près d'un million de femmes et d'hommes qui vivent des activités maritimes en Métropole et dans les Outre-mer. Et il se trouve que la France, par sa géographie, par son histoire, par des générations qui se sont sacrifiées pour permettre que nous ayons une présence sur toutes les mers, il se trouve que la France, par sa zone économique exclusive, est le deuxième espace maritime du monde.

Nous le répétons sans cesse. C'est un atout, c'est une chance, mais c'est aussi une obligation, une ambition, parce que nous nous rendons compte que dans ce contexte, celui de la globalisation, disposer d'un espace maritime aussi important, entraîne des responsabilités, des opportunités, mais également des obligations.

Les océans sont aujourd'hui le premier espace de la mondialisation. 90 % du commerce y transitent, des ressources gigantesques, minérales, énergétiques, alimentaires, abondent. Des menaces aussi pèsent sur ces océans et nous le voyons aujourd'hui au moment où s'ouvre la COP22, avec les dégradations que nous connaissons, et même l'élévation du niveau de la mer qui menace des populations entières parce que les hommes et les femmes se sont toujours regroupés sur les littoraux.

Vous avez rappelé, Monsieur le Président, que j'avais fixé une feuille de route avec les

vous avez rappelé, monsieur le président, que j'avais fixé une feuille de route avec les gouvernements de Jean-Marc AYRAULT et de Manuel VALLS, Frédéric CUVILLIER et Alain VIDALIES en ayant eu la responsabilité.

Cette feuille de route, qui a été suivie avec constance, a fait progresser le maritime dans toutes ses dimensions : la pêche, les ports, le transport, l'environnement, l'aquaculture, les énergies marines, la plaisance, l'industrie et la recherche. Parce que c'est un tout. Parce qu'une politique de la mer ne peut pas distinguer entre les activités. Elle les prend toutes à la fois pour relever les défis.

Le premier défi est économique. C'est le sens de la stratégie portuaire qui a été rappelé par le Premier ministre lors du dernier Comité interministériel de la mer. L'objectif est de mettre les ports français au cur de l'intermodalité en renforçant la desserte ferroviaire et fluviale. C'est aussi de permettre que nos ports puissent lutter à armes égales contre les concurrents et notamment européens. C'est aussi de nous adapter aux enjeux du développement durable, donc, de prendre des mesures aussi bien fiscales, réglementaires qu'environnementales pour que nous puissions faire tous les investissements qui sont appropriés.

J'organiserai d'ici le début de l'année prochaine un Conseil supérieur de l'attractivité qui sera dédié aux questions portuaires. Parce que nous avons à reconquérir aussi notre propre marché. Un chiffre suffit à le démontrer : un conteneur sur deux à destination de la France ne passe pas par un de nos ports. Ce sont donc près de 25 000 emplois qui nous échappent. C'est toute une activité logistique qui, également, s'efface devant nous.

Reconquérir le transport de conteneurs, faire que ce soit dans nos ports que nous puissions finalement assurer notre approvisionnement, est un objectif. Nous devons nous fixer comme perspective à l'horizon 2030 de faire de la France le premier port de l'Europe.

Le défi maritime est aussi le navire du futur. Les appels d'offre financés par le programme des investissements d'avenir, les appels à projet, ont été prolongés en 2017 pour la flotte de commerce. Ces appels permettront l'industrialisation de nouveaux navires, plus performants et plus économes, et plus sûrs.

Je veux également insister sur notre construction navale. Il y a quelques années, quand on parlait construction navale, c'était pour évoquer les crises, les fermetures, les restructurations.

Aujourd'hui, quand on évoque la construction navale, l'industrie navale, c'est le succès des navires de croisière, c'est le succès des Chantiers de l'Atlantique, STX, que l'Etat d'ailleurs accompagnera dans son développement et dans l'évolution de son actionariat. Parce que pour nous c'est un enjeu essentiel que l'avenir de STX, au moment même où son carnet de commandes est garni jusque en 2025 £ mais je veux aussi citer d'autres chantiers publics comme privés : DCNS, PIRIOU, CMN, SOCARENAM. Autant de chantiers, autant de réussites prouvant bien que nous avons la capacité technologique et humaine d'être les meilleurs dans la construction de tout type de navires.

Nous avons aussi une flotte de transport avec des armateurs également très compétitifs, comme CMA CGM et Louis Dreyfus Armateurs, mais qui font face à une concurrence particulièrement rude et avec un dumping social que nous ne pouvons pas éluder : il est là.

Donc nous devons soutenir nos armateurs et c'est ce qu'a fait le gouvernement. Nous l'avons encore montré à travers le vote de la loi pour l'économie bleue - j'en remercie Arnaud LEROY qui en a été l'initiateur - qui a permis d'étendre certaines exonérations de charges à tous les navires de commerce affectés à des activités de transport et exposés à la concurrence internationale.

Je sais que vous insistez là-dessus. Cette loi, qui a été le fruit d'une grande concertation et d'un grand débat, doit être appliquée intégralement : 80 % des décrets d'application seront publiés d'ici la fin de l'année.

Vous avez aussi insisté à travers cette loi sur l'économie bleue, sur ce que vous appelez la « flotte stratégique ». De quoi s'agit-il ? D'abord, de garantir la sécurité de nos approvisionnements, c'est le principe même de l'indépendance nationale £ mais aussi de pouvoir maîtriser notre savoir-faire, cela veut dire notre pavillon et il est très important que le pavillon français puisse être protégé et porté.

Nous devons faire des investissements pour renouveler les flottes. Il y a un accord qui vient d'être

passé, il est très important, entre la Banque européenne d'investissement, dans le cadre du plan JUNCKER - pour ceux qui se posaient la question de savoir à quoi servaient ces milliards du plan JUNCKER, nous en avons ici une illustration : oui la Banque européenne d'investissement va signer une première convention avec une banque française pour soutenir le verdissement de la flotte française, ce qui permettra de renouveler les navires, de les rendre plus performants et plus économes en carburant. La perspective est bien sûr d'avoir des navires qui puissent être au plus haut niveau technologique £ mais sans les marins qui peut imaginer que notre flotte pourra être compétitive et performante ?

Les marins, comme tous les travailleurs, doivent être protégés du dumping social. Là encore la France prendra l'initiative et organisera une conférence européenne sur cette question. Avec Frédéric CUVILLIER, puis avec Alain VIDALIES nous avons été tout à fait conscients des risques qu'une Europe désorganisée pouvait ouvrir, et c'est ainsi que nous avons défendu la pêche française.

Quand je suis arrivé aux responsabilités, c'était un secteur qui connaissait une crise grave. Aujourd'hui il est en meilleure santé, crée des emplois, cherche à se renouveler au niveau des navires comme d'ailleurs des pêcheurs - je veux ici féliciter ces pêcheurs pour les efforts qui ont été déployés pour une pêche durable et responsable, pour les améliorations qui ont finalement permises sur les stocks halieutiques. C'est Gérard ROMITI qui a cette formule, et elle est bonne, qui est de dire que « les marins sont les vrais ingénieurs des mers ».

Nous avons aussi là l'occasion de parler de l'Europe, que souvent, il est commode décrier. Que serait la pêche aujourd'hui s'il n'y avait pas l'Europe, s'il n'y avait pas eu une politique de quotas pour préserver les espèces et pour faire en sorte que nos pêcheurs puissent agir là où ils pouvaient le faire ? Que les stocks puissent être renouvelés ? Que serait la pêche si d'un seul coup, comme d'autres Britanniques - nous nous écartions de l'Europe ? Comment arriverions-nous à gérer les stocks mais aussi les pêches ? Ceux qui veulent s'écarter de l'Europe veulent en revenir à la loi du plus fort, à ces conflits que nous avons connus à d'autres époques sur nos mers. L'Europe ce n'est pas simplement la paix, ce sont des règles, ce sont des protections, c'est une gestion. Si j'insiste là-dessus c'est parce qu'il y a aujourd'hui des craintes - et je les ai entendues - concernant les conséquences du Brexit sur la pêche. Et déjà il y a un certain nombre de difficultés.

C'est vrai que les discussions n'ont pas encore commencé. On nous dit que ce sera au mois de mars. J'attends donc le mois de mars, mais ce que je peux dire ici devant vous une nouvelle fois, c'est que la France fera tout pour préserver les intérêts de la pêche française dans cette négociation face au Royaume-Uni.

L'action de la France à Bruxelles a également permis d'obtenir une enveloppe importante pour le Fonds européen pour les affaires maritimes, ce qu'on appelle le FEAMP, qui permet de promouvoir la compétitivité de la pêche et de l'aquaculture.

Là encore, les fonds existent, et un des sujets que nous avons, c'est qu'il ne suffit pas d'avoir des disponibilités, des ressources, encore faut-il que ces moyens puissent être utilisés. C'est pourquoi le comité Etat-région sur le FEAMP se réunira tous les mois pour accéder dans les temps, c'est-à-dire le plus vite possible, à ces ressources et lever toutes les difficultés de mise en uvre.

Je voudrais évoquer un autre sujet. La France reste le pays de la navigation de plaisance. 9 millions de pratiquants réguliers ou occasionnels. La plaisance, les loisirs nautiques mobilisent 5000 entreprises, 50 000 emplois, un chiffre d'affaires supérieur à 5 milliards d'euros.

Là encore les acteurs se sont réunis avec la Confédération du Nautisme et de la Plaisance. Le moment est venu d'appuyer cette institution pour créer une structure interministérielle qui se réunirait au moins une fois par an pour évoquer les enjeux de cette filière, en y associant bien sûr le Cluster Maritime Français.

L'autre défi, que vous avez cité monsieur le président, est celui des énergies marines renouvelables. Certaines technologies ont atteint maintenant le stade de la mise en uvre et le stade commercial, comme l'éolien offshore posé. La France - et je m'y engage - poursuivra son programme de développement avec l'objectif d'arriver en 2023 à une puissance installée de

3000 mégawatts.

D'autres technologies existent, comme l'éolien offshore flottant, l'hydrolien océanique et fluvial, le houlomoteur, l'énergie thermique des mers, bref, nous avons des innovations considérables qui nous permettent en plus de stocker l'énergie en mer.

Est-ce que nous sommes capables de relever cet enjeu technologique ou est-ce que nous laissons faire d'autres, alors que nous avons, nous, l'espace pour permettre l'innovation, l'investissement et la recherche ? Nous devons aller plus vite encore. Il y a eu des lauréats de l'appel d'offres pilote pour l'éolien flottant, dont les équipements seront installés en Méditerranée. Il y aura dans les prochaines semaines de nouveaux appels d'offres commerciaux pour l'hydrolien et l'éolien. Notre objectif avec le Cluster maritime doit être de valoriser et de développer cette filière, une filière industrielle, une filière innovante, une filière intelligente, une filière également qui s'inscrit pleinement et dans une volonté de croissance, la croissance bleue et aussi dans la diversification de nos sources d'énergie.

Nous avons un deuxième défi à relever, celui de la sûreté de nos installations portuaires, la sécurité des navires sous pavillon français et de leurs équipages partout où ils sont dans le monde. C'est le rôle de l'Etat. C'est la mission des préfets maritimes chargés de protéger les droits souverains et les intérêts de la Nation, de sauvegarder les personnes et les biens et de protéger l'environnement.

J'évoque la sauvegarde de la vie humaine en mer : elle est prioritaire. C'est le rôle des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage. Le travail est remarquable et la SNSM, qui rassemble tous les marins bénévoles, qui risquent leur vie chaque jour au nom de l'intérêt général, mérite une nouvelle fois d'être soulignée. Le sauvetage en mer doit être déclaré grande cause nationale en 2017. Je sais les questions qui se posent puisque nous avons à faire à des marins bénévoles, puisque nous avons à faire à des structures qui peuvent paraître encore insuffisantes. Nous devons garantir la capacité à faire face à des besoins financiers de long terme et cette société doit absolument disposer des moyens financiers indispensables pour son action. Je veux saluer tous ces marins bénévoles, leur dire que leur cause est reconnue et que les financements seront trouvés.

Les ports sont des nœuds de communications et d'échanges qui peuvent aussi être des cibles. C'est là que je reviens à la sécurité. Nous avons considérablement relevé le niveau de protection à la suite des attentats et des menaces. La gendarmerie maritime, partie intégrante de notre marine, est un maillon de cette organisation. Trois nouveaux pelotons de sûreté maritime et portuaire seront créés à Dunkerque en 2017, à Nantes Saint-Nazaire en 2018 et à Calais en 2019.

Mais au-delà de ce que nous avons à protéger, nos propres installations, la sûreté doit être également garantie au large, sur les grands axes maritimes de nos approvisionnements. C'est pourquoi la Marine nationale est déployée en permanence et je veux saluer ici le chef d'Etat-major de la Marine. La Marine nationale est déployée en permanence dans l'océan Indien comme dans le Golfe de Guinée. Dans l'océan Indien, il y a eut une action très efficace contre la piraterie et aujourd'hui nous pouvons assurer une sécurité dans le Golfe d'Aden et dans le bassin somalien.

Dans le Golfe de Guinée, autre zone de transit notamment en matière pétrolière, nous agissons avec les Etats de la zone : nos navires sécurisent les eaux internationales et nos équipages conduisent des missions de formation et d'entraînement avec les marines locales. C'est un enjeu de lutte contre le terrorisme, un enjeu aussi de développement car si ces pays sont privés de pouvoir s'acheminer et de transporter leurs propres matières premières, alors on voit bien quelles peuvent en être les conséquences.

Je n'oublie pas ce qui se passe en Méditerranée. C'est un enjeu humanitaire et sécuritaire avec les noyades chaque jour de migrants en Méditerranée. Là encore c'est notre responsabilité, celle de l'Europe. Il s'agit de nous coordonner à l'échelle de l'Union, de protéger nos frontières extérieures, de lutter contre les trafics de passeurs, d'assurer aussi le sauvetage de vies humaines et de mettre le paquet sur les gardes-frontières et les gardes-côtes, parce que c'est indispensable. Il n'y a pas d'Europe s'il n'y a pas de frontières extérieures respectées. Il n'y a pas d'Europe s'il

Il n'y a pas d'Europe si il n'y a pas de frontières extérieures respectées. Il n'y a pas d'Europe si il n'y a pas des gardes-frontières, des garde-côtes, pour en assurer la responsabilité. Il n'y a pas d'Europe digne non plus, si elle n'est pas capable d'accueillir ceux qui fuient. Mais il n'y a pas d'Europe non plus si elle n'est pas en situation de pouvoir faire en sorte que ceux ou celles qui n'ont pas vocation à venir ne puissent accéder à nos côtes sans être ensuite raccompagnés. Voilà pourquoi il nous faut une force d'intervention rapidement mobilisable, à partir d'une information partagée entre tous les pays. De ce point de vue aussi, pour ceux et celles qui doutent de l'Europe, c'est Frontex, cette nouvelle agence européenne qui nous permet, si nous lui donnons les moyens nécessaires, à la fois d'être conformes à nos valeurs et en même temps d'être capables d'assurer la sécurité sur les eaux internationales tout en protégeant nos frontières extérieures.

Le troisième défi est celui de l'environnement car lorsque les ressources de la mer, l'écosystème, sont menacés, c'est l'activité maritime elle-même qui est en cause. La semaine prochaine, je serai donc à Marrakech pour la COP22 et une fois encore, sera souligné le rôle des océans dans la régulation du climat. Nous devons aussi prendre nos responsabilités et c'est un sujet difficile parce qu'il y a des conflits d'usage. C'est le sens des aires maritimes protégées, qui sont cogérées par les collectivités, les usagers, les professionnels de la mer, les associations. L'enjeu est de se donner les moyens de faire coexister tous ces usages. Qui peut le faire ? C'est le rôle de l'Etat, à travers le Secrétariat général de la mer, en lien avec le ministre. Les menaces sont nombreuses sur les milieux marins et côtiers, nous en savons quelque chose dans cette région notamment. Nous devons prendre en compte les risques liés à la pollution de l'eau, de l'air, des sols, les espèces invasives, la surexploitation des ressources naturelles, les conséquences du changement climatique et nous devons mettre un coup d'arrêt à ces dégradations.

Nous avons besoin de la recherche et de ce point de vue, là encore, si votre Cluster a un sens c'est qu'il accueille aussi toutes les institutions, je pense à l'IFREMER, toutes les institutions qui contribuent à la recherche, pour que nous puissions améliorer nos performances dans tous les domaines. Vous l'avez dit : la mer est notre avenir. Elle est aussi notre patrimoine et nous avons donc développé une stratégie, la stratégie nationale de la mer et du littoral. Nous disposons d'un document de référence pour la protection du milieu, la valorisation des ressources, la gestion des activités - le développement économique de la mer et du littoral. La multiplication des usages de la mer peut générer des conflits. J'en tire la conclusion que la planification spatiale sera l'enjeu cardinal de la politique maritime au 21^{ème} siècle comme l'aménagement du territoire l'a été au 20^{ème} siècle pour la terre.

C'est le sens de la préparation du nouveau Code de la mer, sur lequel le gouvernement travaille, suite à la loi Economie bleue. Vous me demandez, Monsieur le président, une association des acteurs publics et privés pour la gestion de la mer, sa valorisation, sa protection et l'idée d'un pacte maritime. Je reprends votre proposition. C'est une excellente idée à laquelle je souscris parce que nous avons besoin de créer une véritable filière marine et maritime. Une filière, comme il en existe d'autres qui ont fait la fierté de la France - la filière énergétique, l'espace : nous devons avoir la même ambition pour la filière maritime et non pas une juxtaposition ou une addition, mais un ensemble cohérent et qui contribue à l'avenir de la France.

De ce point de vue, je demande au Secrétaire général de la Mer de réunir une fois par mois tous les acteurs de l'économie maritime, pour créer cette plateforme et pour faire des diagnostics nécessaires, les propositions et ensuite les mettre en œuvre. Nous avons besoin de cette ambition-là. Je fais confiance aussi aux élus du littoral ici représentés par le président Jean-François RAPIN et, je le sais aussi, à travers la réunion régulière du Conseil national de la mer et des littoraux que le Premier ministre a installé en janvier 2013 et qu'il faudra renforcer dans ces prérogatives, n'est-ce pas madame Karine CLAIREAUX ? Nous avons besoin de tous parce qu'à chaque époque, la mer a toujours fait rêver.

Nous avons tous besoin de croire, parce que c'est vrai, qu'il y a de nouvelles frontières à dépasser, de nouvelles conquêtes à imaginer, de nouvelles aventures à engager et la mer offre cette perspective. La France est fière chaque fois qu'elle organise de grandes compétitions : il y a

encore quelques jours, le Vendée Globe, une épreuve qui exige des qualités humaines morales, personnelles, exceptionnelles qui forcent l'admiration et qui ramènent aussi à une forme d'humilité face à la nature !

C'est cette abnégation, cette obstination et cette audace qui fondent ce que l'homme, la femme peut avoir comme relation avec la mer. Je l'ai dit, la France, pour les prochaines années, dès lors qu'elle a rétabli son économie, redressé ses comptes, doit avoir des perspectives audacieuses. Elle doit investir massivement dans son avenir. Et quels sont ses atouts forts, ses atouts d'évidence ? Sa population, l'une des plus jeunes d'Europe, son territoire, sans doute le plus diversifié, le plus préservé avec la métropole et les Outre-mer. Et puis elle a la mer. Alors, il nous faut utiliser ces atouts en y mettant l'excellence française, la recherche, la technologie, la formation des hommes et des femmes, le savoir-faire, l'imagination, la créativité et c'est alors que l'économie bleue n'est pas un slogan, que la croissance bleue n'est pas qu'une façon d'ajouter de la production à de la production : c'est véritablement une culture.

C'est une ouverture, c'est une ambition qu'il faut proclamer. Pour y arriver, vous avez montré l'exemple, cela vaut pour d'autres défis à relever. Il faut toujours se rassembler, se regrouper, au-delà même de toutes les diversités que vous pouvez représenter, de tous les métiers que vous accomplissez. Il faut se rassembler, se regrouper, faire un ensemble, une famille, une cohésion, une ambition. Cela vaut pour un pays : est-on capable à un moment, au-delà de nos différences de nous retrouver dans ce qui va être un chemin commun pour les prochaines années ? C'est le sens de ma présence ici, non pas simplement pour rappeler des mesures, pour montrer ce que nous avons fait depuis maintenant plus de 4 ans, pour assurer des choix qui sont ceux de l'immédiat et qui peuvent parfois être ceux de l'urgence, quand on fait face à des menaces sur notre propre sécurité. Non, je suis là pour dire, pour affirmer que la mer et ce que vous représentez doivent être une ambition pour le développement de la France et que nous devons faire de la mer bien plus que notre avenir. Elle est notre avenir parce que nous savons, au-delà des générations, que la mer, sera toujours là quand nous aurons, nous, achevé notre destin. Mais la mer est aussi ce que nous pouvons donner aux générations qui suivront, pas simplement au niveau de la préservation des océans, du développement économique mais ce que la mer peut offrir à la France comme atouts, comme chance et opportunité.

Alors faisons qu'ensemble la mer puisse être un atout, mais un atout maître de la France, dans le monde. C'est le sens de ma présence ici et également de votre rassemblement d'aujourd'hui. Merci.