

Monsieur le Premier ministre,

Mesdames et Messieurs,

Chers amis,

Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui pour poursuivre avec vous un indispensable dialogue autour de l'Arctique.

Sur un sujet aussi important, je me félicite de l'implication de la Russie, de son peuple et de ses plus hautes autorités, représentées ici par le Premier Ministre Vladimir Poutine, que je salue chaleureusement.

Et je me félicite surtout de la constance de votre engagement, puisque ce deuxième forum, faisant suite à celui qui nous avait réunis l'an dernier, confirme la possibilité d'une action suivie et de long terme, seule à même de permettre des solutions aux problèmes de l'Arctique.

C'est pour moi un vrai motif d'espoir, dans un contexte qui demeure, vous le savez, très préoccupant.

Chacun connaît ici les mille dangers qui menacent l'Arctique, la plupart d'entre eux ont été évoqués au cours de nos travaux de l'an dernier : je n'y reviendrai donc pas.

Pour aborder la question des transports qui nous réunit, je souhaiterais plutôt partir des populations. Car nous savons bien que rien ne peut se faire qui soit contraire à leurs intérêts, rien ne peut se faire qui n'aille dans le sens de leurs aspirations profondes.

Ces aspirations, quelles sont-elles ? Un environnement préservé, bien sûr. Mais aussi, je crois, une soif de progrès. Soif de progrès scientifique et technique, bien sûr, mais surtout de progrès social et économique, qui permette à chacun de choisir son destin, tout en respectant les cultures ancestrales.

Symboles de cette liberté à laquelle chacun aspire, les transports sont au cœur de l'avenir de l'Arctique. D'autant qu'ils se développent de manière foisonnante, s, faisant d'ores et déjà courir à l'équilibre de la région certains périls.

Bien sûr, le rêve d'une Arctique à l'abri des hommes peut paraître séduisant. Mais il serait dangereux d'ignorer la réalité : le développement des transports en Arctique, conséquence du

réchauffement climatique comme de la hausse des coûts des hydrocarbures, est désormais inéluctable. C'est pourquoi il est impératif de l'accompagner et de l'encadrer.

Par là, il s'agit de faire en sorte que ce qui peut être un progrès partagé pour l'humanité ne se transforme pas en drame planétaire, par trop de laisser-faire ou par trop d'angélisme.

Car le moindre accident en Arctique aurait nous le savons des conséquences très graves,. Pour prévenir de tels sinistres, il est donc nécessaire d'énoncer aujourd'hui des règles, un cadre strict et accepté qui permette à chacun de poursuivre ses activités sans risquer de nuire à la collectivité.

Il en va de même pour l'exploitation des ressources sous-marines de l'Arctique, qui elle aussi est devenue inéluctable du fait de la pression actuelle sur les minerais et les hydrocarbures. Face à cette perspective, la responsabilité des Etats est aujourd'hui de construire à ce sujet un cadre rigoureux, environnemental, bien sûr, mais aussi politique, par des accords comme celui que la Russie a passé avec la Norvège au sujet de la mer de Barents.

Là encore, il s'agit d'encadrer très strictement le développement d'activités qui inquiètent légitimement les opinions publiques mais peuvent aussi être synonymes d'avancées importantes. Il serait en effet dangereux d'opposer systématiquement l'écologie et l'économie, comme si l'une et l'autre étaient de toute éternité vouées à s'affronter.

Car si l'économie de marché a bien souvent été et est encore parfois la cause des problèmes que nous rencontrons, elle est aussi partie prenante à leur solution.

J'en veux pour preuve l'exemple des aires marines protégées, que nous avons évoquées l'an dernier. Ces aires constituent à mes yeux un exemple éloquent de ce que peut produire une approche concertée des besoins économiques et des impératifs environnementaux.

Leur succès, je le rappelle, tient à trois facteurs. Un intérêt écologique, d'abord : la protection et la régénération du patrimoine naturel. Un intérêt économique, ensuite, la création de zones interdites à la pêche permettant d'accroître les stocks, leur taille et leurs capacités de reproduction. Un attrait culturel, enfin, lié à l'activité scientifique, touristique et pédagogique qui s'y développe.

Ces zones préservées permettent ainsi de concilier les aspirations et les besoins contradictoires des hommes, tout en préservant l'avenir.

C'est pourquoi j'œuvre autant que je le peux au développement des aires marines protégées, dont Monaco, la France et l'Italie ont mis en place un exemple probant en Méditerranée : le

sanctuaire PELAGOS, qui permet aujourd'hui une amélioration de la situation d'un espace essentiel pour les mammifères marins.

Ailleurs dans le monde, des projets similaires poursuivent des objectifs semblables que ce soit dans les zones d'intérêt économique des états, ou en haute mer et les engagements pris l'an passé lors de la conférence de la convention sur la biodiversité à Nagoya sont je pense essentiels à cet égard et doivent être tenus . M.

Il faut donc développer ces zones, en affectant notamment à cette destination et cela peut sans doute se faire en arctique des aires autrefois militarisées et qui demeurent relativement épargnées par les activités commerciales. Ce serait en outre un symbole d'un monde où la violence et les rivalités s'estompent peu à peu au profit du dialogue et de la recherche d'objectifs communs.

C'est dans cet esprit qu'a été initié à Monaco une réflexion associant responsables politiques, scientifiques et entreprises dans le cadre de la Monaco Blue Initiative. Pour cette question comme pour toutes celles qui mêlent ambitions économiques et objectifs écologiques, il est en effet impératif d'agir selon une méthode de dialogue, en associant l'ensemble des acteurs concernés, comme nous le faisons aujourd'hui.

Dialogue avec les scientifiques, seuls à même de répondre aux défis techniques qui se posent, qu'ils soient liés à la spécificité de la navigation et du vol dans les zones polaires ou, plus généralement, à une meilleure prise en compte des impératifs de sécurité environnementale.

Dialogue avec les populations, pour lesquelles les transports doivent avant tout être une formidable opportunité de s'intégrer au mouvement du monde et de prendre toute leur part à la modernité.

Dialogue avec les Etats et les instances multilatérales, aussi, qui sont les opérateurs indispensables de la plupart des investissements à mettre en œuvre et qui sont surtout les garants de la stabilité des régions arctiques et de leur sécurité environnementale.

Dialogue enfin avec la communauté environnementale, ONG ou institutions publiques nationales et internationales, qui doit être capable de comprendre la nécessité d'alliances avec des acteurs qui peuvent être pour elle des partenaires précieux.

Par ce dialogue, je crois que nous pourrons trouver un équilibre. Un équilibre forcément difficile à tenir entre des logiques parfois contradictoires. Mais un équilibre nécessaire pour

que ce monde puisse continuer d'avancer sans sacrifier ni son idéal de progrès, ni ses bases naturelles. Pour qu'il avance surtout avec tous ses talents et toutes ses forces, dans une perspective réellement durable.

Mesdames et messieurs,

Chers amis,

Il y a un peu plus de cent ans, mon trisaïeul le Prince Albert Ier, Prince savant et navigateur, fut l'un des premiers chefs d'Etat occidentaux à explorer l'Arctique.

Cette découverte, dans des conditions évidemment difficiles, fut pour lui un profond bouleversement.

« Dans la pureté majestueuse des espaces Arctiques, écrivit-il à son retour, les affaires qui soulèvent les passions des hommes se réduisaient à des mesures infimes, tandis que l'idéal de la vie s'élevait dans le rayonnement de la justice et de la vérité. »

Cette magie de l'Arctique, qui nous fait relativiser les contingences du monde et nous inspire des sentiments plus élevés, je l'ai moi-même éprouvée lors de mes voyages dans cette région.

J'espère qu'elle saura guider nos actions et nous convaincre, dans notre intérêt comme dans celui de nos enfants, de choisir tous ensemble la voie du dialogue, de la justice et de la vérité.

Je vous remercie.