

Sécurité maritime et pavillon national : dommage... !

« *Sans la liberté de blâmer, il n'est point d'éloge flatteur* » disait Beaumarchais. C'est dans cet esprit aussi qu'il faut lire le communiqué (voir annexe jointe) publié par l'Institut Français de la Mer après le 2^e Comité interministériel de la mer (CIM) de l'année 2000...

Autant en effet, il convient de saluer l'ensemble de mesures mises en œuvre par le gouvernement français depuis le début de l'année en ce qui concerne la sécurité maritime et la protection de l'environnement ; autant il est important de soutenir la France, sur le fond comme sur la forme, dans la priorité maritime qu'elle affiche pour son mandat de Président de l'Union européenne ; autant il faut féliciter nos autorités du choix qu'elles ont fait d'une méthode d'action « post *Erika* » qui privilégie courageusement l'efficacité réelle au niveau universel (avec pressions maximales sur l'OMI), tout en réservant la possibilité pour l'Europe d'agir unilatéralement si nécessaire ; autant il y a bien des domaines – le portuaire par exemple – dans lesquels, sous réserve d'inventaire et de vérification, les Français ont pu trouver quelques vrais motifs de satisfaction¹ ; autant on reste sur sa faim, et cette expression est une litote, dès que l'attention se porte vers les mesures concernant notre flotte de commerce française et donc notre marine marchande et notre pavillon national.

La vérité en effet est qu'aucune des mesures adoptées ne constitue une rupture, et que l'ensemble du dispositif résultant du dernier CIM ne permettra pas le renouveau attendu. Au mieux, ce qui au fond apparaît comme le minimum décent pour maintenir le faible niveau « d'efficacité »

¹ La pêche n'était pas directement concernée par ce CIM.

des bricolages précédents, et qui pour l'essentiel ne sera opérationnel qu'en 2002, sera tout juste suffisant pour maintenir notre flotte à son étiage actuel. Et encore...

C'est donc la mort dans l'âme qu'il faut constater la différence d'attitude entre notre pays et nos grands voisins européens, et que l'IFM doit associer sa voix à ceux qui tirent la sonnette d'alarme sans être pour autant des alarmistes, ou des « Cassandre » systématiques.

Le moins inquiétant n'étant pas l'impossibilité apparente – pour nos autorités – de s'engager sur des mesures à caractère automatique. En effet, l'essentiel de ce qui existe, déjà insuffisant, est conditionnel, et au surplus soumis à des contraintes administratives ou à des négociations au cas par cas. Du coup, le flou règne au niveau de l'application, et ce contexte aléatoire - même s'il n'est pas nécessairement arbitraire - brouille la clarté, la stabilité et la lisibilité du cadre dont les opérateurs ont absolument besoin pour investir, faire leurs choix stratégiques et développer leur action dans la durée. C'est d'ailleurs ce que les partenaires sociaux réclamaient de l'État avec une égale vigueur, pour que puisse se réamorcer un dialogue quasiment impossible à débloquent sinon.

Il faut donc absolument que « la marchande » poursuive son dialogue et son action auprès du gouvernement, pour que les armateurs français puissent rester ou redevenir « armateurs de France » avec naturellement un maximum de personnels français, économiquement viable, et pour que ne soit pas sous-estimé cet élément essentiel de la sécurité qu'est notre pavillon national.

N'est-ce pas Jean-Yves Le Drian, rapporteur de la mission d'enquête de l'Assemblée nationale suite au naufrage de *l'Erika*, qui déclarait en juillet : « *Il est illusoire de critiquer les pavillons de complaisance si l'on n'a pas soi-même [une flotte de commerce et] un pavillon de qualité* » ?

Francis Vallat

PS 1 : La diversité inhabituelle de cette livraison de la Revue Maritime, résultant des travaux de ces derniers mois, n'en amoindrit pas un seul instant l'intérêt. Bravo à l'équipe et à tous les auteurs qui nous

enrichissent ainsi « l'esprit maritime » de manière aussi variée, sans jamais créer la confusion...

PS 2 : Quelle structure politico-administrative en France pour la Mer ? Ce sujet abordé directement ou indirectement tant à l'Assemblée Nationale qu'au Sénat après *l'Erika*, a toutes les vertus et les tares des serpents de mer. L'IFM, hors tout *a priori* et toute considération politicienne, réfléchit en profondeur, loin des pressions et des passions. Il le fait avec des représentants maritimes de toutes origines et de toutes expériences. À bientôt pour les conclusions qui s'adresseront au premier chef aux politiques.

Mesures gouvernementales maritimes

Satisfactions, inquiétudes... et espoirs

L'Institut Français de la Mer, après première analyse des mesures annoncées lors du Conseil interministériel, le 27 juin 2000 :

- Approuve les orientations judicieuses définies par le gouvernement dans sa volonté affichée de dynamiser les ports et le littoral français et de rééquilibrer les modes de transport. Il espère que les mesures d'application à venir dans les prochains budgets seront à la hauteur des enjeux.
- Soutient vigoureusement les mesures complémentaires adoptées pour renforcer la sécurité maritime et protéger l'environnement.

Il estime, à cet égard, que l'ensemble résultant des deux CIM intervenus depuis le naufrage de *l'Erika* est cohérent, adapté et marque un réel progrès tant au niveau des moyens mis en œuvre que de l'efficacité de l'autorité et de la coordination des services de l'État en cas de crise (par exemple, renforcement du rôle du Préfet maritime en matière de port de refuge).

- Espère en confiance que ces mesures nationales seront complétées par les indispensables initiatives européennes au cours de la Présidence française. Il rappelle en particulier son souci que soient assurées, entre tous les pays maritimes de l'Union européenne :

- l'harmonisation des règles ; l'harmonisation de l'application des règles ; l'harmonisation du contrôle de cette application ; l'harmonisation de sanctions plus lourdes contre tout contrevenant

À cet égard, l'idée d'une Agence européenne de sécurité maritime reprise dans le deuxième « paquet » de mesures proposées par la Commission européenne apparaît particulièrement pertinente.

- En revanche, l'IFM prend acte de la décision positive d'allègement des charges sociales et de l'intention exprimée concernant l'exonération de la taxation des plus values, mais il s'inquiète des conditions floues, incertaines et difficilement lisibles posées pour la mise en œuvre de ces mesures. Ces conditions paraissent en effet peu compatibles avec la définition de véritables stratégies armatoriales et l'impulsion d'une vraie dynamique de l'emploi sous pavillon français. Deux paris que nos grands partenaires européens sont en passe de réussir pour eux-mêmes.

L'IFM ne peut donc que regretter que n'ait pas été saisie, pour le pavillon national, une chance de donner aux partenaires sociaux la perspective et les marges leur permettant de dépasser l'impasse qui, depuis

1974, fait fondre la flotte française. Et ce au moment même où tant de nos jeunes aspirent à une vocation maritime qu'ils ne peuvent pas réaliser, et où le monde entier manque d'officiers et de marins qualifiés compétents.

Il espère donc que les décisions arrêtées seront complétées et que les marins et armateurs français pourront rapidement devenir aussi fiers de leur Marine marchande que les marins et armateurs hollandais, britanniques, allemands ou italiens.