



Cluster Maritime Français

*Le Faire-Savoir Maritime
The Maritime Voice*

Discours de Francis Vallat, Président du Cluster Maritime Français, prononcé en ouverture des 7^{èmes} Assises de l'Économie maritime et du littoral, à Dunkerque le 29 novembre 2010

Monsieur Mariani, Ministre des Transports auprès de la Ministre du Développement durable (à laquelle je m'adresse aussi ainsi qu'à monsieur Lemaire, retenu par des obligations agricoles et politiques, ne prouvant pas – bien sûr ! – que la France ne redevient que paysanne !)

Nous sommes heureux, avec Eudes Riblier, président de l'Institut Français de la Mer - dont le magistère et l'action sont si importants et reconnus - de votre présence plurielle au long de ces véritables « Journées Nationales de la Mer » que sont les Assises. C'est un honneur fait à nos amis organisateurs du Marin et des Echos, mais aussi bien sûr au Cluster Maritime Français, qu'une participation active aussi importante du gouvernement de la France. Nous y sommes sensibles car nous vivons encore « des temps difficiles mais passionnants, à l'aube d'un siècle qui sera d'abord maritime tant au niveau des échanges que de l'importance de la mer pour l'humanité ».

Vous avez devant vous les représentants de toute notre économie maritime (1200 ?), reconnue incontournable internationalement, leader engagé et investissant depuis des années dans le respect de l'environnement. (Avec des armateurs au top mondial sur les plans qualité/sécurité, mais aussi une grosse dizaine de grands métiers/opérateurs générateurs d'emplois qui sont les « fleurons du maritime français »).

Notre nouvelle brochure montre que 305 000 personnes en métropole vivent directement du maritime (hors industries portuaires et tourisme littoral) soit plus que toute l'industrie automobile. Ensemble elles génèrent 52 Mrds de valeur de production et sont pour le pays un atout essentiel à l'heure de la mondialisation. Ensemble elles sont la force de leur Cluster, dont le très apprécié Secrétaire Général de la Mer déclarait à l'Académie de Marine : « *Les années récentes ont vu la montée en puissance formidable du CMF, rassemblant au-delà des intérêts économiques, structurant sa doctrine, réclamant une « vision pour la mer »...*

Tout ceci est renforcé par les atouts de notre outremer maritime (pléonasme!) qui en est à la prochaine création de son 3^{ème} cluster maritime frère, tandis que 2 journées consacrées à la mer vont se dérouler à La Réunion en décembre, où le CMF sera présent et actif (EMR et Livre Bleu de l'Océan Indien) !

Nous avons demandé que les discours et textes (Président de la République en 2009, Livre Bleu, Grenelle) définissant une stratégie maritime, se traduisent dans les faits. Ce fut la déclaration « pour une signature maritime française », manifeste d'une communauté maritime unie sur la méthode (dialogue et fermeté) comme surtout sur les objectifs à atteindre, étape essentielle car comme le disait Sénèque : « *Lorsqu'on ne sait pas vers quel port on navigue, aucun vent n'est le bon* ». Enfin une communauté socialement responsable, ayant développé ses positions encore cette année, pourtant calamiteuse à bien des égards.

Cluster Maritime Français - Association régie par la loi 1901

47, rue de Monceau – 75008 Paris - Email : contact@cluster-maritime.fr

Site Internet : www.cluster-maritime.fr - Téléphone : +33 (0)1 42 25 00 48

Or pour paraphraser Baumarchais, « *sans la liberté de féliciter, il n'est point de critique crédible* », et il faut vous reconnaître honnêtement que non seulement nos Autorités nationales, en liaison suivie avec le GICAN et le CMF, ont été récemment déterminantes pour éviter le pire dans notre « réparation navale » [(je pense à ARNO à Dunkerque - dans l'attente de l'application des décisions prises - et à la Sobrena à Brest) , entités saines mais qui souffrent dans ces moments où « quand la mer baisse les rochers montent » (proverbe anglais)], mais aussi et surtout que des réponses ont été apportées à notre appel concernant l'application générale d'une stratégie maritime. Dans le cadre de votre politique reposant – je vous cite monsieur le Ministre – sur trois orientations : « *une marine marchande et des ports compétitifs, des services sûrs et de qualité, l'intégration des préoccupations environnementales* », c'est avec satisfaction que nous authentifions (en plus du bon niveau français en sécurité maritime) ce qu'écrit la Ministre NKM dans la préface de notre brochure. Je cite :... « *L'année a été intense et riche d'un dialogue franc et efficace avec le monde professionnel. Lancement du premier appel d'offres pour les éoliennes en mer, programme « navire du futur », stratégie d'exploration des grands fonds marins, l'école nationale supérieure d'enseignement maritime, CORICAN pour relancer la construction navale, achèvement de la réforme portuaire... tout ceci, nous l'avons fait ensemble et ce n'est qu'un début. Je pense aux prochaines étapes, avec la mise en place des instituts d'excellence pour les énergies décarbonnées), le lancement d'un second appel d'offres sur les énergies marines ou la modernisation du pavillon...nous avons poursuivi notre effort pour la protection du milieu marin et engagé une marche résolue vers une nouvelle gouvernance, concrétisée par la mise en place du « Conseil National de la Mer et du Littoral » et des conseils de façade, et bien sûr par la tenue d'un nouveau Conseil Interministériel de la Mer en juin à Guérande...je suis profondément convaincue que ce processus est irréversible. J'ai d'ailleurs souhaité, en accord avec le Premier ministre, qu'il y ait chaque année au Parlement un grand débat sur la politique maritime. Il s'agira là d'une occasion unique pour les professionnels de « vérifier » la pertinence et la mise en œuvre de notre politique, d'en discuter le contenu ou les faiblesses. Et ce sera à tous les acteurs publics et privés de faire de cette véritable « première » le grand rendez-vous de l'ambition maritime de la France!* » Je confirme que nous considérons que ce débat parlementaire sera d'une importance capitale, et que tout gouvernement - au-delà des aléas électoraux (« *Quand un cachalot vient de tribord, il est prioritaire. Quand il vient de bâbord aussi !* » nous enseigne Kersauzon) devra compter avec les professionnels pour que cette procédure publique soit confirmée puis devienne un vrai rendez-vous de la France avec son secteur maritime.

Je dois maintenant vous dire comme chaque année l'état du maritime français :

Côté armateurs, c'est toujours l'attente qu'un jour le classement surréaliste du RIF en complaisance par l'ITF soit annulé, surtout que les armateurs français sont parmi les plus sûrs au monde et que le dialogue social a été patiemment réamorcé depuis des lustres par Armateurs de France. C'est surtout le souci majeur que les règles, y compris fiscales, et européen-compatibles, ne soient pas remises en cause. Indispensable pérennité vous le savez monsieur le Ministre !

Enfin il faut absolument agir dans le domaine ô combien important des combustibles à 0,1% de soufre, consommés dans certaines zones de navigation. Mesure internationale certes compréhensible mais dont l'impossible délai d'application (2015) menace l'existence de nos armements concernés et l'économie des régions proches (on pense au fleuron Brittany ferries bien sûr mais pas seulement). Et ce car aucune solution de remplacement réaliste crédible, techniquement (scrubbers) ou économiquement (gasoils), ne pourra être mise en œuvre à si brève échéance à des conditions acceptables. Notre armement, très exposé, irréprochable, étant la victime annoncée de délais fous, comme l'environnement d'ailleurs puisqu'on arriverait au paradoxe de la disparition des Transports Maritimes à Courte Distance au profit des routes (l'intermodalité assassinée !). La commissaire Damanaki a affirmé devant nous que l'Europe ne devait pas faire de zèle. Il serait incompréhensible que le gouvernement n'engage pas immédiatement, sans plus tergiverser, l'action forte attendue légitimement de lui, mais que nous ne voyons toujours pas venir.

Concernant la piraterie, il faut saluer la reconduction d'Atalante et la mobilisation des équipes Marine nationale (EPE) à l'efficacité remarquable. Mais il faut que soit reconnue MAINTENANT (les décisions doivent enfin sortir) à nos armateurs, la possibilité – sérieusement balisée - de faire demain appel sous pavillon français à des équipes privées armées(SSP)...dans les cas inévitables où la Marine nationale ne peut intervenir, et en attendant l'efficace autoprotection des navires, qu'en coopération avec tous, nos industriels concoctent pour après-demain dans le projet « navire du futur » !

NB : Concernant par ailleurs la présence de la « Royale » sur les mers , nos gouvernants doivent, pour la révision du Livre Blanc, questionner nos professionnels (Armateurs de France, Union des Armateurs à la Pêche de France, Fédération des Industries Nautiques). Ils ont en effet des choses à dire, pour la Défense (ils sont des citoyens engagés) comme pour l'Action de l'Etat en Mer. Et ils disposent d'outils utiles à l'ère de la maritimisation qui suppose à la fois des bâtiments chers « à forte intensité » (Défense) et des bâtiments moins chers mais nombreux de type « Adroit » (pour la piraterie). Et pour dégager des marges sur la logistique, nous répétons que c'est probablement le moment de ressortir les concepts de FAO FMC COPAND (la solidarité et l'ouverture entre les marines de guerre et de commerce étant plus forte que jamais !)

Permettez moi enfin de saluer publiquement, malgré la crise, la solidité et l'audace entrepreneuriale de nos armateurs. Je pense par exemple, malgré le cas douloureux de SeaFrance, au succès confirmé de la 1^{ère} autoroute de la mer franco-espagnole de Louis Dreyfus Armateurs, ou encore aux avancées répétées dans le sismique et l'offshore (pétrolier ou non). Mais c'est bien pour TOUS les domaines que cette appréciation et justifiée

Enfin il y a le fameux Commissaire Kallas, qui veut relancer la dérégulation des services d'assistance aux navires dont **le pilotage maritime**. Le gouvernement a opportunément rappelé que l'organisation actuelle du pilotage en France garantit la bonne exécution de la mission d'intérêt général par nos pilotes... Mais deux fois déjà les parlementaires européens, conscients des enjeux de sécurité avaient, à une très large majorité, fait savoir à la Commission que l'exercice du pilotage maritime ne pouvait être déréglementé dans une optique ultralibérale déséquilibrée ! Les commissaires sont ils sourds ? J'y reviendrai..

Après la création de **l'Ecole Nationale Supérieure Maritime** en 2010, il faut saluer l'obtention du titre d'ingénieur en 2011, reconnaissance majeure obtenue haut la main, et preuve des avancées apportées par la réforme et par l'équipe mise en place (Eudes Riblier et Henri Poisson) qui mérite tellement notre soutien. Mais attention à l'impérative nécessité de doter l'Ecole de moyens cohérents avec l'ambition et les contraintes qui lui ont été assignées (quitte à aller plus loin dans la logique de la réforme) !

Pour les ports, aller au bout de la réforme de 2008 était nécessaire, et nous sommes reconnaissants au gouvernement et aux directeurs des Grands Ports Maritimes, comme aux manutentionnaires, d'avoir tenu... L'achèvement de la négociation de la convention collective unifiée, apportant aux travailleurs portuaires des avancées novatrices comme la reconnaissance d'une pénibilité justifiant une certaine cessation anticipée d'activité, a permis le transfert des personnels de conduite des outillages au printemps 2011. Mais la reconquête des parts de marché, gagnées par les ports étrangers à la suite des mouvements sociaux dénoncés vigoureusement l'année dernière, prendra du temps... et un effort d'adaptation devra accompagner l'action destinée à convaincre que les navires ne seront plus piégés et que la productivité recherchée a été obtenue. Raison de plus pour laisser maintenant les portuaires travailler et pour encourager les acteurs sociaux à rassurer, par des attitudes positives, les navires qui hésitent à venir dans nos ports.

Une réforme de la gouvernance est en cours pour les départements des Antilles et pour La Réunion. Nous sommes pleins d'espoir, comme nous le sommes en général pour les perspectives ouvertes par les EMR, qui touchent tous les acteurs logistiques et supposent d'énormes efforts (en cours le Cluster peut en témoigner !) de structuration des filières énergétiques, mais aussi maritimes, portuaires...

La pêche, elle, connaît encore des contraintes grandissantes : prix des carburants, suites des Grenelles, Natura 2000, directive stratégie pour le milieu marin... et révision de la PCP en 2012. Pour faire face, le secteur s'est réformé avec les textes de modernisation de 2010 et 2011, et les élections à venir début 2012. Les pêcheurs souhaitent surtout que leurs initiatives pour le renouvellement « crucial » de la flotte soient soutenues. C'est le sens de leur participation au CORICAN sur le navire de pêche du futur, comme c'est celui de leur satisfaction sur le vote (en première lecture) de la modification de la loi TEPA sur le financement de navires neufs. Dans le même esprit ils rappellent fortement que la pêche doit être un élément moteur de l'aménagement du littoral mais aussi un partenaire pour la gestion des stocks halieutiques et la protection de la biodiversité (AVEC LES SCIENTIFIQUES NOUS LE REPETONS, point sur lequel a fort opportunément insisté là aussi la commissaire Damanaki, qu'il faut prendre au mot). Les pêcheurs rappellent en outre qu'il ne sont pas (ou plus !) opposés aux EMR ou aux extractions de granulats, sous réserve d'un dialogue respectant leurs activités historiques...

Quant à ceux qui culpabiliseraient de consommer du poisson au risque de vider les océans et de laisser à manger des méduses à nos petits enfants, les pêcheurs, qui en ont parfois ras-le-bol de la désinformation, tiennent à rappeler qu'une bonne partie des stocks ont atteint le Rendement Maximal Durable RMD grâce à une pêche responsable qui doit elle-même être encouragée par une consommation responsable (C'est d'ailleurs à leur écoute que le CMF ne reçoit, y compris Mme Damanaki, qu'avec le label « Mister Goodfish » !)

Pour l'aquaculture, la Loi de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche affichait la volonté de développement. Mais les schémas régionaux ne sont toujours pas établis même si la procédure est lancée. Or l'Asie va cesser ses exportations vers l'Europe. A un moment où plus de 85% des produits aquatiques consommés en France sont importés, il est dramatique de sous-estimer notre extrême dépendance vis à vis des pays tiers et de « pousser les feux » chez nous !

On avait oublié que **l'industrie** détermine rang et prospérité des nations (cf. l'Allemagne et les émergents, les BRICS). Et c'est notre capacité à nous réindustrialiser qui sera au cœur de la prochaine présidentielle, d'où notre insistance exceptionnelle sur ce sujet :

Notre industrie navale : navires, équipements, structures off-shore, est un précieux atout qui représente « tout compris » 12 Mds€ de CA et 70 000 emplois. Or « la branche industrielle du Cluster Maritime Français » (selon le GICAN) doit progresser grâce à 4 leviers : l'innovation (en 2012, les projets de développement représenteront plus d'un milliard d'euros) ; un outil industriel compétitif (d'ici 2013, la filière française « classique » est prête investira plus de 100 millions d'euros dans son outil industriel) ; l'export (en 2012, les exportations s'élèveront à 10 milliards d'euros)

Et nous avons l'occasion unique de conforter cette base industrielle !

Nous avons en effet d'une part l'éolien posé, enjeu majeur du moment puisqu'il s'agit de la constitution d'une filière industrielle **française** puissante, à la suite du premier appel d'offres de 3 GW et de l'annonce du deuxième en avril prochain, cela représentant 10 000 emplois très vite et environ 30 000 ultérieurement.

Et nous avons d'autre part les EMR, à l'étonnant potentiel. La possibilité existe en effet de consolider la filière éolienne posée - ce qui est INDISPENSABLE - en la complétant par 4 filières que chacun connaît : éoliennes flottantes, hydroliennes, houlomoteurs et énergie thermique des mers, devant employer - elles - au total 11 000 emplois selon les estimations raisonnables dont j'ai reçu la décomposition. [Eolien flottant : 5 000 emplois; hydroliennes 3 000 emplois ; houlomoteurs : 2 000 emplois ; Energie thermique des mers : 1 000 emplois].

On a raté le photovoltaïque ! Mais les technologies EMR françaises bougent, avec la mise en place de prototypes entre 2011 (immersion d'une hydrolienne à Paimpol), 2013 pour l'éolien flottant (avec les démonstrateurs prévus), et pour le houlomoteur (avec le prototype de la Réunion début 2012), et 2015 pour l'Energie Thermique des Mers (grâce au financement européen) toutes initiatives qui seront prolongées par la mise en place de mini fermes ...avant le déploiement industriel espéré.

Tout cela représente plus de 10 GW, accessibles à l'export à partir de 2015, tandis que c'est déjà entre 600 M et 1 Mrd d'euros qui seront investis dans la R&D des EMR en 2012 (200 millions de l'Etat par l'ADEME plus 400 millions du privé, auxquels devraient s'adjoindre plus de 200 millions par le Fonds européen NER 300, plus à nouveau 200 millions du privé).

En résumé la France, qui souffre tant de sa désindustrialisation, a vraiment la possibilité de devenir leader mondial dans certaines de ces EMR à condition que :

- on laisse sa chance à la filière en cours de constitution pour les éoliennes posées (qui a absolument besoin du 2^{ème} appel d'offres)
- que malgré tout cette 2^{ème} tranche de 3 GW (ou plus... rattrapage de la 1^{ère} tranche) ne soit pas exclusive d'une part réaliste d'EMR (justement car en 2014/2015 elles passeront aux partenariats industriels comme cela a commencé pour les turbines... et vient d'être fait pour les éoliennes « posées »). Or ça n'est pas prévu pour l'instant !

Les professionnels m'expliquant que ces démarches ne sont pas contradictoires mais complémentaires ! et insistant par ailleurs sur un calendrier accéléré (pour TOUTES les énergies) aussi car la concurrence étrangère s'active et les premiers présents auront un avantage déterminant (sans compter le risque de triple peine !).

Or c'est bien au gouvernement d'agir, d'autant que - si nous sommes bien informés - « l'éolien posé » ne pourra de toutes façons tout faire à lui seul des 6 GW projetés (pour des raisons ne relevant pas des industriels ou développeurs résolus et compétents de cette filière il faut le souligner) !

Enfin je suis porteur de vœux EMR !

L'un est la nécessité de visibilité sur les mesures d'encadrement à mettre en œuvre par les Pouvoirs Publics (pour les tests en mer mais pas seulement). Les investisseurs s'engagent lourdement sur le long terme, ils ont donc besoin de cette visibilité... et que soit bien confirmé le 2^{ème} appel d'offres.

L'autre est que les professionnels veulent la concertation avec tous les acteurs de la mer autour du déploiement des nouvelles technologies. Ils croient au gagnant-gagnant (comme cela s'est fait par exemple à Paimpol avec le Comité local pêches). De même la nécessité est claire d'accélérer les concertations de façades là où elles lambinent...

Toute construction navale (celle des EMR comme celle des navires) devant se faire en plaçant l'homme au cœur de l'économie, en incorporant le coût social dans les décisions d'achat des pouvoirs publics, en reconnaissant que l'Etat acheteur doit être autant acteur de la politique industrielle nationale (au niveau des anciens chantiers de l'Atlantique par exemple) et non se renier en favorisant – à situation compétitive comparable – une concurrence étrangère pas toujours claire (et là on pense à nos autres chantiers dynamiques, dont Piriou, les CMN, d'autres)...

« Aide toi le ciel t'aidera » dit-on ! C'est bien la cas de l'industrie navale qui EST compétitive parce qu'elle se structure pour travailler ensemble, parce qu'elle a la volonté d'associer les PME; parce qu'elle a voulu la fertilisation croisée de l'innovation, avec le CORICAN ou encore avec les regroupement opérés pour les investissements d'avenir. Mais une industrie qui doit être fermement soutenue le plus possible dans ses combats contre tous les dumpings (environnemental, financier, monétaire, social...).

La filière nautique/plaisance poursuit son adaptation et résiste bien dans un contexte difficile, notamment grâce à d'importants efforts en matière d'innovation.

Elle est portée par l'intérêt maintenu des français pour les loisirs nautiques, permettant au secteur des services de bien résister à la crise, et parce qu'à l'international où elle est traditionnellement exportatrice, elle a su élargir ses marchés et s'adapter à l'heure où ses cibles traditionnelles ont été affectés par la crise.

La filière nautique est satisfaite de son dialogue avec les Autorités. Mais sa vraie préoccupation est en que soit préservé l'accès à la mer, menacé par des risques de législations démesurées!

Last but not least, 2011 est l'année de l'Outre-mer. Vous comprendrez que je vous dise un mot de la part de nos amis de cet Outre-mer chance d'avenir. Leur message est le suivant: « *La constitution du CLUSTER MARITIME GUADELOUPE [à laquelle le CMF était présent] et celle du CLUSTER MARITIME DE LA REUNION [où le CMF est aussi allé et revient prochainement] sont le signe que la mise en synergie des acteurs du monde maritime est désormais indispensable à toute développement économique et social ultramarin* »... et plus loin « *les clusters ultra-marins auront un rôle à l'international qu'ils souhaitent assumer*» ou encore « *l'obligation de prise en compte des formations aux métiers de la mer et des créations d'emplois est essentielle. Elle implique de vaincre les handicaps de la distance qui sépare de l'hexagone* ». Et enfin, point plus particulier : « *les écluses géantes du canal de Panama doivent faire de l'archipel guadeloupéen un vrai point focal* ». J'ajouterai notre satisfaction de l'émergence de projets - certains vont démarrer très vite - unissant des acteurs économiques de métropole et des territoires, ou de la constitution de nouveaux clusters maritimes correspondants et coordonnés (La Martinique, la Guyane et la Polynésie bientôt, après les exemples guadeloupéens et réunionnais) OU ENCORE, sur un autre plan (pour nos zones ultra-marines mais pas seulement) des avancées « ressources des grands fonds marins » qui (outre les chances de ressources nationales, seront une opportunité supplémentaire pour Technip, LDA pour et avec CGG Veritas, LDA, i.e. nos grands leaders mondiaux spécialisés, auxquels les autres pays feront appel tant leurs compétences sont appréciées, incontournables). Le Cluster veillera à ce que soit tenu « l'engagement de Guérande » selon lequel la France aura fixé sa stratégie « grands fonds » à la fin de cette année, demain quoi !

En terminant je voudrais regretter deux constats :

- Même si la Commission européenne est récemment sortie de sa tour d'ivoire en venant longuement dialoguer (la Commissaire Damanaki) avec des grands responsables maritimes réunis par le CMF (ce fut une démarche passionnante et nous l'avons saluée), même si la Commission est représentée aux réunions annuelles plénières du European Network of Maritime Clusters dont j'ai pris récemment la présidence, ces gestes isolés ne gommant pas l'image d'une technocratie bruxelloise dogmatique, sûre d'elle, dominatrice et inexplicablement peu soucieuse de connaître, de « sentir » l'économie maritime européenne (sans aller jusqu'à parler d'autisme comme le font certains). D'ailleurs depuis 2007 le président Barroso évoque volontiers son intérêt pour nos Assises et notre démarche de fédération de l'économie maritime, mais lui et/ou les commissaires ont toujours une bonne raison de finalement ne pas condescendre à faire le déplacement. Une attitude révélatrice, et qui conforte un sentiment de méfiance peut-être injuste. Ceci est un message amical mais ferme !
- Le dialogues avec les ONG. Jérôme Bignon a écrit: ... « *Le CMF est le rassembleur et le porte-voix de la communauté maritime... Il est un lieu essentiel d'échanges, de recherche permanente de synergies, d'élaboration de visions stratégiques pour l'avenir* ». Enfin il soulignait « *l'accueil sans réserve de l'Agence des Aires Maritimes Protégées par le Cluster, et l'esprit ouvert et constructif dans lequel les discussions se déroulent au CMF* ».

Je rebondis sur ces phrases pour relancer l'appel au dialogue aux ONG vertes, non qu'il soit inexistant mais parce qu'il est **insuffisant**, et surtout trop souvent camouflé, comme si parler avec les « pros » avait quelque chose de honteux. J'avais proposé l'ouverture de groupes de travail dans ce sens, précisant que je lançais une bouteille à la mer, et ajoutant : ... « *Pêchez-la, il faut qu'ensemble nous barrions la route aux extrêmes qui pratiquent avec bonne conscience la politique du pire* » Or je n'ai guère eu d'écho, j'invoquerai donc encore Jérôme Bignon, évoquant « *le rapprochement indispensable entre les hommes de bonne volonté pour que les politiques de protection de l'environnement soient adaptées à l'objectif de développement durable et efficace* ».

Un mot, final, du magnifique projet « Océanides », initiative « inspirée » de DCNS, qui se réjouit d'ailleurs d'être dépassée. Il s'agit d'une « première » mondiale, de la plus grande étude historique maritime jamais menée, de l'une des plus vastes entreprises depuis la Grande Encyclopédie. L'enjeu est de vérifier ou d'infirmer que « *Puissance et prospérité ont été et sont toujours liées à la maîtrise des mers* » (sur les plans militaire, économique, du commerce....). 400 chercheurs « internationaux », coordonnés à Paris, travailleront pendant 5 ans, sur 5 continents, sur l'histoire maritime de 5 millénaires. L'objectif étant de nourrir réflexion et action des politiques, puis les futurs programmes éducatifs. Il faudra participer tous à cette grande aventure ! Certes il y a du passionnel dans cette exhortation, mais Voltaire le disait : « *Les passions sont les vents qui enflent les voiles du navire ; elles le submergent quelquefois, mais sans elles il ne pourrait voguer.* »

Je vous remercie !