

## Amour et respect de la mer - L'esprit éconaute

26/10/2007

Médiateur : Hervé La Prairie (H)

Intervenants : Eugène Riguidel (ER), Alain Conan (AC), Peter Gallinelli (PG)

H : Ce soir, pour introduire les deux journées de demain on voulait parler de l'attachement à la mer et du respect qu'on lui doit. Il vient d'y avoir juste un petit échange entre nous que j'ai trouvé sympa et (à un intervenant) je crois que tu disais 'les gens ont l'impression que la mer n'est à personne', et moi je crois que justement il faut essayer de se dire que la mer est à tout le monde. C'est-à-dire qu'on vient de là, on vient du milieu humide, on y est attaché quelque part profondément et je crois qu'on doit essayer de parler avec ses tripes, avec cet attachement à cette source qu'est le milieu liquide et l'océan.

On est libre ce soir, il n'y a pas vraiment de thématique, chacun va parler un petit peu avec ce qu'il a vécu.

Eugène Riguidel était plus dans la navigation hauturière, de plaisance, de course, etc. C'est aussi un passionné d'écologie – je crois que je peux le dire même si on se connaît 'un peu' – attaché à ce qu'on réserve aux générations futures.

Alain Conan, son métier ça a été la marine marchande, avec des investissements politiques forts : Greenpeace France, patron du Rainbow Warrior, je ne crois pas que c'était par hasard.

Et Peter Gallinelli, on s'est vu pour la première fois aujourd'hui mais on s'est plusieurs fois parlé au téléphone. Il a pas mal réfléchi sur des thématiques liées à l'éconavigation. Il a beaucoup de tableaux, de chiffres en tête mais s'il n'avait que ça je ne crois pas que je l'aurais appelé ; j'ai senti le même attachement, le même amour de la mer, c'est quelqu'un qui a navigué aussi.

Donc trois personnalités d'âges différents, d'activités différentes. Il faut se lâcher, moi c'est ça que j'ai envie de vous demander. Le but ce n'est pas d'arriver à des conclusions mais de sentir un petit peu ce qui vous a motivés et si vous avez des pistes ou n'importe quoi, des coups de gueule, je crois que ça servira pour demain, ou des appels vis-à-vis des politiques...

Je suis normalement animateur mais j'ai envie de vous laisser très libres, donc je propose comme on a quelque chose comme une heure et quart, vous pouvez parler chacun un quart d'heure / vingt minutes et ensuite j'ai envie de lancer la discussion, pas seulement avec la salle mais aussi entre vous, si vous avez des questions entre vous. Moins j'interviendrais plus je serais content parce que j'ai vraiment envie de vous écouter.

AC : Est-ce que je peux demander quelque chose ? On vient d'éteindre la salle mais moi j'aimerais bien que ces amis qui sont là on puisse les voir. Voilà, c'est mieux, merci.

H : Bravo. Alors qui a envie de parler en premier ? J'ai envie de vous demander de dire juste quelque trucs sur vous. Je ne vous demande pas de curriculum vitae mais si vous avez envie de dire deux ou trois trucs sur votre vie ou sur ce que vous avez fait n'hésitez pas. Qui a envie de commencer ?

### De Navigatio

29 Boulevard Général De Gaulle  
29100 Douarnenez

02 98 75 31 86 - [contact@econav.org](mailto:contact@econav.org)

Association loi 1901 - siret 49820797600016 ape 913e

ER : Vous voulez que je commence ? Salut à tous, je pense qu'on arrive au dernier moment mais déjà je sais que dans la salle il y a des gens qui pourraient ou devraient même être de ce côté-ci parce que nous sommes vraiment entre passionnés de mer d'après ce que j'ai vu et moi ça me fait plaisir d'être là.

Alors je commencerais en disant plus de fuel, moins de vin rouge. Ce qui veut dire que nous sommes à l'heure des choix, et il va falloir, comme quand on fait un convoi, choisir. C'est pour ça que moi je préfère naviguer à la voile, ce qui me permet de dépenser les énergies et les moyens dans autre chose que dans les hydrocarbures. Ça me fait vraiment plaisir d'être là parce-que quand Hervé m'a contacté pour me parler de ça, j'ai senti évidemment qu'il fallait absolument que nous prenions des initiatives pour en parler, et aussi pour imposer nos décisions, à vrai dire, puisque, paraît-il, nous sommes dans une démocratie alors je ne vois pas pourquoi on se gênerait.

Pendant les trois jours il y a pas mal de sujets qui vont être développés. Moi je vais être auditeur à un maximum de tout ce que les spécialistes vont nous dire. Donc moi je vais rester dans des généralités et au travers de quelques anecdotes je vais commencer par dénoncer, avant de lancer des pistes de propositions et, par exemple, au cours d'une de mes navigations lointaines, j'ai eu la chance de rencontrer un navigateur Australien qui navigue en solitaire sur un voilier de douze/treize mètres et quand on s'est retrouvés pour une dernière soirée après qu'on ait vraiment bien sympathisé, je lui ai dit « John est-ce que tu viendras nous voir un jour en Bretagne ? », il m'a dit « Certainement, je viendrais vous voir en Bretagne. Ou est-ce que je dois venir », alors moi je lui ai répondu « Viens-donc à La Trinité-sur-mer », « Alors où est-ce que je me mets quand j'arrive à La Trinité-sur-mer ? », je lui dis « Et bien ce n'est pas difficile : tu viens dans le vieux port, tu accostes à quai au vieux port et puis ensuite tu demandes si je suis là, je viendrais t'aider à trouver un mouillage ou si je ne suis pas là demandes Jean Le Rouzic, c'est le toubib de La Trinité-sur-mer, qui est lui-même un navigateur et il arrangera ça. » Et puis on se sépare et chacun continue ses navigations. Quelques mois plus tard je rentre à La Trinité-sur-mer et là je m'aperçois que dans la rade de La Trinité-sur-mer les bateaux étaient amarrés en bœufs, c'est-à-dire devant et derrière et que la navigation à la voile était interdite dans la plupart des ports et à La Trinité-sur-mer aussi. Alors j'ai dit mince ! – parce qu'il n'a pas moteur sur son bateau de treize mètres en fait, il navigue uniquement à la voile. Ensuite dans le vieux port je m'aperçois qu'ils avaient également aménagé des corps-morts et qu'évidemment il n'y avait plus de zones d'évitage. Je me dis mince ! Si John vient là il va me prendre pour un parisien quand même pour l'avoir entraîné dans un tel piège ! Donc je dénonce les port-parking. Je pense que les ports doivent rester des ports où les bateaux entrent et sortent comme dans tous les ports, comme ça a toujours été, et que les marins soient les bienvenus.

J'ai un copain qui a fait le tour du monde avec le Rêve d'Absolu, ensemble on est allés au Mexique, on est y allés avec ce bateau. On est allés voir les Zapatistes et quand nous sommes rentrés, il n'est pas repassé par Panama parce que les péages avaient augmenté. Il a fait le tour du monde avant de rentrer à La Trinité-sur-mer. Quand il est arrivé en baie de Quiberon il a eu la douane sur le paletot pour commencer. Ils ont quand même fouillé le bateau de fond-en-comble alors qu'il était simplement avec son amie. Enfin bon ça n'avait rien d'un bateau de terroristes ou de trafiquants. Et ensuite quand il est arrivé de son tour du monde – un tour du monde sans beaucoup de moyens puisqu'il s'est arrêté un peu partout et il avait dû travailler pour l'entretenir – et bien on lui a demandé gentiment de disparaître du quai où il s'était installé parce que évidemment La Trinité-sur-mer c'est quand même un des parkings nautiques les plus prisés et les plus chics du monde. Donc voilà, je dénonce les ports-parking ! Alors, je reprends mes notes... (app)

Je voudrais, en même temps que je dénonce les ports-parking, proposer que les ports soient gérés par des marins et non pas par des gens qui, justement, sont des gardiens de parking (app). Merci. D'ailleurs, j'ai eu la chance de rencontrer une fois un secrétaire d'état à la mer lors d'une réception très chic pour la remise de prix d'une course et j'avais donc discuté quelques temps avec ce ministre, qui était d'ailleurs secrétaire d'état, et à un moment donné je lui ai dit « Quand même j'ai une question à vous poser, puisque j'ai la chance de vous rencontrer et que nous avons échangé quelques propos », « Mais allez-y, bien sûr, etc », alors je lui dit « Voilà, vous par exemple vous êtes ministre de la mer mais vous n'êtes pas marin et je ne comprends pas que ce ne soit pas un marin », « Oh ! Mais comment pouvez-vous dire une chose pareille ? Si c'était un marin de la royale il tirerait la couverture du côté de la royale, si c'était le commerce ce serait la couverture du côté de la marine de commerce et la pêche pareil, la plaisance aussi », alors je lui ai dit « Mais enfin vous ne pensez pas qu'il y ait un seul marin honnête sur cette Terre quand même ? » Donc je pense que le ministre de la mer devrait être un marin. Voilà ! C'est ça aussi que je pense.

Dans les années 60, puisque je suis parti faire mon service militaire – je suis originaire d'Arradon, je

m'appelle Eugène Riguidel, je suis navigateur pour ce qui ne me connaissent pas – à l'époque, dans les années 60, j'ai fait mon service militaire et quand je suis rentré à Arradon, qui est un magnifique petit port dans le golfe du Morbihan, à un moment donné j'ai demandé « mais où est mon corps-mort ? » A l'époque un corps-mort on le déclarait à la DDE ou aux Ponts et Chaussées à l'époque on payait 25 francs par an et on avait le droit de mettre son mouillage, on le mettait nous-mêmes et on avait une zone d'évitage. On m'a dit « mon pauvre vieux ton corps-mort il est dans le tas qui est là-bas. Ils ont dragué le port et maintenant c'est organisé par la Sagemor » La Sagemor c'est une société d'économie mixte et c'est le Conseil Général et les communautés de communes qui se sont mis d'accord – c'est un peu long comme introduction mais après je vais arrêter, j'aurais fini, pour ce qui est de la critique en tous les cas. Donc récemment je suis retourné à Arradon, puisque je suis originaire d'Arradon, et je me suis installé sur mon mouillage entre Les Vénètes, pour ceux qui connaissent cet endroit, qui est un restaurant au bord de l'eau, et les premiers corps-morts du port d'Arradon. Là au bout d'un moment – nous étions deux à bord, bien fatigués d'une journée de navigation dans le golfe, on s'installe – tout d'un coup de vois le bateau du port qui arrive et je me dis qu'ils vont peut-être nous débarquer, parce que j'étais en train de me demander si on allait rentrer à la nage ou si on allait rallonger le bout pour pousser le bateau. Enfin moi c'est comme ça que je navigue ; je navigue avec un bateau nomade et je m'arrête où j'ai envie de m'arrêter et avec en général les moyens que j'ai à bord. Et bien non pas du tout, ce n'était pas pour nous aider à débarquer que ce bateau venait, c'était pour nous dire qu'il ne fallait pas rester là parce que j'étais dans la concession de la Sagemor. Donc je déplore également la mainmise sur des territoires maritimes qui nous appartiennent à tous et je dénonce la spoliation de toutes ces rades naturelles, parce qu'en plus évidemment quand je dis ça aux gérants on me dit « mais vas donc dans un autre endroit » Sauf que tous les endroits intéressants ont été pris en compte par des gens qui en font des tiroirs-caisses. Alors voilà, je dénonce également cette procédure. Je pense qu'il faut que la mer appartienne et serve aux marins en priorité et que les marins qui on décidé d'avoir leurs propres moyens puissent encore le faire, puissent accoster, puissent manœuvrer à la voile. Je dénonce l'interdiction des va-et-vient dans le golfe du Morbihan. C'est une technique ancestrale, bientôt on va nous interdire de godiller parce qu'un aviron ça coûte moins cher que deux ! Donc voilà, si à un moment donné je reprends la parole j'aurais des propositions à faire parce que là c'était juste quelques critiques que je balançais vite-fait en disant que j'étais bien content de venir parmi vous pour, justement, envisager des solutions plus intelligentes et plus maritimes. (app)

PG : Je vois que la parole me revient. Je voudrais d'abord remercier tout particulièrement Hervé La Prairie qui m'a donné l'opportunité de venir m'exprimer ici, je pense tout d'abord avec un point de vue qui serait celui du scientifique. Je viens aujourd'hui de Genève où je travaille à l'Université de Genève et à l'école d'ingénieurs, et aussi toujours dans un contexte d'écologie, d'énergie cette fois-ci plus près de la terre, ou du 'plancher des vaches' comme on dit dans le langage des marins, dans le cadre du bâtiment. Ceci dit cela fait, je pense, depuis que je suis conscient que j'existe que la mer m'a toujours attiré ; je ne pouvais pas passer à côté d'un port sans le visiter de fond en comble si bien que je me suis très vite donné l'occasion de pouvoir naviguer, soit sur des gros bateaux en tant que simple passager, ou bien plus tard en ayant fait, conçu, dessiné, construit, réalisé un bateau pour mon propre compte qui m'a permis d'aborder l'élément marin de manière assez complète. Donc peu à peu je m'approche de la mer et même si la Suisse se trouve le plus loin de la mer quand on se trouve en Europe, les opportunités d'être sur l'élément marin ne manquent pas.

Ces derniers temps, je dirais depuis 2003, j'ai commencé à arpenter des régions qui me tiennent très à cœur, et qui sont le nord, ou le grand nord, sur une série de saisons où j'ai fait organiser des périples qui m'ont amené à visiter tant le Groenland, le Spitzberg, mais aussi beaucoup d'îles moins prestigieuses, plus petites. Pourquoi ? Simplement parce que d'un côté il y a évidemment l'attrait de la beauté de ces paysages encore peu touchés, peu modifiés par l'homme mais qui sont vraisemblablement parmi les paysages qui risquent de subir les plus grandes modifications et conséquences des agissements de l'homme, ce qui est paradoxal parce qu'autant on est dans les endroits les plus reculés du monde et en même temps c'est ces régions là qui subissent les plus grandes modifications. Je crois que c'est des opportunités aussi de se rendre compte de la véritable place de l'homme sur cette planète, de sa capacité d'agir sur l'environnement, soit en mal, mais – et je pense qu'il faut le prendre comme un espoir car le but aujourd'hui n'est pas de baisser les bras – en bien aussi parce que il y a effectivement lieu à prendre des dispositions qui nous permettront... je ne sais pas si c'est de sauver quelque chose mais en tout cas d'infléchir la tendance actuelle qui ne peut pas continuer telle qu'elle est.

On a des constats réels, que ce soit chez nous – quand on voit le climat de cet été ou de cette fin de saison il y a de quoi se poser des questions, et même si ce n'est qu'une observation ponctuelle, ça ne se recoupe que trop bien avec d'autres phénomènes de par le monde et qui nous font prendre conscience qu'il n'y a plus lieu de mettre en doute que nos agissements ont un effet sur le climat.

Alors si on prend tout ça dans un contexte un petit peu plus large on pourrait imaginer une ligne de temps qui s'étale sur 1 ou 2 mille ans et essayer de voir se qu'on appelle le pic pétrolier, à savoir jusqu'au début de l'ère industrielle la consommation de pétrole était pratiquement inexistante, voire symbolique, on ne le connaissait pas pour ainsi dire ; et il y a deux cent, deux cent cinquante ans en arrière, avec l'avènement des machines, la force motrice d'abord par la vapeur, ensuite par des machines à combustion interne, la consommation a augmenté. Si bien que aujourd'hui même des réserves qui ont pris des millions d'années pour se constituer ont été épuisées en à peine un à deux siècles. C'est quand même extraordinaire ! Aujourd'hui on dit qu'on est au sommet de la consommation de pétrole et que nos réserves sont, comme on le sait aujourd'hui, limitées, mais dans les années soixante personne n'aurait pensé qu'on arriverait un jour au bout des réserves de pétrole. Aujourd'hui on y est. On sait que c'est limité, il n'y a aucun doute là-dessus. En plus on sait que la plupart des réserves sont en train de s'épuiser.

Alors on pourrait dire « Bon tant pis ! On consomme jusqu'à ce que ce soit épuisé et puis après on trouve autre chose ». Le problème c'est que ce pic pétrolier, qui est finalement une sorte de fiesta qui aurait duré un, deux, trois siècles, aura quand même des conséquences qui risquent d'être définitives en termes de climat. A savoir que toutes les émissions, elles, ne vont pas rester juste le temps de cette consommation là, mais tout ce qui est CO2 et autre pollution atmosphérique aura un temps de présence dans l'atmosphère qui est de l'ordre de centaines, voire de milliers d'années. Le climat, pour ainsi dire, sera modifié pendant cette durée de temps et, ce que l'on sait aujourd'hui c'est que l'on ne sait pas où on vat.

Je crois que si on est là réunis aujourd'hui ce n'est pas dans un but de proposer des solutions clé-en-main, je ne pense pas qu'elles existent, je pense qu'aujourd'hui on a la chance d'être à une époque où le grand public prend conscience de l'importance de ces phénomènes-là, qu'il faut agir, mais on a absolument pas les clés pour savoir ce qu'il faut faire et je pense qu'une réunion comme celle-ci est très importante puisqu'elle permet, d'une part de cristalliser des préoccupations et je crois que c'est un des soucis, ou un des vœux de cette réunion, que de créer des liens entre des personnes d'horizons très différents, que ce soit institutionnel, que ce soient des chercheurs, que ce soient aussi des gens qui pratiquent la mer comme des gens de la marine marchande ou de simples plaisanciers, des gens qui font de la course, mais qui font tous le même constat qu'aujourd'hui il faut changer quelque chose.

Alors ! On pourrait dire que le réchauffement climatique c'est uniquement esthétique. On voit les glaciers qui disparaissent, on voit la banquise qui fond. A la limite on pourrait dire « c'est pas bien grave, en soit » Maintenant c'est quand même malheureusement un peu plus compliqué, un peu plus grave. Je dirais que le problème ce n'est pas la disparition des glaciers mais c'est d'une part l'extinction des espèces et c'est aussi potentiellement un vrai foyer de misère et qui dit misère dit aussi conflit, qui dit conflit dit guerre et ce ne sont pas seulement des phénomènes qui risquent de se passer loin de chez nous mais je pense que, si les problèmes climatiques se manifestent avec l'ampleur qu'on soupçonne aujourd'hui, c'est des phénomènes qui risquent d'enflammer sérieusement ce qu'on appelle aujourd'hui la société dans le sens large du terme. Donc c'est à prendre comme un signal d'alarme et je ne crois pas qu'on puisse encore aujourd'hui se payer le luxe de dire « on verra bien » ou « on trouvera bien des solutions ». On a vu ça avec le nucléaire : il y a cinquante ans on a promis une solution pour dans cinq ans pour le problème des déchets nucléaires. Et bien on est cinquante ans plus tard et on nous dit toujours dans cinq ans. Je crois que ce type d'attitude n'est plus admissible aujourd'hui.

Que dire de plus ? Je crois que ceci introduit la thématique et les vœux, les buts de cette réunion là. Moi je suis là plutôt en tant que représentant scientifique. Je pourrais vous parler d'écobilan, je pourrais beaucoup vous parler de ce qui se fait au niveau des bâtiments – il faut savoir que le bâtiment est l'un des gros consommateurs d'énergie ; si je parle des chiffres suisses, plus de la moitié de l'énergie primaire revient au bâtiment, au secteur bâtiment, donc il est clair qu'en priorité c'est un problème auquel on s'attaque. Aujourd'hui le problème qu'on aborde ici n'est pas le bâtiment, il s'agit du milieu maritime, avec sa spécificité qui n'est pas tout à fait la même.

Evidemment il y a des gens qui travaillent sur la mer, qui vivent de sur mer, mais ça ne s'adresse pas, en terme de nombre, à la grande majorité de l'humanité. Je pense même que le plaisancier là-dedans c'est un petit luxe qu'on a encore le loisir de se payer ici. Je ne pense pas que ça soit quelque-chose qu'il faudrait interdire ou dénigrer. Je crois au contraire que ce que fait le plaisancier ou le voyageur caché derrière le

plaisancier c'est voyager, et le voyage serait une discipline qu'il faudrait apprendre d'avantage. Pourquoi ? Parce que le voyage c'est d'abord aller vers l'inconnu, c'est apprendre à gérer l'inconnu, c'est aller vers autrui, c'est être curieux des autres personnes, des autres cultures, non pas dans un esprit de colonisateur. Si on voyage ce n'est pas pour retrouver la même chose que ce que l'on a chez soi, no voyage parce qu'on a envie de voir autre chose, et c'est par cet enrichissement qu'on arrive à développer une certaine tolérance par rapport à la différence qui est fondamentale. Et puis, et c'est cela qui nous intéresse ce soir, apprendre ce que c'est que l'élément marin, l'importance de la préserver, de rendre compte aussi des modifications qui ont été déjà opérées au niveau de ce milieu-là et des dégâts qui sont occasionnés par les activités humaine, souvent inutilement parce que pourquoi on rejette des déchets ? Pourquoi on pollue la mer ? C'est simplement parce que c'est moins cher que de traiter ses déchets comme on devrait les traiter aujourd'hui. Donc en fait on se rend compte très vite que les dommages occasionnés au milieu marin sont quand même à priori les conséquences d'une certaine forme d'économie très égoïste qui consiste à mettre l'avantage économique avant une sorte d'avantage commun. Parce que le cadeau qu'on nous a donné c'est cette planète, avec tout ce qu'elle comporte et je dirais que c'est le seul bien véritable qu'on possède. Si on ne la respecte pas il arrivera un jour où il ne restera plus grand-chose et à ce moment-là il sera peut-être trop tard pour faire marche arrière. Aujourd'hui on est à une période charnière. On a la grande chance d'être de plus en plus conscients, je pense, par le biais des moyens de communication mis à notre disposition, que ce soit les médias, que ce soit l'internet, que ce soit aussi la facilité de se rencontrer et de partager des idées entre 'humains'. (24 :03) On ne peut plus se cacher la face, il faut prendre ce problème à cœur, il a été identifié, il est validé et se valide tous les jours par des conséquences qu'on constate. Je crois que c'est en cela qu'il est important de se dire «aujourd'hui il faut faire quelque chose, il faut agir ». (app)

H : Avant de passer la parole à Alain Conan j'avais juste envie de dire une petite chose ; si on considère les activités marines et les pollutions qu'elles engendrent, elles sont vraiment assez faibles au par rapport à ce qui est engendré par l'industrie dans le monde, les villes, les bâtiments, etc, comme tu l'as dit, mais comme tout se retrouve à la mer. Une partie des pollutions d'une ville comme Paris coule dans la Seine et se retrouve à la mer et on a aussi de plus en plus de gens sur la planète qui habitent le long des côtes et les grandes villes du monde sont aussi le long des côtes. Si les gens de mer, le milieu maritime veut vraiment tirer la sonnette d'alarme et alerter l'opinion elle se doit d'être exemplaire. Si on n'est pas crédible parce que nous même on est pollueur, si on se comporte mal vis-à-vis de la mer c'est difficile d'être exigeant vis-à-vis des gens qui sont plus 'terriens', ou d'activités terriennes, et je pense que cet exemplarité, ce travail sur l'éconavigation peut nous donner un peu plus de crédibilité pour dénoncer tout ça. Donc ça paraît essentiel, même si dans les activités maritimes on est peu pollueurs par rapport au reste du monde. Voilà ce j'avais envie de dire.

AC : Merci. Je vais continuer un petit peu sur ce thème un peu philosophique autour de ce qui vient d'être dit en ajoutant que la mer n'éloigne pas mais elle rapproche. Je m'appelle Alain Conan, ma vocation première ce fut la marine marchande. C'est un métier qui, pour nous Bretons, ne veut plus dire grand-chose. C'est à travers mon métier que j'ai pu prendre conscience de l'évolution des choses. Par exemple je me souviens de ce désastre de Juin 1940, j'habitais à Lorient à côté de l'arsenal, au moment où l'amiral a fait exploser tous les bacs de fuel du port de Lorient. Nous avons assisté là à la première marée noire, car c'était une marée noire. Cela n'a ému personne. Pourtant il y a eu du fuel pendant des années sur Groix, Gâvres, Port Louis, Lorient, enfin partout ! Donc en 1940 nous n'étions pas du tout marqués par ça. J'ai commencé à naviguer en 1949. La mer en 1949 était belle, elle était grande. On partait faire des grands voyages. Et la mer c'était aussi une poubelle gigantesque parce que tout y passait. Je n'étais pas sur des pétroliers, mais même sur les cargos tous les fonds de cale, tout cela y passait, c'était normal. Je ne vais pas parler longtemps de ce métier de marin mais je vais en parler un peu parce que les choses ne ce sont pas faites brutalement. C'est petit à petit que nous nous sommes rendu compte que ce que nous faisons ne collait quand même pas avec des choses normales. J'ai été après sur des pétroliers et je dois dire que j'ai fait partie de ces gens pour qui la pollution c'était l'exploit – « pas vu pas pris » – et le premier exemple que j'ai vu c'est un commandant qui lui a refusé de marcher dans cette combine, auquel on a suggéré d'aller se reposer et que nous n'avons jamais revu. La grande honte que j'ai et que nous devrions tous avoir c'est que nous n'avons pas réagi vis-à-vis de ça, on ne savait pas vraiment comment réagir. Et au fur et à mesure on s'est aperçut que nous étions dans un système parfaitement hypocrite. Et ça continue : ce n'est pas finit simplement parce qu'on a balancé les marins Français qui pouvaient éventuellement alerter les pouvoirs

publics de ce qui ce passait, tout le monde est au courant d'ailleurs, mais ayant mis des marins Philippins, maintenant c'est sûr que ces gens là – auxquels je ne veux absolument aucun mal – ont autre chose à faire que de défendre l'environnement marin.

Quand je parle de système hypocrite... On parle beaucoup de dégazage, et bien moi je ne comprends pas que le dégazage soit encore une chose qui existe. C'est tellement facile de ne pas avoir ce problème de dégazage ! Vous arrivez avec un pétrolier dans un port avec un produit, vous venez de tel endroit, on vous demande où vous repartez, quel produit vous allez charger et en fonction de ça vous repartez avec des cuves qui sont prêtes à prendre le nouveau produit ou pas. Il suffit simplement – et là on tombe dans le problème mondial que l'on va retrouver tout au long du propos que je vais tenir – il suffit que tout à coup il y ait une espèce d'organisation internationale du trafic maritime qui puisse suivre les navires et leur faire faire ce qu'ils doivent faire pour ne pas polluer, c'est pas plus compliqué que ça. Et bien personne ne le fait. Et ça continue.

Donc au fur et à mesure il y a eu cette prise de conscience. Mes prises de consciences se sont faites aussi à travers cela. Elles se sont faites aussi pour avoir trouvé un jour un pétrolier sous je ne sais quel pavillon, qui était chargé et il n'y avait plus personne à bord, c'était le long des côtes d'Algérie. Une autre fois c'était un pétrolier qui flottait debout, et il flottait tellement debout que la partie de l'étrave que j'avais vue à quatorze milles je croyais que c'était un spinnaker de bateau. Ce bateau a flotté la quille debout depuis le nord de Majorque jusqu'en Corse, et là quand même la marine Française s'est un peu ému parce que ce bateau arrivait sur les côtes de Corse au mois d'Août et que pour les gens qui étaient en vacances c'était un problème, voyez-vous. Mais jusque là personne n'y avait pensé.

Donc ma propre opinion s'est faite sur la mer à travers ça. Mais encore une fois la réaction n'était pas si virulente que cela de la part des marins. On était habitués à ça, on continuait à faire ça.

Et puis il m'est arrivé quelque-chose de tout à fait fortuit : un jour, en 1979, alors que j'étais commandant de paquebot, que j'étais pratiquement en fin de carrière et qu'on nous avait foutus à la porte donc on était partis naviguer un peu partout sous pavillon étranger, où nous avons fait vraiment des carrières et nous avons pu prolonger notre métier et faire que des marines ... comme la marine Algérienne qui est complètement un prolongement de la marine Française. Donc en 1979 j'étais en escale à Marseille où je suis allé chez le dentiste. Il y avait ces revues qu'on ne lit que chez le dentiste ou chez le médecin. Et il y avait là un article sur quelque-chose que je ne connaissais pas du tout, c'était un reportage sur les gens de Greenpeace qui étaient partis empêcher de massacrer les baleines entre le Groenland et l'Islande. J'ai trouvé ça pas mal. Je leur ai envoyé un chèque, je suis devenu adhérent à Greenpeace et un jour, vers 1980, je leur ai écrit en disant « si vous avez besoin d'un matelot j'irais volontiers avec vous » Puis en 1983 ils m'ont demandé d'embarquer, mais comme commandant. Je dois dire que j'ai un peu réfléchi car je ne savais pas si j'étais capable de commander un bateau de Greenpeace. J'ai accepté et j'ai fait là un constat épouvantable. Je suis passé tout d'un coup et assez brutalement d'une veste avec quatre galons que j'astiquais tous les matins au constat sur le terrain d'un skipper de bateau qui était avec des gens qui allaient défendre l'environnement. Alors-là le constat à été évidemment terrible. D'abord mes premières confrontations avec le nucléaire c'étaient faites avec Plogoff, mais enfin je dois dire que, bon, là je partais, je venais, je n'ai pas été vraiment ému, pas assez... Et là j'ai compris. Quand j'ai vu que dans le golfe de Gascogne on déversait par milliers de tonnes de fûts – qui y sont toujours – pleins de déchets radioactifs. Et puis j'ai vu aussi le massacre qu'on faisait avec les baleines, parce que j'ai fait des campagnes d'Islande. Puis j'ai fait la Méditerranée ! On parlait tout de suite des dégâts sans doute moins importants en mer qu'à terre, et bien il faut aller passer quelques temps Méditerranée et plonger, et alors là c'est consternant ! C'est consternant ! Parce qu'il y a encore des usines qui rejettent directement à la mer à côté des touristes qui sont là. J'ai vu des bandits Siciliens avec des barres d'acier, qu'on appelait nous la barras italiana, draguer avec des bouts de filets au bout en cassant 95% du corail pour récupérer 5% du corail qui était revendu très cher sur les côtes d'Espagne pour faire des bijoux.

Donc, brutalement, de la catégorie d'un type reconnu avec un métier reconnu, je suis passé tout d'un coup chez les voyous ; et j'ai été un peu traité comme ça. Pendant très longtemps quand on s'occupait d'environnement on était un peu suspect, enfin baba cool quoi ! Les cheveux longs etc. Tout ça pour dire que cette expérience de Greenpeace est une expérience absolument fantastique parce que, lorsque je suis rentré dans cette association, c'était un petit groupe de gens qui s'attaquaient à des problèmes mondiaux, et qui aurait pu dire que tout d'un coup une association comme celle-là allait devenir l'arbitre des grands problèmes mondiaux à l'heure actuelle ? Personne. Et j'ai été très heureux que le hasard ait fait que je sois l'un de vos intervenants ce soir parce qu'on pourrait redouter que ce genre de manifestation, où on va se

retrouver entre nous – on est toujours entre nous, c'est ça qui est emmerdant – et que nous sommes à Douarnenez, c'est pas grand Douarnenez, mais à l'époque Greenpeace c'était pas grand non plus, mais ce qu'il faut atteindre ce n'est pas non plus le youpi tralala de l'environnement à Paris, c'est que tout d'un coup les soixante millions de Français puissent arriver avec des gens d'une même culture en Europe à pouvoir émouvoir quelques centaines de milliardaires Indiens ou Chinois qui font travailler des milliards d'esclaves pour nous fournir du matériel à pas cher et qu'on achète parce qu'il n'y a pas autre chose, sur des porte-containers immenses qui marchent à vingt-cinq nœuds pour nous livrer des T-shirts à cent sous un peu partout.

Donc ce qui serait intéressant, et je rejoins un peu les propos d'Eugène et de mon autre camarade à côté, c'est que tout d'un coup ce genre d'événement ne reste pas au niveau du blabla où on s'est tous bien fait plaisir, où on s'est bien écoutés, on s'est retrouvés entre nous, mais que tout d'un coup ce soit un moteur qui permette, à travers quelques-uns d'en rencontrer d'autres et que le hasard fasse que tout d'un coup on puisse être écoutés. Ce n'est pas facile parce que nous sommes confrontés à une économie de marché qui fait que qui va, tout à coup, oublier son petit confort à cent sous et sa petite croissance ? Et bien pas grand monde. Si vous interrogez les gens en leur demandant qu'ils abandonnent une certaine manière de vivre, on ne trouvera pas beaucoup de gens pour marcher dans ce sens là. Et pourtant si on ne le fait pas il est certain qu'on peut considérer que – je vais dire un mot qui va peut-être en faire crier quelques-uns mais moi j'ai l'impression que c'est foutu si on ne fait pas ça.

Voici un exemple que j'ai eu lundi soir. J'ai un camarade qui est beaucoup plus jeune que moi et qui est capitaine sur un des gros yachts qui sont en Méditerranée. Il m'a raconté comment ça se passe : vous avez des engins qui sont maintenant de plus en plus équipés par des marins qui n'ont pas grande expérience, donc des moteurs qui polluent énormément, qui marchent à quarante nœuds pour aller prendre un pot à Calvi et revenir. Donc c'est des espèces d'immenses coques au pétrole avec des moteurs terribles et les aménagements sont faits avec des bois précieux qui arrivent des forêts d'Indonésie ou de Bornéo où, pour avoir la paix et la conscience tranquille, on finit d'exterminer les derniers Orang-outangs.

Moi c'est des choses qui m'horrifient et je continue, au Bangladesh, avec des amis à essayer de faire quelque chose mais il y a des moments où quand je ferme la porte de chez moi en Bourgogne, je suis heureux de fermer ma porte sur cette société qui ne me dit plus grand-chose et je me dis merde ! Qu'est-ce qu'on fait ? Et, (à Peter Gallinelli) comme tu disais tout de suite, et bien on n'a pas vraiment la réponse. Alors si tout d'un coup en sortant des réunions que nous avons l'habitude d'avoir avec les mêmes amis, avec les mêmes gens qui ont les mêmes idées que nous, il y avait tout d'un coup un mouvement qui pouvait se faire, ça ce serait le grand bonheur. Et c'est possible puisqu'avec trois/quatre bonshommes sur les bateaux de Greenpeace on est arrivés à faire ce qui c'est passé. Moi j'ai été étonné quand je suis rentré il n'y avait que trois challenges. Il y avait le nucléaire, il y avait les baleines et il y avait l'Antarctique. Et lorsque j'ai décidé de quitter Greenpeace après avoir pris la présidence et la refondation du bureau de Paris qui avait coulé avec le Rainbow Warrior, tout d'un coup, après avoir été emprisonné à Mururoa, il y a eu un moratoire de Mitterrand sur le nucléaire ! Dans le même temps il y avait un moratoire sur l'Antarctique parc international, et un moratoire sur les baleines. Je me suis dit « Non de Dieu ! L'utopie c'est quand même quelque chose qui de temps en temps arrive ». Et je crois que c'est dans ce sens là que je vais conclure, parce que c'est pour ça que je suis venu, parce qu'il faut savoir si nous sommes dans le désespoir ou dans la désespérance. Le désespoir c'est créateur, la désespérance c'est la fin. (app)

H : Encore une fois ce soir je n'ai rien à dire ! J'ai envie de commencer par vous demander si entre vous il y a quelque-chose que vous avez envie de demander à l'autre, de préciser, ou s'il y a une question entre vous avant de donner la parole à la salle ?

AC : Oui moi je poserais volontiers une question à Eugène qui disait qu'il cherchait des propositions, quelqu'un qui aurait des propositions à faire. Hors Eugène c'est un de mes grands amis, c'est un type droit, un type merveilleux, c'est un type qui est parfaitement conscient de tout ça ; Eugène, je voudrais qu'il soit avec vous comme il est parfois avec moi en poussant quelques fois un énorme coup de gueule sur quelque-chose.

ER : Merci Alain. Donc je vais rapidement reprendre la parole du coup, pour dire que je suis justement content de ce qu'Alain demande. Justement c'est pour ça que je dis qu'on est soit disant en démocratie et que ce que l'on va étudier et si on arrive à des décisions, il faudra après qu'on les impose et là je rejoins

absolument tout le monde. Quand je disais 'propositions' je pense que tout acte qui va dans le bon sens est ultra-satisfaisant, enrichissant et exemplaire.

Il m'est arrivé justement d'aller répondre au tribunal de Cherbourg après avoir empêché avec ma petite plate en V de cinq mètres cinquante un cargo américain de venir avec du plutonium. Il a fallu après cela que j'aille trois fois dans les tribunaux et donc mobiliser les tribunaux, les juges, les avocats... enfin c'est d'un ridicule totalement achevé. Et bien quand il a fallu que j'aille à Cherbourg et j'y suis allé avec un voilier, à la voile, et ce voilier avait un petit moteur auxiliaire électrique qui était chargé par un panneau solaire. Donc en plus évidemment j'ai dû godiller de temps en temps parce-que comme on le sait très bien les panneaux solaires ce n'est pas toujours suffisant. Donc je pense que tout acte qui va dans le bon sens est intéressant. Autrement ce que je voulais dire c'est que, étant originaire du golfe du Morbihan qui est un endroit merveilleux, il y en a certainement qui le connaissent, j'aimerais que ce territoire serve de laboratoire, c'est-à-dire que j'aimerais qu'on décide que le golfe du Morbihan se passe de tout moteur à hydrocarbures, devienne un laboratoire expérimental par exemple. A partir de ce moment-là, si ça peut se faire – ce n'est pas grand-chose quand même – je pense que ce serait ultra-satisfaisant pour beaucoup de gens et exemplaire en quelque-sort.

Aussi tout à l'heure je disais qu'il y avait dans la salle des gens qui pourraient être ici évidemment, et il y a Alain Guillard que j'ai aperçu tout à l'heure, il est venu en catamaran, à la voile, à cette réunion. Dans cette ville de Douarnenez, qui est quand même aussi... Moi quand j'étais gamin j'avais un copain voisin d'école qui me disait toujours « Douarnenez, les pavés sont en fleurs ! », et bien moi j'ai toujours trouvé cette ville extraordinaire, c'est un port de pêche et une ville très accueillante. C'est une ville expérimentale par son port, par tout ce qui c'est passé déjà ici et par ce qui se passe ce soir. Donc moi j'ai également de l'espoir. Je pense que la désespérance n'est pas maritime. (app)

AC : Il y a juste une petite chose que je voulais rajouter, mais je voulais le dire après, c'est que quand on parle de gens qui essaient de faire quelque-chose, il y a dans cette salle des amis qui sont venus en catamaran qui ont fait quelque-chose que j'ai trouvé très étonnant et qui m'a rendu assez content. Il y a deux ans pour émettre une idée et essayer de faire parler une réflexion ils ont fait – et c'est Alain Guillard qui était l'artisan de ça – ils ont construit une espèce de grande planche à voile avec cinq voiles en forme de prao, et pour montrer que l'on pouvait se balader de manière parfaitement autonome ils ont fait un truc qui n'est pas mince : ils sont partis de Vannes, ils sont allés aux Antilles via les Canaries et le Portugal et ils sont revenus via les Açores. C'était quand même un sacré périple mais derrière le côté sportif – qui est intéressant – il y avait l'idée de pouvoir amener des gens à réfléchir sur les différentes formes d'énergie. Ils ont monté une association, dont Eugène et moi faisons partie – ils nous ont demandé d'en faire partie, nous avons accepté. C'est très difficile à démarrer une chose comme ça, l'idée est magnifique et on avait pensé à quelque-chose que nous n'avons pas réussi à mettre au point parce qu'il y a des gens qui travaillent etc, mais on avait pensé faire une chose vraiment intéressante et j'espère qu'on le fera, ou qu'ils le feront parce-que moi je commence à être un peu périmé. L'idée était de partir de Paris avec ce bateau qui a traversé l'Atlantique et d'aller de Paris jusqu'à l'embouchure du Danube en mer noire en faisant un maximum de pays et de fleuves en Europe et de parler partout de leur idée, de réfléchir à quelles sont les énergies de demain ? Qu'est-ce qu'on peut faire ? Quelles sont les attitudes à avoir ? etc. C'est un peu une réponse au propos que je tenais tout à l'heure. Et bien ils ont entamé cette chose, ce n'est vraiment pas évident. J'espère qu'on aura l'occasion de continuer ça, ça n'a pas pu se faire cette année, peut-être que ça pourra se faire dans les années futures.

PG : J'espère qu'en descendant le Danube il n'y aura pas de problèmes d'allergie parce qu'il faut savoir que c'est une rivière hautement industrielle et très fortement polluée. Donc à faire avec un maximum de précautions certainement ! Mais il y aura lieu de parler de cela ; il y a du boulot, ça c'est sûr.

Je voulais encore une fois revenir sur un malentendu peut-être. Je ne voulais pas du tout minimiser la pollution de la mer, je voulais simplement dire pas plus que dans l'air, il y a beaucoup de gens qui habitent sur la mer, pas plus que dans l'air. Par contre il est tout à fait évident que toutes les activités terrestres, que ça soit l'agriculture, que ça soit l'industrie, que ça soit simplement le fait de vivre, à des conséquences qui se passent très loin de nous, qui sont souvent invisibles et qui, de ce fait là, sont peu ou mal connues. Heureusement il y a des groupements comme Greenpeace qui tirent la sonnette d'alarme, qui documentent, qui sont là quand il y a des choses qui se passent. Donc la même chose évidemment dans l'atmosphère. Ce n'est pas parce que nous ne vivons pas dans l'air qu'on ne le pollue pas. Bien au contraire, nous savons tous

aujourd'hui le niveau de pollution qui est atteint. (à Alain Conan) Dans ton discours il y a un petit mot qui m'a sauté à l'œil, ou à l'oreille plutôt, c'est le 'confort'. Je pense que le confort c'est un des fondements de beaucoup de dysfonctionnements dans le sens où je pense qu'il y a peu de gens qui pensent réellement à ce qu'est le confort. Qu'est-ce que le confort ? Est-ce que le confort c'est de tout avoir ? Est-ce que le confort c'est d'avoir chaud quand il fait froid et froid quand il fait chaud ? Finalement si on pousse ce raisonnement à l'extrême le confort serait quand on ne sent plus rien : ni chaud, ni froid, ni trop clair, ni trop sombre ; et le seul moment à ma connaissance qui correspond à ce critère serait la mort (app). Est-ce que c'est ce que nous cherchons ? Donc je crois qu'il y a quand même quelque-chose à réapprendre, c'est de savoir profiter, se faire plaisir quand il pleut, prendre cela tel quel et le bonifier. Accepter. (AC : En Bretagne on sait le faire !) (rires) C'est pour ça que je suis venu et je suis déçu !

Donc je pense qu'il y a là une véritable réflexion car le fait de maintenir ce confort à tous niveaux – je parlais de chaud et de froid mais c'est aussi la mobilité, le fait d'avoir accès à un tas de choses qui sont souvent des désirs artificiels, des besoins qui sont créés dans une logique commerciale uniquement mais qui n'ont rien à voir avec nos besoins fondamentaux, qui sont très différents. Je crois que là il y a vraiment un terreau pour une évolution fondamentale de ce que sont nos valeurs, en tout cas dans sociétés occidentales – il y a d'autres franges, de petites sociétés qui ont peut-être une approche différente par rapport à cela mais qu'on est aussi en train de pervertir par cette course à 'ce qu'il faut avoir', donc tout ce que cela sous-entend : la production, les transports, le recyclage qui est très loin d'être opérationnel, donc des déchets engendrés par cette logique-là.

H : J'avais juste envie d'insister un peu car, et j'avais envie de le dire à l'inauguration tout à l'heure mais je ne l'ai fait, il y a six personnes ici qui sont venues à la voile et comme Alain Guillard le dit, plutôt cela que de consommer trois litres d'énergie fossile pour venir du Morbihan à ici. (Aux intervenants) Et je pense que vous avez l'intention de repartir avec le catamaran ? Eugène en tout cas, Alain je ne sais pas (AC : Oui, moi aussi). Je trouve que c'est chouette. Bon il y a des gens qui sont venus de Douarnenez à pieds aussi mais c'est évident que quand on est en Suisse on ne peut pas faire la même chose, c'est difficile de venir à la voile. Je voulais juste saluer ça. Ils étaient six à venir, je les ai rencontrés tout à l'heure en prenant un café à bord et j'ai l'impression que pour les prochains événements on devrait un peu plus inciter à cela – on pensait le faire sur tout ce qui est covoiturage, etc. en donnant les adresses aux uns et aux autres et en l'occurrence ça c'est fait naturellement et donc bravo à eux ! D'ailleurs si ceux-ci désirent intervenir qu'ils le fassent, ou si il y a des questions dans la salle allez-y.

Du public : Je souhaiterais émettre un vœu et faire un constat, un regret mais qu'on peut aussi transformer en vœux. Le premier vœu concerne la course au large. La course au large fait rêver beaucoup de monde. Je dirais que tout le monde s'y intéresse ou presque. Dans les écoles on suit de près le transat et plus particulièrement le Vendée-Globe, cette course en solitaire sans assistance et sans escale, parce que c'est encore une des grandes aventures de ce monde et donc par ce fait cette manifestation extraordinaire a valeur d'exemple. Donc on arrive à faire un tour du monde à la voile à partir des énergies naturelles. Naturelles mais pas jusqu'au bout parce que pour faire un Vendée-Globe on embarque entre 300 et 350 litres de gazole. C'est un peu dommage quand on fait une course à la voile. Les courses sont de plus en plus énergivores puisqu'il y a de la technologie hi-tech à bord, il y a des technologies qui sont très sophistiquées. Au niveau de la météo, à une époque pas si lointaine on observait le ciel et la mer. Maintenant quotidiennement et plusieurs fois par jours on peut récupérer des fichiers météo internet. Comme il y a des sponsors on doit envoyer des images tous les jours et pour les médias également. Donc ce sont des courses qui sont très énergivores, mais – sans cracher sur la technologie, bien au contraire – est-ce qu'on ne pourrait pas imaginer une telle course, qui finalement n'est pas une course autour du monde où on cherche absolument à battre un record, mais où on cherche simplement à gagner, donc si on ralentissait un peu le bateau par une trainée de quelques centièmes ou dixièmes de nœuds, et si on imposait les mêmes règles à tous les coureurs je pense qu'on pourrait alimenter tous ces appareils modernes, pilotes, micro, internet, et autres, à partir d'énergies qu'on pourrait produire comme éoliennes, panneaux solaires, turbines à eaux... C'est un vœu que j'émet ; que l'on n'embarque pas une goutte de gazole pour un Vendée-Globe ou une transat Jacques-Vabre qui va partir bientôt. Parce que ça a valeur d'exemple, surtout auprès des plus jeunes.

ER : Je peux donner mon avis. J'ai fait pas mal de courses. On n'avait même pas de GPS à l'époque, on était obligés de faire le point au sextant. Donc c'est pour dire que c'était très intéressant aussi et ça a changé

beaucoup de choses parce que la partie navigation avait une importance considérable et certains bon régatiers se faisaient battre par de meilleurs marins qu'eux simplement parce qu'ils faisaient une meilleure navigation. Donc c'est vrai que la proposition qui est faite là me semble vraiment très intéressante et si ça ne tenait qu'à moi je souscrirais volontiers à ça et je demanderais effectivement qu'un hydro-générateur, un panneau solaire et une éolienne remplacent les 350 litres de fuel, ça serait certainement très intéressant. Mais le Vendée-Globe n'est pas la seule course et je la mini-transat qui vient d'arriver et qui a été magnifiquement gagnée par Le Blevec, elle est une course de bateaux de six mètres cinquante extrêmement rapides et qui ne dépendent pas d'énergie fossile ou presque pas en pratiquement aucune pour certains concurrents. En tous les cas c'est bien comme proposition.

Du public : Je ne voudrais pas monopoliser la parole mais j'ai un autre regret que l'on pourrait transformer en souhait et en vœux. J'habite à côté de Bénodet et tous les dimanche matins je vais me balader à pieds sur la plage de Kermor entre Sainte Marine et L'Île Tudy. Et bien il ne se passe pas un dimanche sans que je ramasse des culs de chalut ou des morceaux de palangre, ou alors des filtres à gazole ou des fûts d'huile, ou plutôt des fûts à huile. Je ne jette pas la pierre aux marins-pêcheurs mais je dis que c'est aussi, non pas leur terrain de jeu mais leur terrain de travail et, comme vous le disiez tout à l'heure, il faut une mobilisation générale et faire feu de tout bois : la marine de commerce, de guerre, les coureurs, les plaisanciers mais aussi les marins-pêcheurs.

PG : Je n'ai pas de réaction sur cette remarque. J'aimerais juste revenir sur la question précédente concernant la course au large. Fort heureusement on organise pas du tout le même type de course avec des bateaux à moteur. Donc les 300 litres de fuel embarqués sont absolument symboliques, comparé à ce que consommerait une vedette ou n'importe quel vaisseau à moteur qui ferait la même chose. Cela a d'ailleurs été tenté pour battre le meilleur temps de tour du monde au moteur, il y a eu plusieurs ravitaillements en route et je ne suis pas certain que ça reste le meilleur temps actuellement. Non je crois que c'est tout à l'honneur d'une technologie qui est quand même presque à cent pour cent passive que sont les voiliers qui reviennent en fait aux seules machines capable aujourd'hui de boucler un tour du monde en totale autonomie. Je pense aussi que les 300 litres de fuel sont totalement symboliques par rapport à l'énergie grise emmagasinée dans la construction de la coque, quand on pense aux techniques du carbone, des composites, des gréements et autres. Donc je dirais que les 300 litres de mazout sont plus une question de philosophie de course. On peut effectivement dire avant d'organiser une course « Chaque coureur reçoit un paquet avec des planches de bois, un rabot et le premier qui a fait le tour du monde à gagné ! »(rires)

AC : Je voulais réagir un peu sur les choses que vous ramassez sur les plages. On revient encore au problème de mondialisation. Parce que, ici encore il y a pas mal de choses qui sont maîtrisées et parmi les patrons de pêche – moi j'ai fait mon service militaire avec deux types qui sont restés des amis formidables, et qui sont deux patrons de pêche qui ont travaillé l'un sur les thoniers senneurs en océan indien et l'autre dans le Pacifique. Hors ils sont, je dois dire, complètement d'accord avec les propos que je peux tenir et quelques fois, au moment où j'ai pu faire des actions qui ne plaisaient pas beaucoup à beaucoup de gens, quand je les rencontrais en particulier autour d'un petit verre de rouge dans un bistrot du port à Concarneau ils me disaient vas-y, il ne faut pas mollir, c'est ça qu'il faut faire ! Mais à côté de ça vous avez la mer qui est littéralement piratée par des pêcheurs Asiatiques, Coréens, Chinois, Japonais et vous les trouvez partout ! Dans des endroits où vous ne vous y attendez pas. Lorsque je suis parti avec le Rainbow Warrior pour Tahiti en partant de Sidney via Auckland, nous sommes descendus faire un tour dans la mer de Tasmanie. Et bien on a trouvé des filets dérivants de cent kilomètres de long. C'est épouvantable ! C'est un chapitre total ça, le problème de la surpêche en mer. Vous avez dû assister récemment à cette espèce de scandale des marins-pêcheurs à Marseille, moi je trouve ça scandaleux. J'ai fait une lettre ouverte aux pêcheurs, aux Affaires Maritimes et à la municipalité de Marseille en étant étonné que ces pêcheurs n'aient pas compris qu'en faisant ces actions c'était leur sauvegarde à eux. Et que si les pêcheurs se mettaient eux-mêmes à vouloir aller dans ce sens là on arriverait peut-être à lutter contre ses pirates pêcheurs de la mer un peu partout. Mais c'est vrai que là aussi on a fait des économies. Il y a des bateaux de plus en plus cher, de plus en plus sophistiqués, pour lesquels il a fallu d'avantage de poisson, qui ont amené d'autres sophistications. Et tout à coup c'est un truc absolument sans fin et le résultat c'est qu'autrefois on pouvait marcher de Terre-Neuve à Louisbourg en face, en Nouvelle-Ecosse, à pieds en marchant sur les morues, ou traverser de Norvège jusqu'en Angleterre en marchant sur les bancs de harengs. Il n'y en a plus ! Donc il y a

quand même quelque chose qui ne va pas. Parce que ça ça existait en 1954 lorsque je préparais (?) à Dunkerque il y avait des rues où il y avait des fumeries de harengs, ce n'était vraiment pas cher. Moi je me suis bouffé pendant un an des harengs fumés parce que je n'avais pas les moyens d'acheter autre chose. On avait vraiment le choix de tous les harengs. Mais il n'y en a plus.

Donc là il y a un problème et c'était un petit à-côté des choses qu'on peut trouver sur les plages mais qui ne sont pas forcément le fait des pêcheurs du coin. J'ai fait toute une campagne avec des scientifiques au Spitzberg. Et bien au Spitzberg, sur des plages où personne n'avait mis les pieds, c'était des détritiques sur des kilomètres et des kilomètres.

ER : Moi j'aimerais bien réagir aussi parce que moi aussi je ramasse des déchets sur les côtes. Encore une fois dans le golfe du Morbihan il y a une association qui s'appelle Golfe Clair et tous les ans ou deux/trois fois par an on se mobilise pour aller ramasser des déchets sur les côtes. D'ailleurs mon épouse me dit il ne faut pas y aller, il faut s'attaquer à ceux qui les jettent. C'est vrai qu'elle a raison mais en attendant moi j'y vais quand même et je maudis ça. C'est à la source qu'il faut attaquer. C'est-à-dire qu'on est quand même toujours victimes. On se bat contre le nucléaire et les autres ils rigolent avec leurs salaires de ministres dans ces travaux-là. Donc là aussi il y a quelque chose qui ne va pas. Nous on a le rôle de ramasser la merde de gens qui ne méritent pas du tout ce qu'ils ont. Donc voilà, ça aussi je voulais dire que ça ne va pas du tout ! (rires)

H : Je vais passer la parole. Mais d'abord j'ai envie de réagir par rapport à ce qui a été dit tout à l'heure parce que moi je trouve que les courses, toutes les courses qui ont lieu autour du monde, qu'elles soient petites, grandes ou autres, il y a une dépense énorme de recherche d'énergie pour essayer de battre des records, d'aller plus vite. Je pense qu'à chaque fois qu'on se fixe des règles assez sévères vis-à-vis des énergies fossiles – je sais bien que 300 litres ce n'est pas grand chose par rapport à l'énergie grise – mais si il pouvait y avoir des pénalités par exemple sur la construction des bateaux, sur les énergies grises, si on dit « on n'utilise pas une goutte d'énergie fossile » dans ces cas-là moi je suis convaincu que l'efficacité des panneaux solaires, des éoliennes et des hydroliennes ça va progresser beaucoup plus vite. Parce que là il y a de l'argent pour faire des bateaux très performants pour gagner des courses. Donc je trouve que dans cet état d'esprit, il faut essayer d'être extrêmement exigeant vis-à-vis des règles de course dans ce sens là. C'est comme la course de la traversée de l'Australie en véhicule solaire : dans les premières courses la moyenne c'était quarante à l'heure pour la traversée, là on en est à quatre-vingt dix ou quatre-vingt quinze kilomètres heure en se fixant des règles drastiques. Et ça fait progresser. Je pense que dans les années qui viennent, ça paraît fou mais on va être dans les cent trente ou cent quarante kilomètres heure parce qu'avec de fines couches de cristaux sur les panneaux solaires on arrive avec un soleil rasant sur le panneau à avoir une énergie pratiquement aussi importante que si le panneau est plein sud. Donc je crois que se fixer des règles drastiques comme cela peut être intéressant pour la recherche, et donc il faut aussi le considérer dans cet état d'esprit.

Du public (A. Guillard) : J'aimerais réagir aux propos d'Alain Conan, d'abord concernant la pêche. Bien sûr il y a une surpêche. Tout le monde le sait. Mais seulement il faut savoir que l'espèce cachalot mange autant de poisson que les hommes. Les cachalots, il y a deux cent ans il y en avait peut-être cinq à dix fois plus qu'aujourd'hui. Si on prend tous les mammifères marins la proportion est encore plus forte. La ponction de l'homme dans la nature, dans l'océan par rapport aux grands prédateurs marins c'est infime. Les oiseaux de mer mangent beaucoup, beaucoup, beaucoup plus de poisson que nous. Quand vous voyez un cormoran qui bouffe deux kilos par jours... imaginez. Une seule colonie de pingouins des îles Crozet en Antarctique, un million d'individus, les pêcheries Françaises entières à elle seule. Alors le problème – il faut arrêter de taper sur les pêcheurs ; c'est sûr qu'il y a un problème de surpêche, qu'il y a un problème de moyen de ponction du poisson – mais il y a surtout un gros, gros, gros, gros problème bien plus difficile à résoudre que la surpêche, c'est la pollution des mers, et surtout sur les zones d'alevinage sur les plateaux continentaux. C'est là que viennent se reproduire les poissons. C'est là qu'ils ont besoin de grandir. C'est là que les embryons ont besoin d'une eau parfaitement pure. Hors c'est là qu'elle est la plus dégueulasse parce que nous rejetons nos polluants. Nos polluants d'origine agricole, nos pesticides... Je crois que le Grenelle de l'Environnement a demandé dix ans avant de commencer à lutter contre les pesticides ? C'est sûr que c'est beaucoup plus facile de taper sur les pêcheurs que de s'attaquer à la cause du problème. La cause du problème c'est notre société de surconsommation et de production de richesse – de 'richesse' entre

guillemets parce qu'ou est la richesse quand nous devenons si dépendants des effets néfastes de la richesse ? Je m'étonne.

Alors, pour en revenir à ce que tu disais, Eugène, tout à l'heure, il y a une parole qui dit « Homme libre tu chériras la mer », et bien l'homme libre il va la chérir en fantasme parce que bientôt qu'est-ce qui va lui rester ? Il va lui rester les rêves parce qu'il ne pourra plus les accomplir. Moi j'ai un bateau dans le golfe du Morbihan. J'utilise le moteur... déjà j'ai un moteur, j'aimerais ne pas l'utiliser, mais je l'utilise – et je dois être l'un des extrêmement rares qui l'utilisent vraiment quand il ne peut pas faire autrement. Le problème c'est que nous sommes dans des régions où tout est pensé pour le moteur. Allez mouiller dans un mouillage forain dans le golfe ! Et bien il faut être un craque (AC : C'est ce que faisaient les sinagos...) Non mais au temps du sinago... Moi j'ai vu des plans de mouillage de Port-Navalo, si on se met cent vingt ans en arrière on voit les photos de Port-Navalo, il y avait autant de bateaux que maintenant mais ils étaient rangés de façon harmonieuse. Ils pouvaient partir à la voile au bout du port quand ils avaient caréné leur canot sans anti-fouling parce qu'ils n'en avaient pas, ils n'avaient pas besoin de mettre de poison sur leur coque à cette époque-là. Pourquoi on a besoin de mettre du poison sur nos coques ? Le catamaran qui est ici dans le bassin il n'a pas d'anti-fouling, ça fait des années qu'il n'en a pas. Sur les bateaux que je construis maintenant, j'impose « interdiction aux propriétaires de mettre des anti-fouling ». Et puis maintenant je vais imposer l'utilisation des moteurs électriques, avec recharge en solaire ou en éolien ou encore en hydrolien.

Je voulais revenir sur l'exemple du golfe du Morbihan. On ne peut pas sortir de son mouillage à la voile. C'est difficile. Moi j'ai un bateau qui fait douze mètres, et bien il faut bien viser. C'est tout barré par les concessions ostréicoles. Des concessions ostréicoles avec cinq mille bateaux qui sont mouillés l'été dans le golfe du Morbihan, avec des peintures sous-marines, et on va bouffer les huîtres ! Qui sont l'un des meilleurs filtrants de l'océan. Cherchez l'erreur. Moi je ne comprends pas cette logique. Je me souviens que mes parents allaient à la pêche à pieds à Carantec pour ramasser des crabes – et bien allons ramasser des dormeurs maintenant dans la baie de Carantec, ou à Penestin ou à Damgan ou n'importe-ou ailleurs. On ne trouvera rien.

AC : Ce n'est pas tout à fait vrai Alain. Pour le petit sourire, hier soir j'ai partagé avec Eugène et sa famille la pêche à pieds d'Eugène d'il y a eux jours. Pêchée sur Er Lannic. Beaucoup de gens connaissent cette île où on voit encore les menhirs qui partent dans l'eau. Et bien il avait ramené des huîtres qui étaient formidables, des pétoncles, des chèvres, des étrilles, et des ormeaux. Moi quand j'étais jeune j'étais réfugié dans le golfe du Morbihan à partir de 1943, non seulement je vivais dans le golfe du Morbihan mais j'allais à l'école puisque Saint Louis de Lorient avait été rapatriée dans l'île de Berder que sans doute beaucoup d'entre vous connaissent. Et bien il n'y avait pas tout ça. Je te jure qu'il n'y avait pas tout ça dans le golfe du Morbihan, il y avait des pétoncles, mais pour des étrilles on était obligés d'aller à Saint-Jacques, de l'autre côté pour les pêcher. J'ai été très étonné et en tout cas je me suis régalé.

Du public : Jacques Blanken. Je voulais rebondir au sujet des bateaux de course mais avant, pour aller dans le sens de Mr Conan, si il n'y a pas de problème de surpêche, comme le disait le monsieur derrière moi, et qu'il y a un problème de pollution, il y a quand même le problème des filets dérivants qui sont des engins de pêche qui captent absolument n'importe quoi, c'est absolument pas sélectif, c'est horriblement destructeur et là il y aura certainement quelque chose à faire.

Mais je voulais revenir sur les bateaux de course. Ça a quand même d'hors et déjà des effets positifs. Les 300 litres de fuel embarqué c'est peanuts. Ça a tendance à diminuer parce que ça sert bien sûr à fournir de l'énergie électrique à bord du bateau. Cette énergie sert aussi à pomper de l'eau dans les ballastes parce que les soixante pieds océanique ont des ballastes. Aujourd'hui avec les quilles pendulaires ils ont des ballastes beaucoup moins importants donc ils ont besoin de moins d'eau à transférer d'un côté à l'autre de la coque à chaque virement de bord. D'autre part 300 litres c'est du poids additionnel et donc je pense que les coureurs eux-mêmes feront tout ce qu'ils peuvent pour diminuer au maximum ces 300 litres. Ce que je veux dire c'est que c'est l'utilité de ces bateaux de course et de tous les bateaux de course. On peut aussi râler sur la course automobile mais elle a fait faire des progrès au moteur. La course hauturière fait faire des progrès extraordinaires en matière d'architecture et de construction navale. Je ne sais pas si vous avez entendu parler d'un bateau qui s'appelle Mari Cha IV, qui est un bateau qui doit faire presque cinquante mètres, en carbone époxy avec une quille pendulaire de 4 ou 5 mètres de tirant d'eau. J'ai eu l'occasion d'être dans une vedette qui marchait à dix-neuf nœuds, ce bateau-là était au près – c'est une goélette, il a deux mâts de même taille et un foc, et il y avait une quarantaine de personnes à bord qui ne faisaient rien

parce que tout est électrique – au près, à environs trente, trente-cinq degrés du vent, ce bateau-là nous rattrapait. On marchait à dix-neuf nœuds. Quand on voit quelque chose comme ça on se dit que le bateau de transport, le bateau commercial de demain, il existe déjà. Ce bateau a le record de l'Atlantique en monocoque – quatre jours et quelques heures. Donc un bateau qui peut traverser l'Atlantique en quatre jours il y a des quantités de gens qui sont prêts à mettre un peu d'argent pour traverser l'Atlantique dessus. C'est certainement plus agréable, selon les goûts, plutôt que de traverser en avion ou sur un bateau. Par conséquent je dis que le bateau de demain existe, c'est un immense soixante pieds océanique. C'est l'enfant de la course, le bateau commercial de demain.

H : Des commentaires ?

Du public : Ce n'est pas réaliste d'envisager un bateau commercial à la voile. Il y a la réalité économique. Ça ne tient pas la route, je ne vois pas comment on pourra un jour mettre des bateaux de commerce à fonctionner à la voile. Je pense que c'est un joli rêve. (réactions dans la salle : Pourquoi ?) Parce qu'il y a des impératifs commerciaux qui ne sont pas compatibles avec le fonctionnement à la voile, c'est tout. Ça c'est la belle utopie.

ER : Moi je vais réagir parce que j'ai été arraisonné par les Mexicains. On est allés à la voile voire les Zapatistes et on avait fait de la publicité autour de cette action évidemment. Ils nous ont arraisonnés et obligés à rester à Porto Madero, une île qui est juste à côté de la frontière du Guatemala. Pendant un mois je suis resté là et tous les matins je voyais des bateaux, des espèces de pinasses, sortir avec des 180, 200, 300 chevaux, ils partaient en mer et ils revenaient le soir. Il y avait plein de moteurs foutus, rouillés, de l'essence... Ces gens-là allaient de plus en plus loin, ils vivaient toujours dans des huttes misérables. Ils étaient dans l'huile de moteur, c'était lamentable ! C'est-à-dire que les grands vainqueurs de ça c'était Yamaha, Texaco et je ne sais quelle huile marchande. Moi je vais à la pêche à la voile, donc c'est possible de pêcher à la voile. L'exemple qui a été soulevé tout à l'heure du bateau qui traverse l'Atlantique aura son utilité, et moi je rêve de voir – il y a un primeur à Saint Goustan, sur la rivière d'Auray – je rêve de voir ce type débarquer ses primeurs avec sa brouette sur un bateau, aller les vendre au marché de Vannes, parce que Vannes c'est également un port. C'est-à-dire que je pense que toutes villes qui ont la chance d'être un port devraient utiliser cela comme un port. Quand je pense que Lorient a bouché son port qu'elle avait au cœur de la ville pour en faire un parking ! Et bien j'espère qu'un jour le maire de Lorient, plus intelligent que ceux qui y étaient avant, Le Drian et compagnie, va rouvrir ça et faire venir des voiliers. Donc moi je suis tout à fait d'accord le voilier c'est l'avenir... (à P. Gallinelli) Et là tu vas pouvoir réagir..

PG : Oui, ce que je disais c'est simplement que le voilier existe depuis la nuit des temps et il a permis à l'humanité de découvrir le monde, de dresser l'ensemble des cartes qu'on peut voir sur une mappemonde aujourd'hui. Ce n'est pas avec des bateaux à moteur qu'on a fait ça, c'est avec des voiliers. Je pense que ces voiliers existent et il suffit de les remettre au goût du jour.

Du public : C'est clair que c'est intéressant comme approche mais ce qui est sûr c'est que dans le contexte actuel il y a beaucoup de choses à revoir. On ne peut pas assurer les timings qui sont demandés par le commerce international, c'est ça que je veux dire. Avant qu'on trimbale des containers à la voile... Oui il va falloir que ça change.

AC : Pour continuer à parler d'économie de marché, c'est sûr qu'actuellement il n'y a pas une concurrence possible avec ces monuments de bateaux qui naviguent à travers le monde. Mais il va falloir y penser parce que quand il ne va plus y avoir de quoi alimenter les moteurs, il va falloir trouver autre-chose. A moins qu'on ait disparu avant, c'est possible aussi.

Du public (Julian Stone) : Je veux juste donner un exemple du passé assez intéressant et qui laisse songeur. Je le livre comme ça sans le commenter : Au troisième siècle après Jésus Christ, Rome et son agglomération comptaient un peu plus d'un million de personnes et l'Italie était incapable de produire le blé pour nourrir l'ensemble de ces gens. Le blé venait principalement d'Egypte et il était transporté sur d'énormes céréaliers à voiles de plus de soixante mètres et qui nourrissaient l'ensemble de cette population. Donc ça c'est un exemple qui peut nous laisser assez songeur parce que finalement, c'est ce que disait Peter tout à l'heure,

depuis l'aube des temps on transporte des hommes et des marchandises, et parfois sur de très très longues distances, sans avoir recours aux énergies fossiles.

Du public : On sait aussi qu'aucun bateau n'est capable d'aller aussi vite qu'un voilier autour du monde.

Du public : Paul Jourdrain. J'étais Brestois jusqu'en Mars et maintenant j'habite à Douarnenez. Je parle de Brest parce que l'an dernier j'ai assisté à un colloque sur la biodiversité du littoral, organisé par Science et Ethique. Il y avait aussi un petit colloque organisé par des étudiants de master de l'IUM Environnement Marin, sur la question de la glisse. C'est-à-dire que ce n'était pas l'objet lui-même, l'instrument qui est en cause mais la massification, c'est-à-dire l'effet de masse sur les cordons de dunes, sur le fait que les kayaks allaient dans des endroits isolés où il y avait des nidifications, etc.

En même temps il y avait une bonne prise de conscience et on l'entend ici aussi. Mais finalement de revenir ici je me repose la même question, puisqu'on parlait de faire d'abord ce qu'on peut là où on se trouve, d'avoir des données. Par exemple une donnée en Finistère : à Brest il y avait Jean Kerhoas, de Nautisme en Finistère, et je lui ai posé cette question là : Combien de chevaux vont sur la mer chaque année en Finistère ? Evidemment des chevaux vapeur pour le plaisir. Parce que, pour revenir sur la question du commerce, il ne s'agirait pas de remplacer une technique par une autre comme si on remplaçait les éoliennes par le nucléaire ou inversement. Là on a un problème particulier : des activités de plaisir qui tournent autour de la navigation de plaisance, si on veut, même la pêche, etc. Et puis d'un autre côté chaque année on a du cent-cinquante chevaux, etc. Moi je vais à la pêche avec une canne à pêche sur la côte, et je vois des gars qui arrivent avec leur moteur et puis avec leur petite canne ils vont se mettre à cinquante mètres de moi parce que si je suis sur la côte c'est que ça doit être bon. Vous voyez un peu l'énergie dépensée pour faire ça. Surtout s'ils sont venus de Paris en tractant leur truc. Donc un chiffre tout simple : on additionne le nombre de chevaux qui sont déclarés dans chaque quartier maritime du Finistère, on essaie de faire des péréquations pour voir tout ce qui peut venir autrement. Il y a des masses de chiffres à trouver mais ça doit être assez simple, c'est des additions. Puis on remonte à, je ne sais pas, par exemple 1958 pour arriver à 2008, et on regarde chaque année de combien ça augmente. La courbe serait assez rigolote, et pourtant c'est que pour du plaisir. Des fois on se demande si certains comportements autour du moteur ne relèvent pas un peu de... Je dis parfois que l'homme, finalement, ce qui le différencie des autres espèces c'est qu'il peut faire les parades sexuelles de pratiquement toutes les espèces qui existent. Sans parler de la mante religieuse... (rires) Il faut penser au grand capricorne avec, vous savez, ses gros pare-chocs ! Bon j'arrête là-dessus.

Cette question elle était simple : on additionne le nombre de moteurs déclarés dans chaque quartier maritime du Finistère. On fait une courbe et on met ça de 1958 à 2008 et on se dit tient voilà il y a une corrélation entre la puissance moteur et la constitution Française, on peut dire n'importe quoi, mais au moins qu'on sache.

H : Je vois qu'il y a de nombreuses études qui se préparent. En tout cas sur le développement des moteurs, je pense que dans les discussions qu'on aura demain et après-demain, on doit avoir un peu une réflexion politique. Quand on va discuter de la gestion des ports ou de tout ce qui peut toucher un peu au label d'éconavigation. Je rêve, si on arrive à définir ce qu'est l'éconavigation, qu'on puisse avoir des places au mouillage ou des places de port à des prix bien plus attractif si on a des bateaux non-polluants ou des comportements à la mer non-polluant par rapport à tous ces bateaux à moteur. Il peut y avoir des taxations différenciées, ou des paiements différenciés selon qu'on soit un pollueur de la mer ou pas. Je pense qu'il y aura des politiques à mener dans ce sens. (réaction : il n'y a pas de politique, c'est l'inverse). Pour l'instant, mais on est là pour essayer de trouver des solutions pour que ça ne se passe pas...

PG : Juste pour en finir avec la question des bateaux à moteur il faut savoir qu'ils sont quand même indirectement taxés par le simple fait qu'ils consomment soixante à cent litres de carburant à l'heure. Donc peut-être que le prix de l'énergie n'est simplement pas assez cher aujourd'hui, mais le jour où le litre de gazole va coûter deux, trois, quatre euros, ces gens-là vont aussi réfléchir et se dire qu'il y a peut-être d'autres moyens de se faire plaisir.

Du public : François Lelièvre, je construis des bateaux à Nantes. Je suis en train de lire en ce moment le livre de Jean Randier qu'il a consacré aux grands voiliers nantais. Il faut dire que les grands voiliers en

général, les grands voiliers en acier, ont été extrêmement rentable à partir des années 1880, où déjà la vapeur se développait énormément. Parce qu'effectivement ils permettaient un volume bien plus important que les voiliers en bois. Notamment pour tout ce qui était pondéreux et ne nécessitait pas des temps de livraison rigoureux, c'était extrêmement rentable d'utiliser ces bateaux. Il y a des armateurs qui ont fait énormément d'argent. C'est surtout des contraintes sociales qui ont fait qu'on a dû les abandonner après la première guerre mondiale. Il y a eu quelques tentatives pour les maintenir mais de fait ils ne cadraient plus avec les lois sociales et aussi la disponibilité de la main d'œuvre qui trouvait que c'étaient des métiers extrêmement pénibles. Mais je pense qu'on a un gros problème d'abandon de technique. On a des 'rugosités' vis-à-vis de la modernité qui font qu'on a trop peu, dans nos pays, de conservatoires de techniques dans lesquelles puiser. On fait des musées d'art premier où l'on se rend compte qu'il y a bien des peuples qui avaient inventé la démocratie où l'émancipation de la femme avant les occidentaux. Je pense que pour les technologies c'est pareil. Il n'y a pas de technologies 'anciennes'. Des technologies comme le rivet, par exemple, qui nous dit que ça ne va pas être quelque-chose de tout à fait intéressant au niveau énergétique de la réutiliser. A mon avis tout doit être réévalué et, à mon avis, la navigation à voile il faut dire qu'il y a très peut de choses pour la rendre rentable aujourd'hui, quand on voit effectivement ce qu'elle a été au vingtième siècle.

AC : Il existait en 1958 un trois mâts Suédois qui faisait Lorient, Les Sables d'Olonne, Paimboeuf, Hennebont, Auray et la Manche de Bristol avec du charbon d'Angleterre et des poteaux de mine dans l'autre sens. C'était un petit trois mâts Suédois qui s'appelait l'Isolda, le capitaine s'appelait Al Green, il avait quatre-vingt cinq ans, parlait anglais, français, suédois et breton parce qu'en plus de sa navigation qui lui faisait bien gagner sa vie, à quatre-vingt cinq ans il savait encore courir vaillamment la gamine en Bretagne et il avait appris à parler breton. Il y avait donc encore de la rentabilité chez les voiliers dans les années cinquante.

H : Je vais vous demander de nous donner deux, trois minutes chacun pour conclure car il va être temps. S'il y a quelque chose qui vous est resté en tête ou bien une idée pour les deux jours qui viennent, allez-y l'un après l'autre.

ER : Je reviens aux histoires d'énergie. Quelques fois on dit qu'il faut des éoliennes etc. Moi je dois dire qu'avant de poser cette question – je suis bien entendu partisan du solaire, de l'éolien, etc. – je voudrais partir d'un module individuel. Je pense que plutôt que de faire des grandes installations avec des compteurs et des tuyaux, je pense que ça serait très intéressant de partir de l'autonomie. Je pense que l'autosuffisance, donc l'autonomie et la liberté, est la seule chose qui puisse rendre l'être humain heureux. Donc je pense qu'il faudrait axer les efforts pour rendre tous les habitants de la Terre autosuffisant, (app) avec de petites installations à l'échelle humaine, villageoise, avant de penser au monde militaro-industriel.

PG : Dans le prolongement de cela je dirais aussi que la mer est un lieu d'apprentissage magnifique de l'autarcie ou de l'indépendance parce que la vie sur un bateau donne justement ce cadre où l'on a une limite physique qui est donnée, où l'on a un temps impartit sur lequel il va falloir vivre à bord. Je crois qu'en cela le voyage sur un petit bateau en particulier est une école magnifique pour apprendre aux gens l'amour de la nature, l'amour de la mer, et puis cette approche d'indépendance, d'autosuffisance et d'autarcie. Je crois qu'on est dans le vif du sujet. (app)

AC : Je n'ai pas grand-chose à ajouter à ce que je disais tout à l'heure. Il me semble qu'il faut arriver à faire bouger les choses. Je lisais dans une revue ce matin ou hier soir que le discours se fait beaucoup autour de « Il n'y a qu'à, il faudrait, on devrait etc... », c'est aussi quelque chose qui m'agace un peu. J'ai envie de dire : quand-est-ce qu'on va réapprendre à réagir ? Je crois qu'il est plus que temps. On est peu nombreux ; nous avons la chance d'avoir des possibilités de vivre dans une société dont la culture a permis la réflexion. Je vis beaucoup dans un pays qui est très difficile à vivre, c'est le Bangladesh, et quand je reviens en France je trouve quand même qu'on est très chanceux. Et bien il faut arriver à prolonger cette réflexion à travers le monde. C'est peut-être là l'exemple français. On cherche souvent des exemples français qui soient un peu séduisants – et bien c'est peut-être à ce niveau-là qu'il faut arriver, à ce que notre pays puisse se servir de l'Europe à ses fins et que l'Europe, qui est quand même assez puissante puisse devenir un exemple que les autres pays suivraient. Je crois que c'est un peu la sauvegarde, la survie de la planète qui doit passer par là. (app)

H : Je voulais vraiment beaucoup vous remercier parce que je place toujours beaucoup d'espoir dans les débats – j'avais placé beaucoup d'espoir dans celui-ci et comme je ne suis pas déçu je vous remercie. C'était de grande qualité, je m'y attendais vous connaissant un peu. Merci beaucoup et merci aussi pour les questions et les interventions du public. Bonne soirée à tous et à demain neuf heures trente.