



PREMIER MINISTRE

---

SERVICE DE PRESSE

**Discours du Premier ministre, François FILLON**  
**Clôture des 5èmes Assises « Economie de la mer »**  
**Brest – Le Quartz, mercredi 2 décembre 2009**

Monsieur le Maire, Monsieur le président du groupe Ouest France et du Marin, Monsieur le Président de l'Institut de la mer et du Cluster maritime français, Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Je voudrais d'abord vous dire que je viens avec Hubert FALCO, Secrétaire d'Etat chargé de la défense et des anciens combattants de ressentir en compagnie de plusieurs élus bretons, beaucoup d'émotion à assister au dernier départ de la Jeanne d'ARC. J'espère que vous ne m'en voudrez pas d'être venu accompagné du maire de Toulon. Peut-être que c'était une faute de goût à Brest mais la solidarité entre les gens de mer l'emporte sur la compétition entre les ports. En tout cas je veux vous dire que c'est un plaisir pour moi de vous retrouver à Brest où vous venez pendant deux jours, de vous pencher sur notre économie maritime.

Je suis convaincu que la mer est un domaine d'avenir. La France est une puissance maritime. J'imagine que vous l'avez dit et redit pendant la durée de cette rencontre. Riveraine de trois océans et de quatre mers, elle possède un espace maritime vingt fois plus étendu que son empreinte terrestre, qui la place au deuxième rang mondial pour sa superficie maritime. Aujourd'hui, l'idée d'un milieu maritime à préserver fait l'unanimité. Mais je veux vous dire que cela ne rend pas l'exploitation de la mer caduque pour autant. Notre politique maritime doit être optimiste et dynamique. Elle doit allier développement économique et les préoccupations écologiques. Il n'y a pas à opposer ceux à qui un contact séculaire avec la mer a appris l'humilité devant les forces naturelles et ceux qui, en toute bonne foi, considèrent que l'homme est aujourd'hui le corrupteur de cette nature. Je pense que sur ce constat, le monde maritime se retrouve. En juillet dernier, le Président de la République avait indiqué au Havre toute l'importance que nous attachions aux activités maritimes pour l'économie nationale, et le rôle déterminant que doit jouer la France dans la définition d'une politique maritime responsable.

Ce n'est pas à vous que je dois rappeler l'importance des activités liées à la mer. Aujourd'hui, en comptant le tourisme, ces activités emploient plus de 500 000 personnes. C'est autant que le secteur financier. Et qui plus est, c'est un secteur qui embauche, qui est largement diversifié et qui manque de candidats dans certaines branches. Nous avons engagé de nombreuses actions qui seraient d'ailleurs davantage apparentes si l'imbrication du monde maritime dans l'économie générale n'était pas si étroite. Au plan législatif, quatre lois ont été votées portant sur la création du registre international français, sur les ports, sur la nationalité des équipages et sur la création de l'Ecole Nationale supérieure Maritime. En ce moment même deux textes supplémentaires sont en préparation, qui comprennent chacun des dispositions propres à la mer : le projet de loi portant « engagement national pour l'environnement » qui est en cours d'examen au Parlement. Et le « projet de loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche » qui va l'être bientôt. C'est cette composante importante de l'identité bretonne que je souhaiterais évoquer avec vous d'abord.

Ici en Bretagne, la pêche c'est un élément structurant de l'économie locale. A un emploi embarqué correspondent trois ou quatre emplois indirects à terre. Et contrairement aux emplois saisonniers de l'activité touristique qui dominent la vie du littoral, ceux-là sont des emplois permanents. Nous croyons en l'avenir de la pêche. Mais elle doit protéger la ressource et se protéger elle-même. L'un des engagements forts du Grenelle de la mer concerne notre contribution à la réforme de la Politique

Commune de la Pêche qui va débiter l'année prochaine. Cette réforme est capitale pour l'économie de nos littoraux. La nouvelle Politique Commune va devoir assurer une pêche durable, par pêcherie, qui prenne en compte des objectifs environnementaux, économiques et sociaux. Bruno Le Maire, Ministre de l'alimentation, de l'agriculture et de la pêche vient de clore les « Assises de la pêche » dont il vous a présenté les conclusions. J'ai été très attentif à ces débats qui ont eu le mérite d'associer des professionnels, des syndicats, des élus, des ONG et des experts scientifiques. Je crois que ces participants ont convenu qu'il fallait davantage de subsidiarité dans la Politique Commune de la Pêche. Compte tenu des zones de pêche que fréquentent nos navires, re-nationaliser cette politique n'aurait pas de sens. En revanche, il faut nous appuyer sur une gestion concertée sur le terrain pour définir les moyens d'atteindre les objectifs fixés à Bruxelles, et notamment les mesures techniques. Je sais qu'il y a un consensus fort contre l'idée d'un grand marché européen des quotas de pêche transférables, idée qui est pour le moment en tout cas, portée par la Commission européenne. Les assises de la pêche ont jugé que cette réforme devrait plutôt s'appuyer sur une gestion collective par les organisations de producteurs des droits à produire. Le travail remarquable qui a été conduit par certaines de ces organisations, notamment ici en Bretagne, pour mettre en adéquation la capacité de la flotte et les droits d'accès à la ressource tend à prouver combien la gestion collective peut être efficace et combien elle peut être capable d'assurer la viabilité économique des entreprises. Le projet de loi de Modernisation de l'agriculture et de la pêche l'a pris en compte et va renforcer les moyens juridiques accordés aux organisations de producteurs pour gérer les espèces sous quotas. Je sais aussi que beaucoup souhaitent voir renforcer le rôle de l'expertise scientifique. Le Président de la République l'avait dit en juillet dernier : en matière de gestion des ressources halieutiques, les décisions doivent être prises dans le respect des avis scientifiques. Ces avis, ils doivent être partagés avec les professionnels qui sont aussi des experts de la mer. C'est un des axes de réforme de la Politique Commune de la Pêche. C'est aussi l'une des propositions du projet de loi de Modernisation de l'agriculture et de la pêche qui prévoit de créer un comité de liaison scientifique et technique des pêches maritimes, qui permettrait de rassembler l'ensemble des experts, y compris les professionnels. J'ajoute, s'agissant de cette question de la pêche, que nous discutons actuellement de l'utilisation du grand emprunt, c'est-à-dire au fond, de notre politique d'investissement d'avenir. Et vous avez pu constater que dans les propositions qui ont été faites par la Commission présidée par Michel ROCARD et Alain JUPPE, figurent plusieurs sujets en terme de recherche et d'innovation qui concernent la pêche et en particulier la recherche sur les nouvelles motorisations des bateaux. L'économie des produits de la mer, c'est aussi celle de l'aquaculture. Dans le rapport que nous avons confié il y a un an à Hélène Tanguy, il a été souligné que la filière aquacole française stagne depuis des années. Nous savons tous que c'est dû en grande partie à des conflits d'usage pour l'accès à l'espace littoral, là-dessus nous devons prendre en considération les préoccupations légitimes de tout le monde. Mais il est quand même choquant d'imaginer que notre pays, avec le potentiel maritime qui est le sien, tant en métropole qu'en outre-mer, fasse reposer 85% de l'alimentation de sa population en produits de la mer sur des produits importés. Et nous, nous pensons que ça n'est pas irrémédiable. Nous avons montré que le dialogue peut venir à bout de bien des situations, et nous allons continuer dans cette voie. Le projet de loi de Modernisation de l'agriculture et de la pêche prévoit l'élaboration de schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine. Ils mettront autour de la table les élus, les professionnels, les associations

pour identifier les sites les mieux adaptés au développement d'une aquaculture durable.

Après la pêche et l'aquaculture, une des premières activités économique maritime de notre pays, c'est la marine marchande. Dans l'imaginaire maritime, le marin de commerce occupe une place à part. Nous disposons d'une flotte de commerce d'un peu plus de 400 unités sous pavillon français. Mais on estime à 500 le nombre de navires de la flotte marchande contrôlés par des intérêts français mais qui battent pavillon étranger.

Chacun ici connaît bien les causes de cette situation. C'est le fruit d'une longue histoire. Mais cela n'est pas parce que c'est le fruit d'une longue histoire qu'on doit s'en satisfaire. Nous avons pris un certain nombre de mesures fiscales et financières pour renforcer la compétitivité de la flotte française. Un nouveau registre d'immatriculations sous pavillon français a été créé par la loi du 3 mai 2005, à l'instar d'autres pays maritimes européens.

Alors je le sais bien, cette création n'a pas eu tous les effets attendus en raison du classement de ce registre comme « pavillon de complaisance » par l'ITF. Quand on compare le régime du RIF aux autres registres internationaux européens, franchement, cette inscription est totalement compréhensible. Je tiens à rappeler que le RIF est étroitement contrôlé par l'Etat et que les pratiques de nos armateurs sont unanimement considérées comme respectueuses des engagements souscrits, notamment en matière de sécurité et de protection sociale. La persistance de cette inscription constitue un obstacle au développement de la flotte et de l'emploi correspondant. Il faut qu'elle soit levée par une attitude responsable de tous les intéressés. L'extension de ce registre à la « grande plaisance commerciale » est certainement une voie qui doit être explorée. La puissance économique d'un pays se reflète pour une très large part, dans l'activité de ses ports. Malheureusement vous le savez, la France fait exception à cette règle. Comme chacun le sait, les ports français n'ont pas l'importance qu'ils devraient avoir. Ils n'assurent qu'une part limitée des flux de conteneurs générés par notre économie nationale. C'est la raison pour laquelle nous avons engagé une réforme d'une profondeur considérable. Depuis la loi du 4 juillet 2008, des étapes décisives ont été franchies. Et je veux à cet égard saluer la responsabilité dont ont fait preuve tous les acteurs du secteur, en cherchant les voies et les moyens pour trouver des accords équilibrés. Nous avons recentré les ports sur leur rôle d'aménageurs du domaine public en y mettant en place une nouvelle gouvernance. L'unicité du commandement sur les terminaux portuaires indispensable à une meilleure efficacité du travail est en cours de mise en oeuvre. Le transfert des activités d'outillage vers des opérateurs privés devra être achevé au premier semestre 2010. De plus, des plans stratégiques ont été élaborés et adoptés par chaque port pour répondre aux nouveaux besoins d'investissements portuaires qu'ils auront identifiés, l'Etat va débloquer les crédits supplémentaires nécessaires.

Mais l'attractivité d'un port ne se limite pas à ce qui se passe sur ses quais. Nous savons bien qu'elle dépend largement de la qualité des liaisons avec son « hinterland ». Il faut dans ce domaine que nous accélérions le développement des dessertes terrestres massifiées, ferroviaires et fluviales, et donc que nous soyons en mesure d'investir là cela est nécessaire. L'engagement national pour le fret ferroviaire va y contribuer. Le Gouvernement y investira 7 milliards d'euros d'ici 2020. Dans cette perspective, j'ai confié à Roland BLUM une mission parlementaire chargée d'analyser les besoins des réseaux ferroviaires et fluviaux qui desservent nos ports. Avec cette réforme des ports, nous

nous sommes fixés des objectifs ambitieux : tripler les volumes de conteneurs transitant par les ports français d'ici 2015, attirer de nouveaux investissements et créer 30 000 emplois nouveaux, en grande partie dans les activités logistiques. La crise économique ne doit pas remettre en cause cette dynamique. La construction navale que vous venez d'évoquer Monsieur le Maire, a fait l'objet de l'attention toute particulière du gouvernement en cette période de crise. Là encore, vous connaissez tous ici les données du problème. Je veux d'abord rappeler que la Commission européenne, consciente de la situation critique des chantiers européens, a prolongé jusqu'à fin décembre 2011 le régime de soutien sectoriel à l'innovation. De son côté, la France fera savoir à la Commission qu'elle souhaite que soit engagée une réflexion sur un instrument européen de défense commerciale. Au-delà des mesures défensives sur la concurrence, le maintien de la construction navale européenne ne peut être assuré que par la mise au point de navires innovants. C'est un sujet sur lequel nous sommes mobilisés depuis plusieurs mois, il est vrai que la mise en place des nouvelles institutions européennes a pu créer un peu de vide dans le fonctionnement de l'Union. Mais il faut maintenant que l'Union européenne s'attaque aux vrais sujets. Nous avons besoin d'une nouvelle politique de la concurrence qui n'ait pas pour seul objectif d'empêcher les entreprises européennes de grandir. Mais qui ait au contraire pour objectif, d'aider les entreprises européennes à affronter la concurrence des autres continents. Car c'est là qu'est le sujet. La question ce n'est pas de savoir si la concurrence est parfaitement assurée entre la France et l'Allemagne. La question c'est de savoir si l'Europe a les instruments nécessaires pour lutter contre la concurrence extrêmement forte des pays du Sud-est asiatique, de la Chine, de l'Inde ou du continent américain. Et puis nous avons besoin d'une politique d'investissement d'avenir. Cette politique que nous essayons d'initier en France avec le grand emprunt, c'est en réalité une politique européenne qui doit relayer cette initiative. Et on voit bien que sur cette question de la construction navale, c'est absolument essentiel aujourd'hui.

Je veux dire un mot de la construction nautique qui elle aussi a été fortement touchée par la crise. Sous l'impulsion d'entrepreneurs dynamiques, la construction nautique est devenue un pôle d'excellence français, faisant de notre pays le premier producteur mondial de voiliers et de bateaux pneumatiques, le 4<sup>ème</sup> pour les bateaux à moteur et l'une des premières destinations touristiques pour le nautisme. Son activité a été frappée de plein fouet par la crise et réduite de moitié depuis 2008. Il fallait donc la soutenir, les pouvoirs publics sont intervenus pour aider les entreprises à passer cette très mauvaise passe. Mais nous savons aussi que pour que cette construction nautique se développe de manière équilibrée, il faut que notre marché intérieur suive sa croissance. Or nous manquons de capacité d'accueil pour les bateaux de plaisance. Nous avons donc engagé avec le ministre de l'Ecologie, des appels à projets pour remédier à ce problème structurel. Dès 2011, nous allons sélectionner une trentaine de projets en fonction de leur exemplarité environnementale et de leur caractère innovant pour définir les ports de demain. Concrètement, ce qui est en jeu, c'est plus de 1 000 emplois potentiels.

Mesdames et Messieurs, il ne saurait y avoir d'activités maritimes dignes de ce nom sans hommes et sans femmes qualifiés. En France, la formation aux métiers maritimes est assurée par des filières spécialisées. Je veux d'abord dire que ce choix, il n'est pas question de le remettre en cause, mais je veux aussi souligner que notre enseignement a besoin d'être adapté. C'est la raison pour laquelle le gouvernement a décidé de créer l'Ecole nationale supérieure maritime, dont le principe vient d'être

approuvé par le Parlement. Cette école sera implantée sur les sites des quatre écoles de la Marine marchande. Cette école aura le statut de grand établissement. Les écoles des Affaires maritimes qui forment les cadres civils et militaires des affaires maritimes, lui seront également adossées. Cette nouvelle école nous voulons qu'elle vise le plus haut niveau international. Elle formera des officiers de la marine marchande polyvalents, mais aussi des professionnels concernés par l'exploitation des moyens navals et la sécurité de la navigation. Son programme d'enseignement devra lui permettre de délivrer un titre d'ingénieur. Notre système doit aussi pouvoir offrir un enseignement de haut niveau en matière de construction navale. Cette une fonction est notamment assumée par l'Ecole Nationale Supérieure des Techniques Avancées. L'évolution de cette école, dans le cadre renouvelé de l'enseignement supérieur, doit être pour nous l'occasion d'étudier la création d'un master de « Génie maritime » en liaison avec les écoles d'ingénieurs brestoises. Je sais que cela répond à une attente forte de votre part. Les armateurs français ont besoin de recruter rapidement de jeunes navigants, et les industriels ont besoin d'ingénieurs pour développer les navires de demain.

Mesdames et messieurs,

Notre politique maritime doit intégrer l'exigence du développement durable. Le développement durable ne signifie pas la régression ! Il ne s'agit pas d'empêcher le développement. Il ne s'agit pas de prôner une sanctuarisation de la mer et des océans. Mais il s'agit de faire en sorte au contraire, qu'ils continuent de fournir à l'Humanité, des ressources essentielles, sans mettre en péril leurs services écologiques. Notre politique maritime ne se réduira pas à une politique de préservation, mais elle devra intégrer cette problématique. Le projet de loi portant l'engagement national pour l'environnement ne dit pas autre chose dans ses dispositions relatives à la mer. L'océan est un réservoir immense de ressources biologiques, minérales, énergétiques, un « Réservoir de forces éternelles pour l'accomplissement et le dépassement de l'homme » disait St John PERSE. Il nous appartient de les évaluer, de les mettre en valeur et d'en assurer la permanence. Cela ne peut être fait sans une connaissance partagée des milieux océaniques, qui est encore très limitée. La recherche océanique exige des moyens considérables. Mais l'effort mérite d'être fait car sans une connaissance apportée par l'étude des océans, notre perception du monde serait différente. Observer la vie dans des conditions extrêmes ouvre des perspectives sur son origine. Les récentes découvertes de sources d'hydrogène natif, nous montrent que les fonds marins nous réservent encore bien des surprises.

Dans ce domaine de la recherche, la France tient une place éminente, avec des équipes reconnues et la première flotte océanographique européenne. Le coût de ces moyens navals oblige toute la communauté maritime européenne à approfondir sa coopération. Et nous avons en septembre dernier, procédé au lancement du projet EUROFLEET, qui va répondre pour une large part à cette interrogation.

Si vaste que soit l'océan, il a ses limites. L'eau des océans et des mers tiendrait tout entière dans un cube de 1100 km de côté. Il faut donc nous souvenir en permanence de cette finitude. L'océan n'est pas notre poubelle. La préservation des mers est un enjeu global. Plus que toute autre, la Bretagne est confrontée aux pollutions de la terre. Les algues vertes dont j'ai pu observer la prolifération cet été en sont une des traductions les plus visibles. Mais vous savez qu'il est des pollutions beaucoup plus insidieuses dues à des substances agissant à des doses infinitésimales qui ont conduit par exemple à réglementer les peintures anti-salissure navires de plaisance. Il serait inopérant et injuste de faire

supporter aux seules activités maritimes et côtières la charge du maintien des équilibres écologiques. Le document sur la stratégie nationale pour la mer et le littoral prévue par loi sur l'engagement national pour l'environnement devra tenir compte de cette réalité. L'océan est aussi un formidable réservoir d'énergie, qui nous invite à relever un défi technique et économique : développer une filière énergétique compétitive capable d'utiliser les différentes formes d'énergies marines renouvelables. Le mouvement de la masse d'eau et ceux de l'air contiennent une énergie considérable, mais en même temps une énergie difficile à capter parce qu'elle est extrêmement diffuse.

La plupart des technologies purement marines : les éoliennes offshore flottantes, l'énergie hydrolienne, l'énergie thermique des mers, sont des technologies encore balbutiantes et peu d'entre elles ont donné lieu à des démonstrateurs. Leur développement ne peut donc pas se faire sans intervention de la puissance publique. Le président de la République a souhaité que soit mise en place avant la fin de l'année une grande plateforme technologique sur les énergies marines, avec pour chef de file L'IFREMER, associant tous les acteurs du secteur public et du secteur privé. Eh bien Monsieur le Maire, non seulement je vous ai écouté, mais je vous ai entendu. Et je suis heureux de vous annoncer que cette plateforme sera implantée ici, au centre IFREMER de Brest, notamment parce que la région Bretagne s'est fortement positionnée sur le développement de ce type d'énergie. Voilà... Même le maire de Toulon applaudit...

Cette localisation permettra à la plateforme de bénéficier d'un environnement industriel et de recherche qui est de premier plan, avec entre autres la présence du « pôle mer Bretagne » et de la moitié du potentiel français de recherche en sciences et technologies marines. Les énergies marines sont extrêmement prometteuses, mais elles ne contribueront que très partiellement à notre objectif d'énergies renouvelables à l'horizon 2020. Et donc en attendant qu'elles prennent le relais d'un certain nombre de dos dispositifs, il faut que nous développions activement l'éolien offshore qui est lui, une technologie déjà mature. D'ici 2020, nous nous sommes fixés l'objectif d'installer 6 000 mégawatts en mer.

Mesdames et Messieurs, il appartient aux Etats de définir la politique à mener sur la mer qui les borde. Nous voulons que la France se dote d'une stratégie maritime nationale et qu'elle mette en place une politique intégrée. Dans la prolongation des travaux du Grenelle de la mer, nous avons diffusé auprès des acteurs du monde maritime un projet de Livre Bleu qui détaille notre stratégie nationale en matière de gouvernance. Dans quelques jours, lors du Comité Interministériel de la mer, ce document fera l'objet d'une approbation gouvernementale. Les missions sont multiples : sécuriser la navigation au large de nos côtes, intercepter les trafics de drogue – notamment dans la mer des Antilles ; maîtriser l'immigration clandestine par voie de mer en Méditerranée ; lutter contre les pollutions ; prévenir les accidents de mer ; protéger la biodiversité marine. Tout cela relève de l'action de l'Etat en mer et recouvre aujourd'hui 45 missions différentes qui impliquent plus de dix départements ministériels. La coordination de l'ensemble des bateaux, des aéronefs, des centres de secours en mer mais aussi à terre est une tâche complexe. Si notre organisation est performante, je veux dire que c'est d'abord grâce à la qualité des hommes et des femmes qui la servent.

La Marine Nationale, la Gendarmerie maritime, les Douanes, les Affaires maritimes, la Police, la Justice, et les Sauveteurs en mer agissent ensemble pour assurer la sécurité de nos concitoyens et la protection de notre environnement. Eh bien pour que cette organisation soit

opérationnelle en tout temps, il lui faut une forte gouvernance interministérielle. La responsabilité de l'action de l'Etat en mer est confiée au Premier ministre. C'est une bonne chose. Et j'entends même dire que plusieurs pays nous envient cette organisation. Et donc il n'est pas question de la remettre en cause. Conservons ce qui fonctionne bien ! Mais ça ne veut pas dire pour autant, qu'on ne puisse pas faire mieux. Je pense qu'on peut optimiser l'utilisation des moyens des différentes administrations. Et pour cela il est nécessaire de passer d'une logique administrative à une logique de mission. J'ai demandé dans cet esprit, que l'on réfléchisse à la création d'une fonction « garde-côtes ». Il ne s'agit pas de créer un nouveau service de l'Etat. Il s'agit d'abord de mettre en place un comité directeur de la fonction garde-côtes qui rassemblera les responsables de toutes les administrations agissant en mer, sous l'autorité du Secrétaire général de la mer. Nous allons créer un centre opérationnel de la garde-côtes, qui rassemblera les données de situation maritime provenant de toutes les administrations. Et nous allons expérimenter dans un premier temps, un centre unique d'action de l'Etat en mer, d'abord en Polynésie, là où notre zone économique est la plus étendue. Et nous nous servirons de cette expérimentation pour poursuivre l'expérience. Je pense que la fonction de garde-côtes donnera plus de visibilité à l'action de l'Etat en mer, et permettra de mieux dialoguer avec nos partenaires européens. S'il incombe à l'Etat de définir la politique de la mer, il ne peut le faire seul et il doit pouvoir se reposer sur des instances de concertation.

Le 31 janvier 2008, j'avais eu l'occasion de souligner la place incontournable qu'occupait dans notre politique du littoral le Conseil national du littoral placé sous ma présidence. Aujourd'hui, je crois qu'il faut étendre ses compétences à la mer. Le projet de loi sur l'engagement national pour l'environnement le prévoit. Il est bien évident que la politique de la mer et du littoral, si elle concerne de nombreux partenaires, ne peut se faire sans l'association des élus. Et je veux dire qu'ils auront naturellement toute la place qui leur revient au sein du futur conseil.

Mesdames et Messieurs,

La semaine prochaine, je présiderai le Comité Interministériel de la mer, qui arrêtera les orientations du gouvernement. Les métiers de la mer ne sont pas des métiers du passé. Ce ne sont pas non plus des métiers comme les autres. Ce sont des métiers difficiles, contraignants, parfois dangereux. « Notre chien de métier est chose assez jolie », disait Tristan CORBIERE à propos de ces « gens de mer » un peu à part. On ne peut nier que la vocation maritime est une vocation entière. « Tout s'en va... tout ! La mer... elle n'est plus marin ; De leur temps elle était plus salée et sauvage », se lamentait le poète breton devant ce qu'il croyait être la disparition des gens de mer. Eh bien cette nostalgie n'est pas là nôtre ! Je crois au contraire que vos métiers ont un avenir. Je crois que la France a une destinée maritime et je crois qu'ensemble nous pouvons l'accomplir.