

10/13 MAI 2011
BREST FRANCE
LE QUARTZ
CENTRE DE
CONGRÈS



MARITIME SECURITY AND SAFETY: TOWARDS SAFER AND CLEANER SEAS

saferseas

POUR DES MERS PLUS SÛRES ET PLUS PROPRES

CONFERENCES
WORKSHOPS
SALON
PROFESSIONNEL

Brest
la mer
par excellence

LE MOT DE FRANCIS VALLAT





VOLET II

VOLET II

LES POLITIQUES DE SÉCURITÉ MARITIME DE DEMAIN FACE AUX ENJEUX ET ÉVOLUTIONS CLIMATIQUES

LE MOT DE FRANCIS VALLAT

Eléments biographiques

Cursus

Diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris
DES de Droit en 1970
Licence es lettres en 1970
Licence de Droit –Lauréat du concours général en 1968

Fonctions

Président du Cluster Maritime Français
Représentant de la France au Conseil d'Administration de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime depuis 2002



Merci Monsieur Morvan et merci aux organisateurs.

En fait, j'ai deux fonctions qui expliquent mon intervention dans cette session qui est certainement l'une des plus enthousiasmante puisque c'est une session tournée vers le futur.

La première est celle de représentant de la France à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime depuis neuf ans dont j'ai été avec mon collègue britannique à tour de rôle président ou vice-président et dont je suis encore à l'heure actuelle membre en tant que représentant pour notre pays. A ce titre je suis fier de l'outil qu'est l'Agence Européenne de Sécurité Maritime qui met en œuvre avec constance, opiniâtreté, efficacité ce que l'Institut Français de la Mer avait appelé les quatre harmonisations :

- des règles
- de l'application des règles
- du contrôle de l'application des règles
- des sanctions

Nous l'aimons tellement cette Agence que nous tenons à ce qu'elle reste concentrée sur son *core business* qui est la sécurité maritime au sens « *Safety* ». *Safety* d'abord donc, même s'il serait idiot de ne pas utiliser des moyens tels que SafeSea Net par exemple pour la sûreté « *Security* ».

Deuxième titre si je puis dire, est celui de Président du Cluster Maritime Français et ancien président de l'Institut Français de la Mer. Et là je suis fier de la France qui, après avoir été très mauvaise élève, souvenez-vous il y a encore une dizaine d'années nous étions la dernière avec l'Irlande dans les « Port State Control », est devenue leader. Je parle de cela car tout le monde avait parié sur le fait que le paquet Erika III ne serait pas adopté alors qu'il l'a été dans les derniers jours de la présidence française. S'il y a seize navires en stand by autour des côtes de l'Europe, c'est parce que la France, d'abord, l'a voulu avec la Commission, nous étions seuls.

Fier également parce qu'aujourd'hui il y a environ sept mille marins de notre marine nationale qui sont sur les mers (sur environ 38/40 navires) et contrairement à ce qui a été dit hier, mais c'est de bonne guerre, l'opération ATALANTE a certes été décidée par le Conseil européen mais je pense que sans la France cela aurait été beaucoup moins vite. Fier aussi, pour d'autres raisons, de l'IFREMER, fier que le CEDRE serve de conseiller à l'Europe et à quasiment tous les pays d'Europe pour les questions de pollution, fier que les armateurs de France soient, depuis une dizaine d'années, parmi les premiers du monde au niveau de la qualité et de la sécurité. C'est à ces titres que, comme diraient les anglais, je voudrais vous donner quelques « *bullet points* » en essayant d'éviter le plus possible les redites ou ce que vous avez traité hier et allez traiter aujourd'hui et demain, et cela non pas pour être original à tout prix mais pour poser un autre regard, celui d'un organe dont la spécificité est d'essayer de dégager des points de vue communs entre des professions différentes, des regards transversaux. Cela n'est pas si courant.

Je soulignerai ici comme vous le verrez, que la sécurité maritime « *safety* » et la sûreté « *security* » ne sont pas toujours faciles à séparer et que les débats sur ces thèmes sont d'une incroyable richesse.

Je vais commencer par ce qui est pour moi le plus nouveau même si cela fait quelques années que cela dure, et terminer par la sécurité que je connais mieux.

Au niveau de la sûreté de la défense, bien qu'on en parle peu, et dans les préoccupations nouvelles, il y a celle de la liberté des mers. La liberté des mers reste un principe essentiel pour la paix, l'histoire nous l'a enseigné. C'est pour cela que les détroits sont libres, mais il faut avoir conscience d'une part que cette liberté des mers est menacée.

Par exemple, nous avons pu avoir des inquiétudes lors d'un incident encore relativement récent en mer de Chine entre les japonais et les chinois et où le problème a été réglé en dehors du droit international parce que nos amis chinois, d'un raisonnement simple, on dit : la mer de Chine est la nôtre, donc nous faisons comme nous le voulons. C'est évidemment quelque chose qui est extrêmement inquiétant et qui peut être dangereux pour la paix. Alors, ce n'est bien sûr pas généralisé mais c'est un risque nouveau sur lequel il faut être en alerte.

De la même façon, le principe sacro-saint de liberté des mers ne pourra probablement pas être maintenu dans son extrême. Il faudra des réglementations essentiellement pour des raisons de préoccupations environnementales et économiques.

Autrement dit, la liberté des mers est essentielle et elle est à préserver, mais nous sommes probablement au XXIème siècle dans une ère où trop de libertés pourraient aussi tuer la liberté. Autre chose qui n'est pas souvent dit, il n'y a pas de problème dans le milieu maritime en général mais vis-à-vis de l'opinion publique qui est tellement importante pour les avancées aussi dans le monde maritime, il ne faut pas avoir peur de dire que certaines guerres, certaines tensions sont légitimes.

Par exemple, les guerres humanitaires qui posent pourtant beaucoup de problèmes d'application ont très bonne réputation même si elle ne figurent pas vraiment dans le droit international alors que la guerre pour le pétrole est systématiquement considérée comme une guerre sale ou la guerre pour protéger le commerce qui pourtant est un gage de paix et d'échange entre les hommes. Cela n'est pas une guerre sale. Nous sommes dans le raisonnement, qui d'ailleurs était celui de l'Eglise au Moyen Age, qui disait que la guerre pour l'eau était une guerre légitime. Quand un seigneur détenait un village par lequel passait une rivière, s'il coupait l'eau au seigneur du dessous, le seigneur du dessous avait le droit de faire la guerre. L'eau devient un problème très important bien sûr, l'énergie et le pétrole aussi et autant nous pouvons considérer comme normal que des pays qui détiennent le pétrole, qui en ont la propriété, en tirent des royalties, des avantages, autant ils n'ont pas le droit de faire chanter le monde. L'énergie c'est le micro dans lequel je vous parle, c'est aussi les blocs opératoires : le monde entier a besoin d'énergie.

Ce XXIème siècle sera le plus maritime de l'histoire de l'humanité, cela ne fait aucun doute, plus encore que celui des grandes découvertes maritimes. Face aux risques de guerres classiques (qui ne disparaîtront jamais complètement) et à la nécessité de protection des routes maritimes (une préoccupation pour notre pays et certainement pour l'Europe), les citoyens des démocraties que nous sommes ont besoin de navires de guerre telle que les frégates, mais la protection des routes suppose, et là ce sont les professionnels qui bien souvent sont aussi au service de tous dans le service qu'ils rendent, la présence des marines avec des navires peut-être moins sophistiqués. Il faut l'un et l'autre, c'est un redoutable défi.

Je voudrais dire un mot sur la piraterie même si beaucoup a été dit. L'intérêt général et les intérêts particuliers vont dans le même sens : éviter les prises de navires par les pirates. Mais la synchronisation des deux pose problème, il y a un raisonnement macro-économique qui n'est pas cynique mais compréhensible de la part des Etats et pour l'intérêt des hommes : il faut que la caravane passe. A un moment donné, quand les risques dans le golfe d'Aden étaient trop forts, cela a déclenché un certain nombre de réactions, dont la force ATALANTE, la présence d'un certain nombre de forces maritimes, et nous pouvons dire que, grosso modo, la caravane passe, le commerce se fait, l'énergie passe. Mais à chaque fois qu'un équipage, qu'un bateau, qu'un armateur se fait prendre, pour lui évidemment c'est du 100%. Or nous savons que nous sommes dans un équilibre instable et que cette situation va probablement perdurer. Nous voyons bien que les Etats ont les moyens de régler le problème en huit jours s'ils le veulent.

Une nouvelle résolution des Nations Unies comme celle qui a permis aux navires de guerre de poursuivre les pirates dans leurs eaux territoriales, pourrait très bien permettre d'aller à terre et de régler le problème en huit jours, cela ne fait aucun doute. Les Etats ne le font pas parce qu'il n'y a pas de solution politique derrière, nous le savons tous. Donc c'est un équilibre instable, qui peut être remis en cause demain mais qui peut aussi durer. Et les pirates eux-mêmes faisant très attention, il est évident que si avec leurs moyens plus forts, ils démolissent demain quelques hélicoptères d'Etats etc., à ce moment-là, la réaction sera immédiate.

Donc cela pose la question des routes de piraterie et là-dessus j'aimerais vous donner l'opinion des professionnels, des armateurs bien sûr très bien représentés ici par Patrick RONDEAU mais aussi des pêcheurs et de temps en temps de la plaisance. Ces professionnels dans l'ensemble, même ceux qui ont pu céder à telles ou telles sirènes, préfèrent toujours, j'en témoigne, et préféreront toujours le régulier. Ils sont grosso modo d'accord sur quatre critères et ce qu'ils demandent à l'Etat c'est de voir s'il peut ou non mettre les forces qui permettent de répondre aux critères du pavillon bien sûr : le critère de contrôle, qui a lui seul d'ailleurs n'est probablement pas suffisant et puis dans le contrôle il faut raffiner un peu. On peut contrôler un navire en le louant, là il s'agit de la propriété du navire, l'existence de français à bord et éventuellement, autre critère: une cargaison qui serait stratégique pour l'intérêt des pays. Donc cela pose la question des moyens et de la crédibilité de ces moyens. D'où la question que posent les professionnels particulièrement maintenant que les pirates sont encore plus actifs, en donnant le temps à l'Etat de répondre, nous savons très bien que cela ne peut pas se faire en huit jours, : « Allez-vous oui ou non mettre en place les moyens qui permettent de répondre? ». Si la réponse devait être non, naturellement, la pression sur d'autres solutions se renforcera. Et nous sommes aujourd'hui dans cette situation où il y a cette préférence, il y a une remise en cause de la crédibilité de pouvoir répondre assez et il y a une demande à nos autorités, pour qu'elles disent « Oui nous pouvons faire ou pas faire, nous pouvons nous organiser dans les semaines qui viennent en complétant les équipes etc. ».

Ces questions de sécurité et de sûreté se poseront évidemment pour les nouvelles routes du pôle et, bien qu'il n'y ait pas d'urgence, il faut s'en occuper et prévoir. Là-dessus, on se réjouit que le gouvernement français s'en préoccupe, le Cluster avait d'ailleurs travaillé avec Michel Rocard. Gouverner c'est prévoir, bien souvent en général c'est la prochaine échéance électorale. C'est prévoir à long terme et c'est ce qu'il se fait. Nous n'avons pas le sentiment néanmoins que les routes du pôle existeront avant quelques dizaines d'années. Nous nous interrogeons aussi sur le plan de la sûreté et de la sécurité, sur l'utilité, et nous savons que la Marine Nationale n'est pas contre, de ressortir et réétudier des concepts qui aujourd'hui ne disent rien aux plus jeunes, de Force Auxiliaire Occasionnelle (FAO), de Force Maritime de Complément (FMC) ou de Commission Pour l'Adaptation des Navires de Commerce au besoin de la Défense Nationale (COPAND).

Ce sont des systèmes qui ont très bien fonctionné, et au moment où les budgets sont contraints, il peut y avoir là probablement une possibilité de mettre peut-être un peu plus d'argent pour les navires de combat pour la Marine et une possibilité de l'aider dans la logistique dans le cadre de ces concepts de FAO et FMC.

Je dirai encore un mot sur ce plan de la sûreté à propos de la fonction « garde-côtes ». Nous sommes tous extraordinairement attachés à notre système qui a prouvé son efficacité, qui est renforcé par la mise en place de la fonction garde-côtes qui n'est pas simplement une mutualisation des moyens mais aussi des renseignements, des analyses communes qui sont faites par le centre opérationnel, et nous sommes avant tout attachés au système des Préfets Maritimes, de leurs décisions, du renforcement des pouvoirs qui leur ont été donnés, de la coordination par le Secrétaire Général de la Mer. Nous sommes donc très en alerte là aussi dès que l'on nous parle de garde-côte européenne, ce qui est un concept que nous aimons bien entendu mais qui a été étudié et sur-étudié et qui recèle beaucoup de danger et il ne faut surtout pas qu'il y ait de remise en cause de ce qui fonctionne. Hier, j'ai d'ailleurs été satisfait d'entendre Monsieur AUFFRET parler de ce concept d'une façon extrêmement réaliste.

Sur le plan de la sécurité : hier a été abordé et à plusieurs reprises, sans pouvoir être traité le problème des navires géants qui en sont à 18 000 conteneurs. Nous savons que dans les cartons d'un chantier coréen il y a des porte-conteneurs de 23 000 boîtes, ils ne sortiront peut-être jamais mais il y a déjà des 18 000 boîtes. La chute des conteneurs à la mer, qui peut intervenir s'ils sont mal arrimés par exemple, peut être proportionnelle. Plus il y a de conteneurs, plus, en cas de tempête, il peut y en avoir à la mer. Quand on voit qu'il y en a eu 80 ou 90 avec des porte-conteneurs de taille moyenne, évidemment on s'interroge pour des conteneurs de taille beaucoup plus importante, cela pourrait même, pourquoi pas, bloquer le Pas-de-Calais. Les paquebots, nous en avons parlé, 8 500 personnes à bord aujourd'hui, entre l'équipage et les passagers. Mais il ne faut pas croire que la communauté maritime est inerte. Hier, il y a une chose fautive qui a été dite et je vous renverrai, pour ne pas prendre trop de temps, à un rapport réalisé par l'Institut Français de la Mer : pendant plus d'un an, presque un an et demi, une trentaine de professionnels ont réfléchi à ce sujet pendant une dizaine ou une quinzaine de sessions de travail, ont reçu les Préfets Maritimes etc. et un rapport est sorti qui s'appelle « Les navires géants : questions posées et pistes de solutions » que vous trouverez sur le site ifmer.org.

Je ne suis pas là pour faire de la publicité de l'Institut mais je ne peux pas laisser dire que rien n'a été fait. Ce rapport est extrêmement intéressant, il débouche aussi sur des propositions pour lesquelles d'ailleurs, l'intention des autorités françaises est de porter certaines d'entre elles au niveau de l'OMI. Donc il y a des réponses aujourd'hui au niveau des armateurs. Nous avons la chance que dans ce créneau les très grands armateurs dont vous connaissez tous les noms CMA-CGM, MSC, MAERSK etc. font un énorme travail de prévention mais évidemment il faut aussi que des règles adaptées soient prises, donc je vous renvoie vers ce rapport.

Les préoccupations que nous avons dans le domaine de la sécurité sont aussi le débat entre sécurité et concurrence. Nous avons été très inquiets à un moment donné, nous sommes maintenant plutôt rassurés sur la manière dont cela se fait, c'est important que je dise cela. Mais il faut toujours faire attention sur le fait que par exemple, la IACS qui avait un soi-disant monopole, qui réunissait un peu plus de dix des meilleurs sociétés du monde au titre de la concurrence et de la liberté de concurrence, devait s'ouvrir à tous, y compris les plus mauvais. Il faut faire très attention sur la façon dont on le fait. La façon dont procède la Commission est plutôt rassurante, vous savez qu'il y a une entreprise qui s'est faite exclure, on vous l'a dit hier, mais c'est une préoccupation permanente.

Méfiez-vous toujours des mesures objectives qui ont des effets pervers. Le plus important est de contrôler les opérateurs, la façon dont ils travaillent et de les sanctionner lourdement quand ils travaillent mal. Fixer une limite d'âge est pervers! Quelques années avant l'âge, quelque soit la limite fixée, les mauvais armateurs n'entreprendront plus leurs bateaux parce qu'ils n'auront plus aucune valeur et la pression sera forte même sur les bons.

De la même façon, à un moment donné, les double-coques posaient un tas de problèmes. Les double-coques sont en train de devenir un des meilleurs systèmes du monde parce qu'un tas de mesures ont été prises pour faire face aux inconvénients qu'elles représentaient. Cela a permis aussi de rajeunir la flotte. Donc il faut faire attention aux mesures objectives et il faut toujours qu'elles soient très accompagnées par une surveillance, une qualité des opérateurs.

Un autre point crucial, beaucoup d'entre vous doutent de la qualité des règles sur les zones refuges, parce que certains Etats disent que publier une liste des zones refuges n'a pas de sens. Ce qui est interprété comme un manque de courage des politiques qui n'osent pas dire quel port a été choisi plutôt qu'un autre mais ce n'est pas cela la problématique dès que nous y réfléchissons... Tout accident maritime est particulier, tout navire est particulier, il est dans une situation particulière, il a une cargaison particulière. Quand l'accident se produit à un moment donné les vents, les courants ne sont pas forcément les mêmes que la veille ou le lendemain. Cela veut dire que tous les ports, toutes les baies ont vocation à être zones refuges. Et là-dessus je tiens à témoigner que le travail qui a été fait dans un certain nombre de pays, sous coordination des Préfets Maritimes, toutes les zones possibles le long des côtes françaises ont été inventoriées, les mécanismes de décision ont été mis en place ; donc le système est très performant par rapport à ce qui s'est passé au moment de l'Erika, nous pourrons le juger à l'aune, j'espère jamais, d'un accident éventuel. Mais le fait de ne pas publier une liste n'est pas un amoindrissement du système, ou une lâcheté, c'est même l'inverse.

Autre point, une des grosses lacunes du système de sécurité, c'est l'irresponsabilité des Etats du pavillon. Malte n'était pas au procès de l'Erika. C'est en train de changer avec le paquet Erika III pour la première fois à ma connaissance. C'est le premier texte international où la responsabilité des Etats a été mise en cause.

Il y a à l'heure actuelle un processus avec des normes qui ont été dictées par l'OMI. L'universalité des mesures est un élément essentiel de la sécurité maritime et je pense personnellement, mais nous n'y sommes pas encore, que nous allons y arriver et cela avec le « *port state control* » qui est né d'ailleurs de la carence des Etats du pavillon, il peut nous donner un système blindé, si je puis dire.

Autre point, la délégation de contrôle régalien aux sociétés de classification qui est dans l'air ne doit pas être interprété comme un renoncement à la sécurité maritime. Un certain nombre des pays les plus sûrs au monde, je pense à l'Allemagne ou à des pays scandinaves, procèdent de cette manière avec une répartition revue entre l'Etat et les sociétés de classification.

Un point souvent soulevé aussi : l'OPA 90 est plus efficace que le système international et c'est celui que nous appliquons. La preuve aux Etats-Unis, depuis l'OPA 90, il n'y a pas eu de pollutions. Alors touchons du bois, je ne parle pas de la plateforme bien sûr, je parle de pollutions de navires. Nous pouvons commencer à nous dire « nous c'est pareil », mais quand nous utilisons ce genre d'arguments, il faut réfléchir un peu. L'Europe n'est pas du tout dans la position des Etats-Unis. Les navires qui vont dans les eaux américaines ou qui en partent, enfin qui vont, rentrent et sortent des ports américains, ils vont y décharger ou y charger. Nous, nos côtes sont longées par des navires qui peuvent charger dans ou en dehors de l'Union Européenne, d'où la préoccupation de la Commission d'avoir des négociations et des discussions avec la Russie et avec d'autres, et ne rentrent pas du tout chez nous. Et c'est là que le contrôle se fait le mieux, le plus facilement et le plus efficacement sur les navires, ils passent Gibraltar et vont ailleurs. C'était d'ailleurs le cas de l'Erika, comme du Prestige. Donc la comparaison sur ce plan là n'est pas valable.

Un autre point : le droit positif existant est-il sacrosaint? C'est-à-dire est-ce que le droit de la mer empêche éventuellement de prendre des mesures qui seraient bonnes pour l'environnement? Il est évident que le droit doit être respecté sinon c'est l'anarchie. Il est évident que les mesures doivent être universelles. Nous avons des exemples qui montrent que quelque fois il peut y avoir une écorchure bien vite régularisée quand le motif est évidemment bon. Je ferais référence par exemple au traité de Malaga qui au départ n'était pas dans la légalité internationale, il y a eu très peu de protestations. Il s'agissait de repousser loin des côtes les navires anciens transportant des fuels lourds ou des produits sales. Cela n'était pas, à ce moment là, conforme au droit. Seulement un ou deux pays ont protesté puisqu'évidemment la justification était difficile à contester. Cela a été rapidement régularisé. Donc sur ce plan-là, l'écorchure a été pionnière. Il faut faire très attention bien entendu mais nous pouvons aussi considérer que cela fait partie de la marche en avant.

Dernier point au niveau de la sécurité : le principe pollueur/payeur doit-il être absolu? Je pense qu'il doit être le plus fort de tous mais absolu je n'en suis pas du tout convaincu. Il faut qu'il y ait une responsabilité du consommateur qui bien souvent exerce des pressions énormes sur les professionnels et les autorités pour être livré en produits. Et qui, quand il y a urgence, est bien souvent un enfant gâté se fichant de la qualité du navire.

Ce sont toutes ces idées qui montrent que le débats est très riche et que nous n'en sommes pas au bout.

Une ou deux observations plus générales avant de conclure... un langage que nous entendons souvent : il y a une solution très simple c'est d'interdire aux Etats complaisants la possibilité de battre pavillon à partir du moment où ils ne mettent pas en place une administration et des moyens qui leur permettent de respecter et faire respecter les conventions qu'ils signent. Là aussi il faut faire très attention, c'est évidemment une solution pour laquelle j'ai de la sympathie mais parmi ces Etats il y a un certain nombre d'Etats du tiers monde, du sud en particulier, qui n'ont pas les moyens. Donc on ne peut pas se mettre dans une situation où « les riches vont rester riches, les pauvres rester pauvres ». Là aussi il y a des solutions qui sont tout simplement la formation d'administrations je pense par exemple au Cambodge, chez nous ou un renforcement de la coopération technique.

Dernière remarque générale : vous entendez souvent une remise en cause de la compétence ou même de l'honnêteté ou de la rigueur des règles édictées par l'OMI parce que l'OMI serait sous le contrôle des Etats de complaisance. Au nom d'un constat qui paraît tout à fait objectif c'est-à-dire que les flottes de complaisance étant les plus importantes, ce sont elles qui participent le plus au financement de l'OMI. Mais ce n'est pas comme cela que cela se passe. Elles ne tiennent jamais la plume, elles signent tout pour se faire une virginité. Ceux qui la tiennent sont des pays comme les nôtres et le témoignage que nous pouvons apporter après avoir travaillé des années sur la sécurité maritime, c'est qu'il y a un reproche que nous ne pouvons pas faire à l'OMI, c'est celui de la mauvaise qualité de ses textes. En revanche, nous pouvons lui reprocher d'être souvent trop lente, ce qui tient au processus international : signatures, ratifications etc. L'exemple l'a prouvé : l'Union Européenne là-dessus a rendu des services quand il le fallait. On pouvait faire accélérer l'OMI. Je citerais en particulier les conventions sur la responsabilité, le troisième niveau FIPOL etc. où l'Union Européenne a dit à l'OMI « si vous ne faites pas une réglementation avant telle date, nous sortirons notre propre réglementation » c'est-à-dire une réglementation unilatérale ce qui aurait été très dangereux, mais cela a fonctionné.

Pour terminer, j'aurais bien d'autres choses à vous dire, mais je voudrais simplement vous apporter mon témoignage. Je peux vous dire que j'appartiens à une génération qui bientôt va se retirer... J'ai été pendant des années armateur investissant dans la qualité, et il faut reconnaître aux armateurs de France cette qualité essentielle, alors que c'est une charge supplémentaire par rapport à la concurrence et au fond je déprimais parce que je ne voyais pas autre chose de possible que la victoire de la complaisance.

Aujourd'hui je suis absolument convaincu que la marche vers la qualité est irréversible. Cela prendra encore quelques années, il y aura toujours des naufrages, nous sommes en mer mais la marche vers la qualité est absolument irréversible. Il peut avoir encore des scandales, il peut y avoir encore des naufrages mais mon témoignage c'est qu'alors que j'étais déprimé parce que je pensais que la complaisance allait gagner, je suis sûr qu'à terme la qualité va gagner.

Il ne faut pas baisser la pression, il faut continuer à être très en alerte, il faut valoriser tous ceux qui travaillent quantitativement et qui, étant de plus en plus nombreux, sont eux-mêmes une police privée pour dénoncer tous les abus de ceux qui utilisent la concurrence déloyale pour avoir un moindre coût etc. Plus les vertueux se multiplient, mieux c'est ! Et au fond, une preuve qui n'est pas une preuve logique mais littéraire, les plus anciens se souviennent certainement que jusqu'à il y a quelques années tous les colloques étaient sur la concurrence, l'harmonisation de la concurrence et en fait c'était bien souvent une façon camouflée de parler exclusivement de la baisse des coûts.

Aujourd'hui, le terrorisme intellectuel a changé de camp. Partout dans le monde, ceux qui ont le micro sont ceux qui parlent de qualité. C'est un signe très fort. Nous pouvons penser que certains d'entre eux sont hypocrites mais cela n'a absolument aucune importance. Comme le disait La Rochefoucauld, « l'hypocrisie est un hommage que le vice rend à la vertu ». Le politiquement correct aujourd'hui est vérifié dans les faits, les réputations, les bannissements de navires, les affréteurs qui ne peuvent plus risquer leur marque etc. Tout cela montre bien dans quel sens va le mouvement. C'est un optimisme qui n'est pas béat mais qui est raisonnable. Mais j'entends tellement dire « vous n'y arriverez jamais ! », ce qui est décourageant pour beaucoup qui se battent et qui voient le monde bouger, que j'avais envie de témoigner de cela avant de terminer cette intervention.

Je vous remercie.