

A voix haute

Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président du Cluster Maritime Français

“Le XXI^e siècle sera maritime”



La France est une nation maritime qui s'ignore. Le Cluster Maritime Français – réseau de professionnels du monde maritime – met toute son énergie pour faire mentir cet adage. Frédéric Moncany de Saint-Aignan se félicite ainsi qu'Emmanuel Macron ait réservé une de ses premières visites aux chantiers navals de Saint-Nazaire, au centre de sécurité maritime et à l'‘Abeille Bourbon’ un des navires de protection des côtes françaises, “un symbole fort”. L'enjeu de cette prise de conscience est majeur. “La France, forte de sa deuxième zone économique exclusive et de ses leaders mondiaux, est naturellement vouée à devenir un champion de l'économie maritime et de la croissance bleue”, parie l'expert. Or en la matière, les perspectives sont ni plus ni moins qu'à un doublement du secteur à l'échelle mondiale d'ici 2030. Pour que la France emboîte le pas et tienne son rang, le président du cluster appelle, au-delà du pilotage visionnaire, à la constitution d'une véritable filière maritime tricolore déclinée secteur par secteur avec des objectifs précis et un calendrier d'actions. Les prochaines assises de l'économie de la mer auront lieu les 21 et 22 novembre prochains... au Havre.

Propos recueillis par Philippe Plassart

Le cluster est né d'une vision, d'un constat et d'une conviction. La vision? Le XXI^e siècle sera le plus maritime de toute l'histoire de l'humanité. Le constat? La France est une nation maritime qui s'ignore et qui en particulier méconnaît ses leaders maritimes. La conviction? Pour que la France joue son rôle dans cette “maritimisation”, il faut que le monde maritime tricolore – tous ceux qui ont un peu d'eau salée dans leurs veines – s'unisse, des grands chantiers de construction navale aux armateurs, en passant par les ports, la plaisance, la pêche, les avocats, les courtiers, les centres de formation, les associations culturelles de rayonnement, etc., parce que l'eau salée ne s'arrête pas à la frontière du port le fluvial. Commencé avec 30 membres fondateurs, le réseau comprend aujourd'hui plus de 430 adhérents qui ne sont que des entités morales – puisqu'il n'y a pas d'adhérent individuel –, tous des acteurs privés à l'exception de la Marine nationale. Le cluster organise la synergie entre ses membres pour qu'ils se connaissent et échangent les bonnes pratiques et les solutions. Il s'agit de promouvoir le fait et l'économie maritime parmi les professionnels car nous ne nous adressons pas au grand public. Enfin, le réseau est une force d'influence auprès des décideurs publics et économiques. Le fait qu'Emmanuel Macron ait réservé une de ses toutes premières visites aux chantiers navals de Saint-Nazaire, au centre de sécurité maritime et à l'‘Abeille Bourbon’ un des navires de protection des côtes françaises, est un symbole fort.

La marimitisation, un enjeu planétaire

Le XXI^e siècle sera maritime. La planète comportera selon toute vraisemblance 9 milliards d'individus en 2050. Ces gens-là vont manger, avoir besoin d'énergie, consommer, à des niveaux différents. Face à cette demande, la planète Terre au sens terrestre est contrainte. Ses ressources ne sont pas inépuisables, les questions environnementales sont de plus en plus importantes, avec en particulier le dérèglement climatique. Vers quelle autre richesse allons-nous nous tourner, sinon les 70 % de la surface terrestre qui reste, l'océan? Il faut le faire dans un esprit de développement durable sans reproduire les erreurs qui ont été faites à terre. La mer regorge d'énergie, de bio-ressources, et bien sûr d'eau que l'on peut désaliniser. La mer est une solution aux problèmes soulevés par l'accroissement de la population mondiale.

Et la France, forte de sa deuxième zone économique exclusive et de ses leaders mondiaux dans beaucoup de domaines, est naturellement vouée à devenir un champion de l'économie maritime et de la croissance bleue. L'avenir maritime est une conviction qui est partagée mondialement. Il suffit de regarder ce que fait la Chine, qui n'était pourtant pas considérée jusqu'ici comme une nation maritime. Le pays s'équipe d'une flotte qui va en dépasser beaucoup d'autres. Il s'intéresse à des îlots perdus pour gagner de la zone exclusive et investit dans les ports qui le relient à l'Occident. On a affaire à une stratégie maritime extrêmement puissante qui vise à placer la Chine au premier plan du mouvement de maritimisation. Mais d'autres pays en font autant à leur échelle, la Norvège, le Japon etc. La France doit se mettre en ordre de bataille pour faire la même chose.

Les potentialités extrêmes de l'océan

Il convient de parler de l'océan comme d'une entité unique, puisqu'il n'y a pas de frontières entre les masses d'eau que l'on connaît – la meilleure preuve étant la présence partout de la pollution par les plastiques alors qu'on n'en jette pas partout. On connaît beaucoup moins bien l'océan que la terre, et même que l'espace. Il y a plus d'hommes qui ont marché sur la lune que d'hommes qui ont marché au fond des mers. Quelle est la ressource de cet océan? Elle est multiple. En matière énergétique, il y a de quoi satisfaire la demande mondiale à condition de savoir la capturer et la stocker. En matière de minerais, les potentialités des grands fonds sont dix fois plus élevées qu'à terre. Et en termes de biotechnologies et de bio-ressources, la ressource est à coup sûr très abondante, mais on en connaît pour l'heure qu'à peu près 10%. D'une façon générale, on n'a visité qu'entre 5 et 10% de l'océan, ce qui veut dire qu'il reste 90% à découvrir.

“On connaît beaucoup moins bien l'océan que la terre, et même que l'espace. Il y a plus d'hommes qui ont marché sur la lune que d'hommes qui ont marché au fond des mers”

Il n'y a pas si longtemps, une trentaine d'années, on pensait que dans les fonds marins, il n'y avait rien, qu'à 4000 ou 5000 mètres sous l'eau, aucune vie n'était possible dans le noir. Or on sait aujourd'hui qu'il y a en réalité un foisonnement de vie de micro-organismes... Une ressource à protéger, mais pas à sanctuariser, dans le cadre d'un développement durable. La ressource halieutique est à peu près connue: on sait qu'il y a de la surpêche et que les stocks sont plus ou moins gérés. L'enjeu, c'est la capacité de la mer à supporter une telle superposition d'activités. Et cela soulève au premier chef des questions de sécurité et de pollution, ce qui passe par un exercice de planification pour faire cohabiter de la façon la plus harmonieuse possible les activités historiques – comme la pêche – et les activités à venir, comme les énergies marines ou l'exploration des minerais et les activités touristiques. Une directive européenne demande aux États membres, “d'organiser” la cohabitation des différentes activités maritimes sur leur espace, sous souveraineté – en droit maritime, la zone économique exclusive va jusqu'à 200 milles marins des côtes. Et dans ce cadre, la France s'est dotée d'une stratégie nationale “mer et littoral” à la fin de l'année dernière, qui vise à répartir les activités sur des zones à vocation déterminée (par exemple zone de pêche, de voile, de transport maritime, de protection des animaux, etc.).

La croissance ‘bleue’

Selon un chiffrage de l'OCDE, l'économie maritime mondiale représente 1500 milliards de dollars actuellement, montant qui devrait doubler d'ici 2030, à 3000 milliards de dollars. Pour sa part, la filière maritime française réalise un chiffre d'affaires de l'ordre de 72 milliards d'euros pour environ 300000 emplois, et 500000 en incluant le tourisme. Si l'on tient l'objectif de doubler la taille du secteur, on peut donc tabler sur un chiffre d'affaires de 150 milliards et environ 1 million d'emplois d'ici 2030. La croissance bleue, c'est nécessairement une croissance durable soucieuse de la préservation de la ressource. Cette économie bleue ne peut se développer qu'à deux conditions: premièrement, que les hommes et les femmes y trouvent leur intérêt – donc de l'emploi –, deuxièmement que la technologie suive pour aller en mer, d'où une forte dimension scientifique pour aussi connaître l'impact des activités sur l'environnement. Cette idée de maîtriser les impacts est primordiale. Éviter et compenser les impacts: tel est le mot d'ordre. Il ne faut pas refaire les erreurs commises sur terre. La mer a déjà beaucoup souffert: le blanchissement des coraux, l'acidification des océans, le réchauffement de l'eau sont déjà des réalités. La croissance bleue vise à protéger cet environnement, une démarche qui est aussi génératrice d'activités économiques.

“On peut tabler sur un chiffre d'affaires de 150 milliards et environ 1 million d'emplois d'ici 2030”

Pour exploiter le potentiel maritime, la technologie est indispensable. On ne peut pas aller en mer sans un minimum de technique, sans un minimum de formation, sans un minimum d'expertise. La révolution technologique, qui a déjà bien commencé, se met au service de cette nouvelle frontière, de cette conquête de l'espace maritime. Un exemple: les matériaux composites. Ces derniers permettent maintenant de faire des constructions en mer mille fois plus performantes en termes de poids, de résistance et de coûts qu'auparavant. Idem pour les satellites qui permettent une surveillance mondiale des océans. Autant de freins qui se débloquent au bénéfice du développement de l'activité maritime. Entre l'accroissement de la population et le potentiel de la mer, la technologie va poser les ponts nécessaires.

Transports, construction, nautisme, pêche, énergie, télécommunications

Plusieurs grandes filières ont été identifiées par la Commission européenne: le transport maritime et les ports, la construction navale, le nautisme, la pêche, les ressources énergétiques (pétrole et gaz), les télécommunications (câbles sous marins pour lesquels passent 95% des flux d'Internet)... À côté du transport maritime en tant que tel, il y a les services maritimes et les navires de services et d'assistance (navires de pose de câble, navires d'entretien des parcs éoliens). Le transport maritime s'est déjà énormément développé: 2 milliards de tonnes étaient transportées dans les années 60, 10 milliards aujourd'hui, et on sera à 16 milliards en 2030. Mais avec la régionalisation des activités qui pousse à la production locale, la croissance pourrait ralentir. L'activité portuaire sera tributaire de l'évolution du trafic maritime. Dans cette partie mondiale, les ports français ont retrouvé la fiabilité dans la manutention, mais conservent un gros problème de connexion avec l'hinterland. Il

n'y a pas de grande capitale, hormis Paris, qui n'ait pas son port.

“2 milliards de tonnes étaient transportées dans les années 60, 10 milliards aujourd’hui, et on sera à 16 milliards en 2030”

Résultat: un container sur deux qui entre en France passe par Anvers, ce qui est anormal. Le sujet est maintenant pris en compte en termes logistiques pour améliorer l’intermodalité avec la route et le train, mais les freins économiques et d’occupation des espaces restent forts. La construction est un secteur dynamique. La construction de paquebots connaît une croissance à deux chiffres depuis plusieurs années. La construction militaire, avec la DCNS, remporte des contrats très significatifs, et la France a des leaders dans la construction de plaisance très tournés vers l’exportation. La pêche française est l’une des premières d’Europe en termes de qualité, de quantité et de savoir-faire. La consommation, qui est dans le monde de 25kg de poisson par habitant et par an, est en France de 35kg. Dans la période de transition énergétique, la filière offshore, pétrolière et gazière conservera sa place, puisque 30% des ressources sont en mer. Mais l’intensité de l’exploitation est fonction des cours de ces matières premières.

Énergies renouvelables, alimentation, santé, cosmétique

Les filières émergentes ont été identifiées par le rapport Blue growth. Il y a le secteur des énergies marines renouvelables. Le potentiel est très élevé lorsqu’on additionne la chaleur de l’océan – et les différences de températures –, les mouvements de l’océan – les courants, les houles –, et le vent au-dessus de l’océan. Il y a ensuite les bio-ressources qui boostent les secteurs de l’alimentation, de la santé, de la cosmétique et de la chimie (remplacements des plastiques). La matière première, ce sont les algues et les micro-organismes vivants. La société Hemarina a découvert il y a quelques années un ver vivant sous le sable qui a la propriété de produire de l’hémoglobine artificielle, beaucoup plus puissance que l’hémoglobine naturelle.

“La société Hemarina a découvert un ver vivant sous le sable qui a la propriété de produire de l’hémoglobine artificielle, beaucoup plus puissance que l’hémoglobine naturelle”

L’armée américaine s’y intéresse beaucoup. Les grands fonds marins recèlent des métaux précieux et des terres rares bien mieux distribués que sur terre. Mais leur extraction relève encore de l’exploit technique. De nombreux pays – la France, l’Allemagne, le Japon, le Canada... – se positionnent sur ce secteur. Enfin, le tourisme – qu’il soit côtier ou de croisière – est appelé à se développer du fait de l’accroissement de la population mondiale couplé avec l’augmentation du niveau de vie. Une carte à jouer pour les pays maritimes.

Vingt raisons de croire à la France maritime

La France est un pays maritime qui s’ignore, un biais largement dû à son histoire qui l’a toujours fait plus regarder vers l’est, d’où venaient les ennemis. Et pourtant, il y a au moins vingt raisons pour lesquelles la France doit être l’une des premières nations maritimes du monde d’ici 2030. Ce que j’appelle “le facteur Vingt”. Tant dans les filières traditionnelles que dans les filières émergentes, la France a des leaders mondiaux, ce qui fait dix raisons puisqu’il y a dix filières. Ensuite, la France est un pays qui a des ressources d’ingénierie et d’expertise considérables dans au moins huit secteurs qui, sans être à proprement parler des secteurs maritimes, ont des retombées dans l’économie de la mer: la protection de l’environnement – l’océanographie tricolore est en pointe avec l’Ifremer et la Comex; la formation; la construction d’infrastructures; le numérique; les services d’assurance et les services de courtage; l’expertise de sécurité et de sûreté – la marine nationale française est la troisième au monde en termes de capacité d’intervention –; et enfin expertise spatiale, qui sera demain le véritable gendarme de l’océan.

“La France est un pays maritime qui s’ignore, un biais largement dû à son histoire qui l’a toujours fait plus regarder vers l’est, d’où venaient les ennemis”

Cela fait dix-huit raisons, il manque les deux dernières. La dix-neuvième est la zone économique exclusive de la France, une pépite, qui de Saint-Pierre-et-Miquelon à Tahiti en passant par La Réunion assure une présence française sur toutes les mers du globe. Enfin, la vingtième raison est l’héritage de l’histoire avec ces leaders mondiaux totalement méconnus: le troisième armateur mondial, la troisième marine nationale au monde. Autant de facteurs qui doivent permettre à la France d’être au rendez-vous de la maritimisation.

La méthode de doublement de l’économie maritime d’ici 2030

La prise de conscience, qui n’était pas gagnée il y a encore quelques années, s’est indéniablement opérée. Ce qui manque désormais, c’est une méthode, une organisation et de l’argent, en vue de doubler la taille de l’économie maritime d’ici 2030. Il faut mettre en place une organisation de projet comme on a su le faire il y a quarante ans pour le spatial et l’aéronautique, avec pour objectif de bâtir une véritable filière maritime au sens économique du terme. La méthode, c’est de construire une vision de la France maritime en 2030 déclinée secteur par secteur avec des objectifs précis et un calendrier d’actions. Dans un monde complexe, la démarche ne peut pas être qu’étatique et doit passer par un partenariat public/privé qui associe des experts de tous horizons. Pour mettre en place une telle démarche, il faut une mise de fonds de départ que le secteur privé ne peut pas assumer seul du fait de ses obligations de rentabilité de court terme. Le secteur public doit pouvoir faire cet apport qu’il récupérera par un surcroît de croissance, de revenus et donc d’impôts.

“Ce qui manque désormais, c’est une méthode, une organisation et de l’argent, en vue de doubler la taille de l’économie maritime d’ici 2030”

Les fonds à mobiliser ne sont de toutes les façons pas considérables, entre 1 à 2 millions d’euros par an. Une somme à comparer aux 75 milliards de revenus supplémentaires attendus à l’horizon 2030. Le comité France maritime constitué après les assises du comité de la mer à La Rochelle est une première étape. Tous les mois, le secrétaire général de la mer, qui est le haut fonctionnaire sous l’autorité du Premier

ministre en charge de la coordination de la politique maritime, réunit depuis le début de cette année le comité autour de tous les acteurs de l'économie maritime public et privé sous la coprésidence du cluster, pour identifier les freins à la réalisation de cette filière maritime. Ce comité de pilotage doit maintenant être complété par une unité de production qui doit viser l'organisation de projets concrets.

La problématique cruciale de la souveraineté maritime

La souveraineté maritime, à partir du moment où l'on admet que le XXI^e siècle sera le plus maritime de l'histoire, est essentielle, partant du principe que les pays qui auront le plus beau jardin maritime seront au rendez-vous de cette maritimisation. Mais un jardin maritime, n'est pas comme un jardin terrestre entouré par des barrières. La souveraineté maritime, c'est donc avoir la double capacité de surveillance satellite et d'action et de répression. Ce qui suppose pour exercer ce droit des moyens technologiques mais aussi diplomatiques dans les organisations internationales dédiées du type ONU. La France revendique certes ce droit, mais elle ne le fait peut-être pas encore avec assez de netteté sur sa zone économique exclusive, qui ne peut pas être partagée.

“La souveraineté maritime, c'est donc avoir la double capacité de surveillance satellite et d'action et de répression”

L'océan sera le prochain terrain d'affrontement. Cela a d'ailleurs déjà commencé. Certains pays s'activent fortement sur le sujet, il n'y a qu'à voir les initiatives chinoises dans ce domaine pour s'en convaincre. Des points de friction se font jour sur la zone de souveraineté française avec Madagascar par exemple. Ces différends se règlent auprès des tribunaux internationaux et l'exercice de la souveraineté doit parfois passer par des accords de cogestion avec d'autres pays. Mais il est essentiel que la France prenne conscience de l'étendue de son domaine maritime qu'elle doit exploiter dans l'esprit d'une croissance bleue, c'est-à-dire de façon durable. Une telle démarche a nécessairement une dimension interministérielle: la Marine nationale pour la surveillance et l'action, le ministère des Affaires étrangères pour les discussions avec les différents États qui revendiquent, etc. Mais je ne crois pas qu'il faille en passer nécessairement par un ministère de la Mer, trop dépendant de la personnalité et de la stature du ministre.

Bio express

Marin au long cours

Formé à l'École nationale de la marine marchande havraise, **Frédéric Moncany de Saint-Aignan** est capitaine de première classe de la navigation maritime et capitaine de frégate de réserve de la Marine nationale. Il a navigué au large sur majoritairement des porte-conteneurs et des rouliers. Il est ensuite devenu pilote maritime dans les ports (Rouen) pendant 25 ans, période où il a pris des responsabilités de gestion et de management à différents échelons avant d'être nommé président du Cluster Maritime Français il y a deux ans.

Publié le 16/06/2017

Rubriques : A voix haute | Agriculture | Défense | Énergie | Environnement | Matières premières | Mondialisation | Philippe Plassart