

Frédéric Moncany de Saint-Aignan : « Développer l'économie maritime pour les générations futures »

À la veille d'un nouveau Cimer puis des Assises de l'économie de la mer, qui se tiendront à La Rochelle les 8 et 9 novembre, le président du Cluster maritime français ne mâche pas ses mots. Si l'importance du maritime a réellement progressé chez les décideurs, on est encore loin encore d'une traduction en actions de fond. Pour qu'acteurs publics et privés convaincus de la nécessité du maritime pour la France allient leur force, il appelle à la constitution d'une « équipe maritime France ».

À la veille du Cimer et d'une nouvelle édition des Assises de l'économie de la mer, comment évaluez-vous le bilan des années récentes en matière d'économie maritime ?

Il est incontestable, même si ce n'est jamais suffisant, qu'il y a une prise en compte et une meilleure appropriation du fait maritime en France. Depuis 2005, les séquences politiques maritimes se sont succédé, à droite, puis à gauche : le Grenelle de la mer, le livre bleu, la tenue régulière des Cimer (comité interministériel de la mer), la loi sur l'économie bleue, le versant maritime de la Cop 21, la stratégie nationale mer et littoral, le conseil national mer et littoral... Cela veut dire que la mer, dans toutes ses dimensions, est de plus en plus présente dans l'esprit de nos décideurs. Mais il y a encore beaucoup à faire, les chiffres sont têtus...

Où en est-on ?

La flotte marchande française est en chute libre, les ports français ont une part de marché très

inférieure à leurs capacités et leurs concurrents directs équivalents en Europe, les EMR n'ont pas avancé : alors qu'on voit en mer du Nord 3 000 éoliennes, en France il n'y en a pas une... Le secteur de l'aquaculture ne se développe toujours pas en dépit de notre potentiel, l'interconnexion des réseaux fluviaux et maritimes n'est toujours pas là... En complexité administrative, nous sommes très forts et, face au monde qui va à toute vitesse, la France n'est pas assez agile. Prenez la loi sur l'économie bleue d'Arnaud Leroy : elle a été votée il y a plus de six mois, les décrets d'application ne suivent pas à la bonne vitesse. Il y a un embouteillage administratif. Il faudrait complètement changer de méthode. Au commencement, il y a toujours le verbe, mais après le verbe, il faut passer à l'action...

Quelles sont vos attentes les plus urgentes ?

Il est indispensable qu'une attention forte soit portée aux ports. Comment peut-on accepter que le total des ports fran-

çais représente 340 millions de tonnes de fret alors que le seul port de Rotterdam en totalise 420 millions ? Le transport maritime nécessite un rajeunissement de la flotte. Les navires doivent être de plus en plus efficaces sur le plan environnemental. On a besoin de financements. Les décisions prises en ce sens aux deux derniers Cimer n'ont toujours pas de traduction, de même pour le remplacement de la flotte de pêche...

“ Une équipe maritime France. ”

Il faut aussi se pencher sur le statut du marin de plaisance et du navire de plaisance : l'ubérisation de la plaisance est déjà là, les statuts doivent s'adapter. Il y a aussi l'avenir de la SNSM, cruciale dans le dispositif de sauvetage national. Son avenir est au menu du Cimer : ses besoins de financement, et surtout de financement pérenne, doivent pleinement être pris en compte.



Pour le président du Cluster maritime français, il faut « passer du verbe à l'action ».

Quelles solutions préconisez-vous pour accélérer le mouvement, et « passer du verbe à l'action » ?

Face à la complexité administrative, humaine, législative, technologique, le Cluster souhaite que se constitue une « équipe maritime France », alliant les composantes publiques et privées de l'économie maritime, pour fixer des objectifs, apporter des outils d'aide à la décision, puis des outils d'aide à la réalisation... Il s'agit de venir en appui aux acteurs du maritime en intégrant tout le monde dans une vision mêlant le social, l'environnemental, l'économique... Le Cluster veut permettre à tous les acteurs du maritime de plonger dans le « big data » pour en retirer, enfin, les bons outils pour percer, se développer. Cela existe déjà avec l'Alliance pour le futur, dans l'industrie. Il s'agit d'allier public et privé, ensemble, sous un pilotage de très haut niveau gouvernemental. Si on allie nos capacités d'investigation, d'analyse, d'ingénierie, on pourra ajuster notre capacité de financement. Il ne s'agit pas de réinventer la poudre mais d'aller chercher ce qui se fait ailleurs, dans d'autres domaines ou bien à l'étranger.

En dehors des lourdeurs administratives, de nouveaux blocages surgissent, des recours environnementaux systématiques contre les projets maritimes, notamment les éoliennes. Que répondre ?

Si nous voulons développer l'économie maritime, c'est au service des générations futures, il y va de l'intérêt général. Dans vingt ans, il y aura 9 milliards d'individus sur Terre, qui auront besoin de se nourrir, de se déplacer, de se soigner et d'avoir des sources d'énergie... Tout cela sera apporté en partie par la mer. Le nombre d'êtres humains va croître : il va falloir qu'on fasse mieux avec moins, ou autant. C'est tout l'enjeu des connaissances, de la recherche, de l'innovation, qui vont permettre cette expansion avec une empreinte légère, c'est l'industrie 4.0. Il s'agit de développer une activité économique qui soit supportable, souhaitable pour la planète. À titre d'exemple, les navires du futur seront plus verts, plus économiques, et ce, qu'ils soient de commerce, de pêche, de plaisance ou autres... Les EMR sont aussi un bon exemple d'activité économique permettant de diminuer le poids de l'énergie carbonée... Il est important que l'opinion ait conscience que l'économie maritime française est un levier de croissance pour son avenir. Il nous faut maintenant élargir cette économie à de nouveaux secteurs qui n'ont pas encore nécessairement conscience que la mer les concerne eux aussi, par exemple la cosmétique, la santé... Nous les attendons tous aux Assises de l'économie de la mer à La Rochelle, les 8 et 9 novembre.

Propos recueillis par Alexandra TURCAT

UN CIMER TRÈS ATTENDU...

Le 4 novembre un nouveau Cimer doit se tenir à Marseille. L'ordre du jour n'en est pas encore définitif mais reprend vraisemblablement les grandes lignes des chantiers lancés en 2014 et 2015.

Sur fond de crise structurelle – dont la faillite de l'armateur coréen Hanjin a brutalement témoigné en septembre –, l'impatience grandit dans les milieux économiques maritimes hexagonaux pour que la politique gouvernementale donne, enfin, les outils pour générer de la croissance économique avec le potentiel français...

Nouveauté, par rapport au Conseil interministériel de la mer de l'automne 2015, l'adoption prévue le 4 novembre à Marseille de la Stratégie nationale mer et littoral. Très attendue, et redoutée tout à la fois : quel poids respectif développement économique et défense de l'environnement, encore malheureusement trop souvent opposés, y occuperont-ils ? Les récents recours systématiques déposés contre les projets d'éoliennes marines ne contribuent pas, malheureusement,

à apaiser cette antinomie contre-productive... Au rayon des dossiers en cours, on attend la poursuite de la mise en application des textes de loi sur l'économie bleue (une quinzaine de décrets attendus), et la biodiversité...

Dossier récurrent, crucial et douloureux pour le maritime français : des moyens pour, enfin, développer le trafic de ses ports. Au menu du Cimer : améliorer les axes de transports de marchandises depuis les ports vers l'intérieur des terres, faciliter les implantations industrielles tout en respectant les multiples législations environnementales qui, de plus en plus souvent, bloquent les initiatives... Retour aussi de la question de la « flotte stratégique » pour la flotte de commerce, qui a fait l'objet d'une première réunion de travail le 24 octobre.

Côté pêche, le dossier reste encore et toujours celui du renouvellement de la flotte : comment aider le plus efficacement possible les jeunes – et moins jeunes – marins pêcheurs à monter des dossiers de finance-

ment de navires face à l'extraordinaire complexité administrative et législative qui les attend... Pour le futur, comment enfin lancer les recherches sur le potentiel de la ZEE française outre-mer ? Et pour le futur toujours, comment développer de nouvelles activités en mer, tout en respectant la nécessaire préservation de l'environnement mais aussi une cohabitation apaisée avec les pêcheurs, qui ont pour eux leur ancienneté et les immenses progrès faits, ces dernières années dans la douleur, pour faire de leur activité une activité durable.

Enfin le Cimer ne passera pas outre les nécessaires préoccupations de sécurité et de sûreté maritime, avec la poursuite de tous les dossiers lancés, contexte d'attentats oblige, dès 2015. La France va devoir aussi mettre en musique l'accord sur la fonction garde-côtes européennes. Autre dossier qui sera de nouveau au menu : le financement de la SNSM, élément incontournable du dispositif de sauvetage national.

A. T.