

Éditorial

Un succès pour rien ? Non... un rendez-vous pour l'avenir !

L'IFM serait faussement modeste de ne pas se réjouir profondément de l'affluence aussi bien que de l'intérêt des débats très vivants qui ont marqué « sa » Journée Nationale de la Mer sur le Pavillon national au Sénat le 8 février 2001.

Venus de toute la France, et pour certains de l'étranger, les participants ont témoigné – pendant et après l'événement – de leur satisfaction. Et beaucoup l'ont fait avec tant de spontanéité et d'enthousiasme qu'on ne peut décemment parler d'une attitude de « circonstance » ou de simple courtoisie.

Chacun comprendra que c'est très sincèrement que l'IFM veut absolument remercier tous ceux qui l'ont aidé, et l'ont fait bien souvent à plusieurs titres, sans ménager ni leur soutien matériel ou financier, ni leur engagement personnel :

- Le Président du Sénat, son cabinet et les sénateurs actifs qui nous ont permis à la fois de bénéficier d'une hospitalité merveilleuse dans l'un des plus beaux palais de la République, et de « profiter » d'orateurs et d'animateurs à la hauteur de la réputation de la Chambre haute.
- Les compagnies et organismes membres du prestigieux « Comité de parrainage », représentant tous des noms parmi les plus honorables du monde maritime français et qui nous ont donné sans compter leur soutien officiel et actif. Sans compter les subsides qui non seulement ont contribué au succès de la journée elle-même, mais qui nous permettront aussi de poursuivre et développer notre action.
- Les animateurs de tables rondes, orateurs et débatteurs de très haut niveau – qu'ils soient de nationalité anglaise, belge, espagnole, canadienne ou, bien entendu, française, qu'ils soient hommes politiques, chefs d'entreprise, hauts fonctionnaires, - et qui ont largement et positivement illustré et justifié leur haut niveau de responsabilités (moralement, c'est bien une *standing ovation* qui a par exemple salué l'intervention de Lord Sterling !)
- Les participants eux-mêmes, venus à plus de trois cents malgré les problèmes de circulation ce jour-là (et qui eussent été au moins cinquante de plus si la sécurité l'avait permis), et qui surtout ont permis des discussions d'une exceptionnelle qualité.
- Enfin l'équipe bénévole de l'Institut lui-même, qu'il convient de saluer, tant son dévouement et son efficacité, souvent modestes et toujours dévoreurs de temps et d'énergie, ont été d'un niveau quasi professionnel et d'une chaleur humaine que beaucoup ont relevés.

C'est donc un plaisir et un privilège pour le Président de l'Institut, en même temps qu'une joie pour le directeur de la Revue Maritime (dont le numéro présent est plus dense que jamais !), de saluer au nom de tous les efforts et le mérite de chacun.

**

*

Sans qu'il soit question ici de revenir sur tout ce qui s'est dit de clair, de passionnant et quelquefois d'innovateur, il est certain qu'un constat au moins à fait l'unanimité : la France, tant sur le plan de fond que surtout des méthodes, suit une autre route, et se trouve objectivement à l'écart du mouvement général européen de redéploiement des pavillons nationaux.

Ceci tient à des raisons culturelles : les pays d'Europe du Nord « aiment leur marine » et ont affiché clairement la couleur : « créons une dynamique et les emplois suivront... » Le Sud s'y met aussi (Espagne, Italie surtout).

Le « mal français » se résume assez facilement : culture, mais aussi coûts, manque de cadre politique stable et durable, incertitudes dues aux régimes du coup par coup et sur-administration, caractère archaïque du dialogue social, poids électoral nul.

Les mesures à prendre ne paraissent ni mystérieuses, ni complexes : modernisation de « textes sacrés », régime fiscal simple (taxe au tonnage), lisibilité - automatisme des règles, dynamisme offensif plutôt que repli défensif, le tout ne pouvant être « lié » que par l'expression et la mise en œuvre d'une forte volonté politique au niveau de l'État.

Or l'auto-mise à l'écart de la France maritime (par rapport au reste de l'Europe), ne paraît pas en passe de se réduire, à moins naturellement que la Commission européenne arrive à imposer partout – ce qui paraît être son objectif – un système « à l'anglaise » ou « à la hollandaise ».

De fait, comme cela à souvent été dit la mise en œuvre attendue, devenue absolument nécessaire, de mesures nationales minimales (résultant d'un dialogue social intervenant dans un contexte politico-maritime bridé), ne permettra au mieux que la survie – à son étiage actuel – de la flotte de commerce française.

**

*

Est-ce à dire qu'il s'est agi au Sénat d'une journée pour rien, et qu'au-delà du « succès » de la manifestation formelle ce qui en ressort clairement est l'impossibilité pour notre pays de s'en sortir ? Autrement dit c'était bien, mais à quoi ça sert ?

Je crois qu'une telle conclusion serait au minimum tronquée. En effet, les commentaires entendus des uns et des autres ont fait ressortir plusieurs points positifs, entre autres :

- Le microcosme maritime français, à qui l'on reproche souvent de trop se plaindre (mais qui a bien des raisons d'être parfois déprimé) a pris conscience qu'il était en fait moins isolé qu'il le pensait des nations voisines ou de l'Europe... et donc qu'il n'y a à cet égard aucune fatalité.
- Il a aussi, comme le disait un haut fonctionnaire très expérimenté et fin connaisseur du milieu, réalisé qu'il était probablement plus nombreux et varié qu'il le pensait. À cet égard, le

dynamisme des métiers représentés et leur tonus étaient significatifs, de même que son moral (peut-être un peu éphémère et artificiel mais...) au soir de la journée. De là à faire que la communauté maritime française s'appuie un peu plus sur ses forces et cherche à mieux organiser ses solidarités au lieu de redouter sa propre faiblesse...

- Il a enfin pu constater soit que certains dossiers européens importants étaient nés et avançaient en grande partie sous son impulsion (l'Agence européenne de sécurité maritime), soit encore que l'autorité politique pouvait entendre certains messages et essayer de « bouger » sur certains dossiers (l'accueil fait et les suites peut-être données au plaidoyer de Gérard d'Aboville sur la grande plaisance)

Il s'agit là de gages d'espoir pour le jour, s'il n'est pas trop tard, où la France se rapprochera de ses voisins, autrement dit pour le jour où l'État manifesterait enfin une vraie volonté politique maritime.

**

*

En tout dernier lieu, et ceci est bien une autre conséquence positive de notre Journée Nationale de la Mer 2001, il est intéressant de noter que plusieurs candidatures de villes portuaires, désireuses d'organiser les prochaines « Journées Nationales de la Mer » de 2002 nous sont parvenues depuis février. Nul doute que l'écho de nos débats sur le pavillon national y est pour quelque chose.

À l'ordre du jour deux secteurs majeurs ! Le cabotage, et les problèmes de la pêche.

Nous y reviendrons.

Francis Vallat