

La mer est mon métier

par Jean Chapon (X48)

Témoignage d'un «Ancien » à l'intention des jeunes (et moins jeunes) générations

Jean CHAPON – Ingénieur général honoraire des Ponts, des Eaux et des Forêts

X 1948 ENPC 1953

Travailler dans un secteur professionnel qui procure des joies, n'est-ce pas une chance qu'il faut rembourser, simplement en y faisant bien son métier ?

C'est d'avoir cette chance méritée, que ce soir, je vous souhaite de tout cœur ! ...

...

I- Intégrer l'Ecole Polytechnique a été pour vous un bon choix, mais aussi une chance, certes méritée pour votre travail, mais tout de même une chance dont ne bénéficient pas nombre de jeunes auxquels le milieu familial n'a pas permis de faire des études suffisantes ou qui ont été mal orientés dans leur vie scolaire.

Un proverbe suédois nous dit que « la chance ne donne pas, elle ne fait que prêter ». C'est dire qu'il faut rembourser ! en fait rembourser la collectivité !

Exercer un métier dans le domaine de la Mer exige des connaissances –dont une bonne part aura été acquise pendant vos études à l'Ecole Polytechnique : c'est à la fois un bon moyen de s'acquitter de la dette que constitue la chance d'avoir intégré et de connaître les plus grandes satisfactions matérielles, intellectuelles et morales – comme vous l'ont excellemment dit les camarades qui vous ont parlé de leurs activités - lesquelles constituent un panel très complet du Monde Maritime.

II- La Mer est en effet, un gisement très large et généreux de « richesses » de toutes sortes, dont la mise en valeur et l'exploitation est utile, sinon indispensable à notre humanité.

Quatre grands « gisements de richesses »

- La Mer est un vecteur de transport de personnes et de marchandises qui depuis l'origine de l'Humanité a permis de relier les continents.
- Elle est un gisement de ressources vivantes qui constitue un apport des plus importants à la nourriture des Hommes – à la fabrication de médicaments, et autres produits utiles pour la vie quotidienne.
- Elle est un gisement de ressources minérales et énergétiques, notamment d'une énergie qui ne produit pas d'émissions dégradantes pour l'environnement.
- Elle est, enfin, un élément déterminant de l'aménagement des zones littorales – auxquelles elle confère notamment une valeur esthétique qui en fait un cadre de vie privilégié mais dont le contact direct avec le milieu marin comporte parfois des risques pour l'Homme.

Contribuer à la production de ces richesses dont la mer est un précieux gisement est donc pour vous un bon moyen de rembourser à la collectivité la dette de votre chance.

III- Mais c'est aussi un bon moyen de développer en vous les vertus fondamentales que sont la constante recherche du progrès (qui implique la modestie de reconnaître la limitation de ses connaissances) et aussi la conscience des forces du milieu marin, en même temps que de sa fragilité.

En effet, qu'il s'agisse des mouvements de la mer, et de leur effet sur le littoral et les constructions humaines, du contenu du gisement de ressources vivantes, minérales et énergétiques, nous en savons aujourd'hui bien plus qu'il y a quelques siècles, mais ce qui reste à connaître est certainement aussi grand que l'acquis – et il faut avoir la modestie de le reconnaître, en même temps que la volonté à travailler dur pour en savoir plus.

Même modestie concernant la force de la mer comparée à nos moyens humains : c'est vrai les efforts que peut imposer une mer agitée à nos réalisations – comme également au milieu naturel du littoral.

En effet, la mer impose des efforts périodiques que nous savons de mieux en mieux prévoir mais aussi des actions aléatoires – dont nous devons cerner, de plus en plus exactement la probabilité d'occurrence, ... autant de choses qui exigent des connaissances mathématiques et physiques que vous pouvez acquérir par vos études à l'X !

Mais cette mer dont nous n'égalons jamais la puissance n'en est pas moins un milieu fragile que des accidents – résultant souvent de fautes commises sciemment ou inconsciemment par les Hommes, - peuvent dégrader, certes localement mais de façon très dommageable et durable. Et là aussi, il faut connaître encore beaucoup plus que ce que nous savons aujourd'hui,

... en même temps qu'il faut constamment avoir la volonté de limiter les risques, en adoptant un comportement « strictement raisonnable », par exemple en ne prélevant pas n'importe quoi ni n'importe comment dans le gisement naturel, au risque d'en épuiser certaines espèces, ou en ne rejetant pas dans la mer des produits qui en détruisent inévitablement la richesse : - même si les quantités rejetées semblent infimes par comparaison avec l'immensité du volume du milieu marin.

IV- Sans prétendre y avoir toujours réussi, c'est ce que je me suis efforcé de faire dans ma vie active et même de retraité.

Elève de la promotion 1948 de l'Ecole Polytechnique, j'ai pu entrer dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

1953 – 1955, j'ai fait mon apprentissage d'Ingénieur d'arrondissement (selon le qualificatif de l'époque) au service ordinaire et des bases aériennes de la Haute Garonne- à Toulouse ; un poste où il fallait faire beaucoup de travaux d'entretien routiers en régie directe, bonne façon d'apprendre à la fois le métier de l'administration et celui de l'entreprise de travaux publics, sous l'autorité de M. CHAMPSAUR, Ingénieur en Chef qui nous a appris que la condition essentielle que la régie soit « économique » était, bien sûr de faire de la bonne technique, mais aussi de veiller au plein emploi du personnel et du matériel – donc de savoir planifier, organiser, structurer le service à cette fin !

1955 – 1966 : appelé par le Directeur de ce service, Daniel LAVAL (que j'avais eu comme professeur de travaux maritimes à l'École des Ponts » et qui avait dû y apprécier mon travail).

C'est au service maritime (3^{ème} section) et de navigation (4^{ème} section) de la Seine Maritime que j'ai servi- notamment pendant 8 ans à l'arrondissement chargé des travaux d'infrastructure du port de Rouen.

- Une importante activité de dragage d'approfondissement et d'entretien en régie directe – car il n'existait pas à cette époque d'entreprise de dragage en France ! 1500 marins, 200 ouvriers d'atelier..... l'apprentissage routier Toulousain m'a été des plus précieux et en outre, ce métier « d'armateur » m'a permis de connaître et comprendre ce que sont des marins – même si ceux du service de dragage n'étaient pas confrontés aux tempêtes du large de l'Océan Atlantique !!.

- J'ai eu à réaliser un important aménagement des accès du port, dans l'estuaire et en rivière, pour obtenir une augmentation significative de la taille des navires qui fréquentaient le port. Notamment concernant l'estuaire, j'ai eu la chance de diriger l'étude sur modèle réduit à fond mobile effectuée par le laboratoire NEYRPIC (devenu SOGREAH) avec le réglage du modèle par un essai de reconstitution des fonds pendant les 100 ans précédents.

L'aménagement du nouveau chenal dans l'estuaire s'est fait au moyen d'aménagements adaptés, mais la grande leçon a été qu'il fallait composer avec les forces naturelles de la mer et les utiliser au mieux pour assurer le creusement et la stabilité du chenal, sans vouloir les contrarier car nous n'aurions pas été les plus forts !

- Et également nous faisons en régie directe des opérations –outre le dragage- dont la réalisation était fortement conditionnée par les éléments naturels (marée et houle) plus ou moins aléatoires, et nous confiions à des entreprises dont c'était le métier, les opérations qui n'étaient pas exposées à de tels aléas !

Puis ce fut pendant 2 ans l'exploitation du port- pour finalement avoir comme activité essentielle la mise en place de l'autonomie instaurée par la loi d'avril 1965.

Octobre 1966, c'est mon arrivée à l'Administration Centrale du Ministère de l'Équipement- comme adjoint au Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables..... pendant moins d'un an, puisqu'en Mai 1967 je suis appelé comme Conseiller Technique au Cabinet du Ministre François-Xavier ORTOLI, où j'étais chargé des transports (infrastructures et exploitation).

... jusqu'en Mai 1968 où, sur proposition du Ministre je suis nommé Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables, poste où ma principale activité a été le passage en régime de croisière de l'autonomie des ports maritimes, métropolitains, la création du Port Autonome de Paris- et celle du port maritime autonome de la Guadeloupe.

Une activité que j'ai dû exercer, parallèlement à celle de Directeur de Cabinet du Ministre- Mr Albin CHALANDON de 1970 à 1972, puis de Conseiller au Cabinet de Mr Olivier GUICHARD (de 1972 à 1975).... Ce qui m'imposait des horaires « très longs » mais m'a permis d'avoir une activité des plus diversifiée puisqu'elle couvrait tout le champ de compétence du Ministre de l'Équipement et du Logement.

Février 1975, je suis nommé Secrétaire Général de la Marine Marchande : un poste de « Vice-Ministre » où il fallait se comporter en « fonctionnaire » à l'égard de mon Ministre, mais « aller au charbon politiquement » lorsque le Ministre m'y envoyait !

Ce poste recouvrait quatre importants secteurs maritimes :

- Le transport maritime
- La pêche maritime
- La navigation de plaisance et sportive
- La construction navale

Le Secrétariat Général avait également la responsabilité de tout ce qui concernait « les gens » de la Mer dont le régime créé par Colbert est assez spécifique encore aujourd'hui.

A ce titre, il s'occupait

- du régime de travail des marins
- de leur régime social (assuré par l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM))
- de la sécurité du travail y compris de celle des navires
- de l'engagement maritime
- de la médecine des gens de la Mer

S'y ajoutait la responsabilité des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) établis sur le littoral Métropolitain et d'Outre-Mer pour assurer la sécurité de la navigation et assister en cas de danger.

S'ajoutait également une activité de prévention et lutte contre la pollution marine – notamment causée par les navires.

Le métier de Secrétaire Général de la Marine Marchande comportait une grande activité au plan européen et international.

- Au plan européen, notamment pour la pêche : j'ai participé à plus de 80 conseils des Ministres de la CEE en 3 ans ½ !
- Au plan international, par exemple en matière de transport maritime avec toutes les Nations avec lesquelles avaient été conclus des accords (Chine, URSS, Brésil, etc....) ainsi qu'à l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Pour son activité, le Secrétaire Général disposait

- de fonctionnaires des divers corps civils de l'Etat
- et de 3 corps militaires :
 - . affaires maritimes
 - . médecins des gens de la mer
 - . professeurs d'enseignement maritime

Octobre 1978, le Secrétariat Général de la Marine Marchande est supprimé –comme l'avait été le Secrétariat Général de l'Aviation Civile.... Et je suis nommé Vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées – le plus haut poste du Ministère de l'Équipement (le président du Conseil était le Ministre !) où je me suis occupé de toutes les questions relevant des attributions du Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie que dirigeait Michel d'ORNANO et du Ministère de Transports dont le responsable était M. Joël LE THEULE.

... donc encore des questions maritimes, sauf la construction navale qui avait été confiée au Ministre de l'Industrie.

Octobre 1981, considérant que je ne pouvais décemment pas espérer rester Vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées jusqu'à attendre l'âge de la retraite (66 ans... alors que j'en avais 53), j'ai accepté la proposition d'Albin CHALANDON, Président du Groupe Elf Aquitaine de rejoindre ce groupe pétrolier, chimique et pharmaceutique.

J'y ai assuré la présidence de la filiale Elf France – qui était chargé de raffinage du pétrole et la distribution des produits pétroliers, mais j'exerçais également des responsabilités de niveau du Groupe, notamment en supervisant tous les transports y compris les transports maritimes qui assuraient la quasi-totalité de l'approvisionnement des raffineries en pétrole lourd et une bonne part de l'approvisionnement et de l'expédition des produits raffinés.

... Cela jusqu'à atteindre l'âge de la retraite pétrolière alors fixée à 60 ans – et j'ai quitté mes fonctions à Elf France peu avant d'avoir 61 ans ! pour prendre pendant 5 ans la présidence (bénévole) d'Elf Espagne et d'Atochem Suisse.

Mon activité à Elf France m'avait conduit à présider l'organisation professionnelle des utilisateurs de transport de marchandises (tous modes de transport) me faisant connaître un autre volet de cette activité –vue du côté des « chargeurs », c'est-à-dire du « client » ! et bien évidemment, l'expérience de mes activités administratives en matière de transport notamment maritime et également de mes mandats d'administrateurs et de commissaire du gouvernement auprès de nos armements nationaux du secteur public (messageries maritimes, compagnie générale transatlantique, CGM...) m'étant des plus utiles, me conduisant aussi à faire preuve d'une « compréhension certaine » dans mes relations avec l'administration maritime et les armateurs et autres transporteurs.

... Cela jusqu'en 1999 – date à laquelle j'ai été nommé Président honoraire de cette Association dont le nom était désormais Association Nationale des Utilisateurs de Transports de Fret (AUTF).

En 1977, j'ai eu la chance d'être élu à l'Académie de Marine – j'en ai présidé la section Marine Marchande, Pêche et Plaisance pendant 4 ans ; puis pendant 2 ans – (durée statutaire) de 2000 à 2002, j'ai présidé l'Académie, à laquelle je reste très attaché, m'efforçant de continuer à y être assidu et actif.

Jean BOURGOUIN, ancien directeur du service hydrographique et océanographique de la Marine et ancien Président de la section navigation et océanographie de l'Académie a « glissé » mon nom à l'Institut Océanographique qui était à la recherche d'un Président de son Conseil d'Administration.

C'est ainsi que pendant 8 ans – de 1999 à 2007, j'ai présidé l'Institut Océanographique, fondation créée par le Prince Albert 1^{er} de Monaco – Fondation Française qui est propriétaire de son établissement de Paris et du Musée Océanographique de Monaco, et dont la mission est la promotion de l'océanographie- par des expositions, des conférences...

J'ai eu l'avantage de mettre à jour les statuts et règlements de cette institution qui dataient d'une centaine d'années : elle reste une fondation française, reconnue d'utilité publique, dont la mission est toujours la promotion la plus large de l'océanographie avec une gouvernance rationalisée avec un directeur général responsable de toutes les activités de la Fondation – notamment exercées dans les 2 établissements ;

Le Prince Albert II – en sa qualité de descendant du fondateur- en est désormais statutairement Président d'honneur- et j'ai eu moi-même l'honneur d'en être nommé

Président honoraire du Conseil d'Administration –ce qui me vaut l'avantage de continuer à suivre les activités de cette Fondation à laquelle je reste très attaché.

En 1991, enfin, activité qui n'est pas maritime, mais intéresse tout de même nos transports maritimes, j'ai été rappelé de ma retraite de fonctionnaire pour présider l'Etablissement public Voies Navigables de France à sa création (après qu'à la demande de Georges SARRE, Secrétaire d'Etat chargé des Transports j'ai présidé le Groupe de travail qui en avait établi les textes qui l'ont institué) –cela jusqu'en 1992, atteignant l'âge de 65 ans, limite pour la présidence d'un établissement public- et j'en suis Président honoraire.

V- Ce rappel de ma carrière dans l'Administration puis dans l'Industrie et de mes activités de retraité est, sans doute, prolix ! j'ai simplement voulu vous montrer que le secteur maritime y est dominant- et que j'ai pu connaître de nombreux volets, dans lesquels j'ai toujours essayé, avec des résultats certes variables, de servir le seul intérêt général, que ce soit au niveau national, européen ou international.

Comme je vous l'ai dit au début de mon propos, je me suis rendu compte, dans chacun de mes postes, que le bon exercice d'une activité maritime exige des connaissances- théoriques et pratiques et que c'est à l'Ecole, en particulier à l'X, qu'on peut et doit acquérir les connaissances théoriques de base : certes, il vous faudra sans cesse les compléter mais c'est vraiment lorsqu'on a 20 ans qu'on peut plus facilement les acquérir, mieux que lorsque l'esprit est encombré par les soucis d'exercice du métier ! Profitez donc de votre scolarité à l'X pour vous doter du bagage de connaissances théoriques de base le plus important et le mieux organisé possible !

J'ai compris la nécessité d'exercer ces métiers maritimes pour le seul intérêt général de la Collectivité, au sens le plus large. Soyez donc conscients que, si vous choisissez d'exercer votre métier dans une filière maritime, vous ferez une nouvelle fois un bon choix –et vous rembourserez largement la dette que constitue votre chance d'avoir intégré l'X.

Enfin, je suis certain que –comme cela a été mon cas- le bon exercice d'un métier maritime vous apportera de grandes satisfactions personnelles- à la fois compte tenu de l'intérêt du métier aux plans intellectuel, technique et économique, mais surtout au plan humain : comme dans l'exercice de toute profession, celui d'un métier maritime permet de travailler avec des Hommes qui ont les personnalités les plus variées mais nombre d'entre eux sont particulièrement attachants – comme par exemple les marins qui vivent quotidiennement au contact étroit avec la Mer- et en connaissent aussi bien les attraits et les avantages que les dangers et ont pour elle un véritable respect qui n'a d'égal qu'une profonde et constante fidélité à son métier et le sens très réel de la solidarité entre les Hommes.

Travailler dans un secteur professionnel qui procure des joies, n'est-ce pas une chance qu'il faut rembourser, simplement en y faisant bien son métier ?

C'est d'avoir cette chance méritée, que ce soir, je vous souhaite de tout cœur !

Palaiseau, le 6 décembre 2013