

L'ingérence sécuritaire

Charles Fiterman

Ancien ministre des Transports, Conseiller économique et social

Je m'en tiendrais à trois idées. La première concerne cette question du pavillon national. Je partage cette idée que relancer le pavillon national est une volonté légitime et n'a rien d'une « ringardise » ou d'un comportement archaïque. Il ne s'agit pas de vouloir tout régler de façon autoritaire et de nier ce qui est autour, mais quand on arrive à deux cents navires environ relevant de ce pavillon, on peut avoir tout de même quelques ambitions et trouver que la situation n'est pas une situation normale. Je crois que ce n'est pas seulement un problème de vanité politique ou un problème d'attachement sentimental, même si l'on peut avoir à juste titre cet attachement. Je crois qu'il y a aussi une question d'efficacité : le pays possède un niveau de mobilisation, d'initiative, de créativité, de création de synergies, qui conserve sa valeur même dans le monde tel qu'il est. Je me disais en écoutant les interventions ce matin, que si les équipes de football ou celles de hand-ball s'étaient battues sous le pavillon de St Vincent et des Grenadines, je ne suis pas convaincu qu'elles auraient obtenu les mêmes résultats.

Il ne faut pas sous-estimer les potentialités que l'on peut utiliser, même si je ne nie pas les problèmes de coût, naturellement. Je pense donc que c'est une ambition légitime et ce qui se passe ici depuis ce matin m'a énormément intéressé. Je n'avais pas mesuré à sa juste dimension ce que m'avait d'ailleurs déjà dit Monsieur Vallat, cette volonté, ces initiatives qui sont en train de grandir et cette recherche d'une solution qui soit solide, réaliste et qui conduise à une modification de la situation.

Cela m'amène à la deuxième idée : nous sommes en train de changer d'époque et il faut en prendre la mesure. Je pense que la mondialisation et les phénomènes qui se sont produits depuis les années 70, la spécialisation des activités, le développement d'un marché géré en temps réel, l'accroissement et la diversification des intervenants, tout ceci a favorisé indéniablement la compétitivité, a permis des développements économiques dans certains secteurs. Tout ce qui correspond à l'abaissement des barrières, au développement des échanges, est évidemment positif. Cela étant dit, tout le monde peut voir aujourd'hui, parce que ça crève les yeux, les dérives, les comportements aberrants dans certains cas auxquels a conduit la « **concurrence sans rivages** » si je peux utiliser cette expression, la dérégulation poussée jusqu'à des limites extrêmes qui ont mené à une situation qui fait, je crois, qu'il y a

contradiction entre elle et les objectifs proclamés eux-mêmes. La chaîne logistique est devenue d'une telle complexité qu'elle est opaque, et que l'on a des comportements aberrants pouvant rendre le marché non maîtrisable dans certains cas, comme les opérateurs s'en rendent compte. L'alignement systématique des taux de fret vers le bas, en raison des pratiques hors normes finit par tuer la concurrence, ou en tout cas par la pourrir et créer une situation grave. Je dirais même que les coûts induits par le non-respect des règles de sécurité qui sont édictées, les coûts de l'insécurité en quelque sorte, commencent à dépasser les coûts de la sécurité de façon globale. J'ajouterai encore un paramètre, c'est celui de l'acceptabilité sociale qui se réduit comme peau de chagrin et aucun grand secteur, y compris le vôtre, aucune grande entreprise ne peut aujourd'hui, dans le monde tel qu'il est, travailler s'il n'y a pas une certaine dose d'acceptabilité sociale permettant d'agir. Toutes ces données me conduisent, et ont conduit le Conseil Economique et Social à dire que la question de la compétitivité, qu'il ne s'agit pas de nier, nous la posons aujourd'hui en termes nouveaux, parce qu'il y a des façons de la rechercher qui se retournent contre l'objectif lui-même. Je crois qu'il y a un changement d'époque qui est en train de s'opérer, il faut en prendre la mesure et prendre appui dessus pour procéder aux adaptations nécessaires sans trop tarder. Attention à ne pas s'adapter à une situation, à des dispositions qui sont déjà en train de changer. Il faut prendre la mesure de tout ceci, et je crois que cela donne des marges et justifie plus encore tout ce qui a été évoqué ce matin à propos du pavillon national et du développement de nos moyens.

Cela m'amène à la troisième idée. Ces adaptations nécessaires dépendent de la responsabilité de tous ceux qui sont concernés. Bien sûr, cela concerne les États et je partage sur ce point l'opinion de Monsieur Bolloré lorsqu'il dit qu'il faut que les professionnels puissent travailler dans un cadre qui soit stable, durable, clair, et qu'ils sachent où ils vont pour prendre leurs engagements surtout lorsqu'on se trouve devant des investissements énormes et à longue portée, c'est une évidence. Donc, responsabilité des États : les États du port pour ce qui concerne les contrôles, inévitables, et les États du pavillon, à propos desquels je suis de ceux qui ne croient pas qu'on puisse accepter que perdure une situation où des règles sont énoncées, où il y a des intérêts communs à prendre en compte, où il y a une concurrence claire, saine et loyale à préserver et des comportements qui vont à l'encontre de tout cela, qui sont proprement aberrants et insupportables.

Nous sommes à l'époque de l'ingérence humanitaire et **je pense qu'il peut y avoir une ingérence sécuritaire à l'échelle mondiale**. S'il y a des pratiques discriminatoires et qui contreviennent aux règles d'une concurrence saine et loyale, des sanctions sont possibles à l'échelle internationale. **Pourquoi l'OMC ne serait-elle pas saisie puisque organiser une concurrence loyale entre dans son champ de compétences, et cela implique de combattre non seulement les blocages mais aussi les dérives qui nuisent à cette concurrence ?** Si, de son côté, l'OMI n'a pas les moyens d'agir de façon efficace, il faut les lui en donner. Il y a une action internationale à conduire dans laquelle la France et l'Europe ont un rôle à jouer pour réformer et créer les conditions d'une situation où chacun assume ses obligations, quitte à accorder les aides nécessaires. L'OMI ne peut pas être indéfiniment ce que certains appellent un « tigre de papier ».

Il y a également la responsabilité de tous les opérateurs et vous ne devez pas sous-estimer le poids que peuvent avoir tous ceux qui sont concernés. Il faut que ce monde se réunisse, définisse des objectifs et travaille à proposer des solutions et leur mise en œuvre. Pourquoi ne pas envisager, au-delà du colloque, une conférence nationale du transport maritime, quelque chose que l'opinion publique perçoive, qui aide à la mobiliser et qui aide à casser la courbe de ce déclin dont on a parlé ? Je suis persuadé que vous auriez à cet égard de nombreux soutiens, en tout cas le Conseil économique et social sera de ceux-là.

