

Éditorial

Bien, vite et fort...

À l'heure où cet éditorial est écrit, les élections législatives n'ont pas encore eu lieu... Mais quel que soit le prochain gouvernement de la France, et quelles que soient les circonstances et les difficultés auxquelles notre cher et vieux pays est ou sera confronté, nous savons tous qu'il devra faire face - avec le Président de la République ou sous son autorité - à de nombreuses priorités devenues à la fois urgentes et incontournables sur tous les fronts.

Il s'agit de la sécurité bien sûr, tant Montesquieu avait raison lorsqu'il écrivait qu'elle est la première condition de la liberté, mais aussi du chômage qui semble vouloir repartir à la hausse, des retraites, du sauvetage de la politique agricole commune, d'inégalités structurelles diverses (public/privé, grosses/petites entreprises, etc), de la multiplication des comportements corporatistes, des conséquences à peine ébauchées des 35 heures, des revendications récurrentes des médecins, tout ceci n'étant cité qu'à titre d'exemple et sans aucune prétention à l'énoncé d'une litanie exhaustive.

Il nous appartient de veiller à ce qu'au milieu de tous ces défis, les autorités élues n'oublient pas l'un d'entre eux, tout aussi essentiel en raison de ses dimensions stratégiques, même s'il est moins médiatisé que d'autres, même si l'opinion publique n'y est sensible qu'au moment des catastrophes qui polluent notre littoral : **la mer**, c'est-à-dire ce qu'on appelle communément *la puissance maritime de la France*, les activités maritimes des Français et en particulier les activités professionnelles de tous ceux qui en vivent directement ou indirectement.

Certes, les réponses reçues en leur temps des principaux candidats à la Présidence de la République (confer publication dans le présent numéro) peuvent avoir quelque chose de rassurant. On peut en effet en retirer l'impression que cette *ardente obligation maritime* est bien perçue par les politiques, et au premier chef par le Président élu. Mais il ne faudrait pas que les bonnes intentions et résolutions affichées se diluent ou soient contrecarrées ou polluées par l'excuse facile de priorités concurrentes. Les dites priorités dont certaines ont été rappelées ci-dessus, étant parfois moins brûlantes que l'exigence maritime, mais ayant *l'avantage* d'être plus aisément perceptibles par l'opinion publique, par le citoyen moyen, *terrien* en majorité et surtout confronté à son quotidien immédiat.

Plus important à nos yeux que le débat sur le *Ministre de la Mer* (à cet égard un groupe de travail très ouvert, organisé par l'IFM, a publié des conclusions qui restent valables : d'un mot, ce qui compte est le poids politique d'une personnalité responsable dotée de vrais pouvoirs et s'appuyant sur une administration puissante et regroupée), plus important donc que ce débat un peu facile, est la nécessité absolue d'une action forte, que le gouvernement doit annoncer très vite et mener sans attendre sur les quelques dossiers suivants. Et ceci en affichant sa volonté d'inscrire opiniâtrement cette action dans la durée :

Marine nationale

Décider enfin - la problématique est connue - des voies et moyens permettant d'assurer le plus vite possible (il est déjà si tard !), la permanence d'un groupe aéronaval français. Naturellement sans que disparaisse le minimum d'outils nécessaires à une vraie dissuasion, et sans que soient amenuisés les moyens *surfaciens* que tous les experts savent indispensables.

Flotte de commerce

S'inspirer très vite de ce qu'ont réussi nos voisins en matière de redéveloppement / redéploiement de leur marine marchande, moins d'ailleurs sur le plan des mesures techniques, fiscales ou autres (qu'ils ont tout de même éprouvées avec succès) que sur celui du renversement positif de dynamique et du *retournement culturel* que certains d'entre eux ont réussi.

Oui, cela suppose de s'attaquer, chez nous aussi, à quelques *vaches sacrées*, mais l'enjeu est de taille. Il est temps d'avoir le courage de dire et de faire, que seule une rénovation, voire une remise en cause de certains de nos vieux schémas, permettra de multiplier le nombre de navires sous notre pavillon et par là de récolter socialement, plus, mieux et plus nombreux, les fruits d'une croissance de qualité.

Construction navale

La construction navale est une industrie compétitive capable de lutter à armes égales contre la concurrence du monde entier. La seule chose qui est demandée aux pouvoirs publics c'est l'instauration de conditions loyales de concurrence. Aussi il est temps de mettre l'Union européenne devant ses responsabilités. De fait malgré les efforts de Pascal Lamy, **rien** n'a été décidé depuis plus de deux ans contre des pratiques déloyales reconnues. Assez perdu de temps !

Par ailleurs en Europe aussi la question d'une concurrence loyale se pose. Les chantiers français sont compétitifs sans aide à condition qu'il n'y ait pas non plus d'aide ailleurs. Il revient aux pouvoirs d'y veiller comme de mener à bien la transformation de DCN en société, ce qui donnera toutes ses chances en Europe à la construction navale militaire française.

Sécurité maritime

Se battre vigoureusement, conformément à notre vocation et à notre situation, pour que le *paquet Erika 2* soit adopté complètement et soit tout de suite mis en œuvre.

Fidèle à ses initiatives et au travail effectué sans relâche depuis début 2001, l'Institut suivra en particulier le combat du nouveau gouvernement pour obtenir - enfin - que la ville française choisie en définitive par notre pays (Nantes) devienne bien le siège de l'Agence européenne de Sécurité maritime et que l'expertise incomparable de notre pays soit valorisée au niveau européen.

Pêche

Au moment où, de reports en prolongations, se prennent malgré tout à Bruxelles des décisions essentielles pour nos pêcheurs, s'assurer qu'en définitive ce sont bien des mesures équilibrées - économiquement, socialement, écologiquement - qui seront adoptées, et qu'elles le seront dans le cadre d'un dialogue amélioré et plus ouvert d'ici la fin 2002. Notamment la révision du système des programmes d'orientation pluriannuels (POP) - qui conduit à voir vieillir les bateaux au-delà du raisonnable en mettant en danger la vie de nos marins pêcheurs - est à engager de toute urgence pour que la flottille soit reconstruite à bref délai avec des unités modernes et sûres.

Plaisance

Traiter enfin *la priorité absolue*, dont dépend l'avenir d'une filière et d'un marché qui ne demandent qu'à exprimer leur dynamisme. Autrement dit dégager les voies d'une solution en ce qui concerne les places dans les ports de plaisance.

oOo

Oui, si la mer est encore trop oubliée, si le minimum de mesures qui s'imposent est encore repoussé, c'est bien la France et les Français qui finiront par *payer la facture* : en termes d'influence, de capacités d'interventions sur le plan politique comme sur le plan économique, mais aussi en termes d'emplois, de devises etc.

L'Institut Français de la Mer ne baissera pas la garde. Le premier rendez-vous, confiant tout de même, est d'ailleurs fixé aux 7 et 8 Novembre 2002 à Toulon, c'est-à-dire au cours des XXII^e Journées nationales de la Mer (JNM), qui s'annoncent d'ailleurs à forte participation quantitativement et qualitativement.

Certes ces Journées seront plus particulièrement consacrées au cabotage européen, mais deux tables rondes seront affectées, en présence des hauts décideurs politiques, économiques et administratifs nationaux, à une évaluation des premières orientations maritimes du nouveau gouvernement français.

À cette occasion, l'IFM veillera à organiser un dialogue constructif... et comme chacun le souhaite dans le maritime : sans complaisance !

Francis Vallat