

Éditorial

France maritime : lueurs dans la nuit...

La France maritime retient son souffle...Trop souvent déçue, elle n'ose encore croire que l'horizon s'éclaircit vraiment et qu'à l'indifférence abyssale de ces dernières années (sauf dossiers incontournables tels que la sécurité maritime après le désastre de l'Erika) va succéder le temps de l'espoir et de l'action... Et pourtant il apparaît de plus en plus indubitable que *ça bouge* au niveau des plus hautes autorités de notre pays et que notre scepticisme né de l'expérience doit faire place au *doute positif*, avant de se transformer lui-même en *accompagnement constructif*... Oui, le moment est peut-être venu que le **parti de la mer**, quelles que soient les origines ou opinions politiques de chacun, reconnaisse - prudemment certes, mais clairement - les signes d'une vraie volonté en train de se mettre en place.

Tous, où que nous soyons sur l'échiquier politique, nous avons trop souffert de notre marginalisation pour renoncer à encourager ceux qui aujourd'hui cherchent à se donner les moyens de redresser la barre. Autrement dit vigilance oui ! naïveté non ! Mais il n'empêche que les acteurs concernés et observateurs attentifs que nous sommes, ont le devoir d'accuser réception des signes concrets qu'ils perçoivent. Or quels sont ces signes ?

Il y a quelques semaines, au moment de rédiger la brochure de présentation de ses Journées Nationales de la Mer, le bureau de l'Institut Français de la Mer avait approuvé le texte suivant :

« Flotte et ports de commerce : les premières orientations du nouveau gouvernement de la France

« En novembre il sera encore un peu tôt... tant il est vrai que la première loi de finances d'une nouvelle majorité est encore tributaire des choix faits dans les années précédentes. Il serait donc vain et injuste de ne pas tenir compte de cette inertie que chaque nouveau gouvernement peut légitimement invoquer.

« Mais il n'en reste pas moins que si la volonté d'aller de l'avant n'a pas été ou n'est pas clairement affichée, politiquement au moins, d'ici à la fin de 2002, il y aura vraiment de quoi s'inquiéter, tant pèse la culture terrienne de notre pays. Quelles sont les ambitions de notre gouvernement pour la législature ? Quelle route voudrait-il tracer ? Que devrait être le pavillon national en 2007 ? la flotte de commerce ? la situation concurrentielle de nos ports ? Quelles étapes, quels programmes pour jalonner ces ambitions ? Autant de questions dont nul ne pourra longtemps faire l'économie.

« *Hic et nunc* le milieu maritime français a besoin de réponses, il est trop près de différents seuils en deçà desquels l'espoir de redresser la situation de la France serait pure illusion. »

Aujourd'hui il nous appartient à tous de garder les mêmes exigences et **dans l'esprit** nous ne changerions pas une ligne à notre texte. Mais force est de constater objectivement que, sans oublier pour autant quelques *ratés* douloureux (absence des remboursements de certaines charges promis en 2001 par l'Etat, mais non financés à l'époque par exemple), nous savons déjà que l'année 2002 ne se terminera pas sans qu'aient été effectivement et clairement affichées une détermination et une ligne politiques qui vont dans le bon sens. Citons pêle-mêle :

- La nomination d'un parlementaire en mission sur le développement du pavillon français et sur le cabotage maritime, le sénateur Henri de Richemont, un homme dont la *crédibilité maritime* est reconnue par tous. Et ceci dans un cadre volontariste clairement affiché par les ministres en charge : « *Le Gouvernement défend une politique nouvelle et ambitieuse du pavillon français et du cabotage maritime : pour cela la flotte de commerce doit être soutenue et les différents modes de transport de marchandises rééquilibrés... Il faut réaliser les conditions favorables en termes de concurrence qui permettent le développement des armements existants mais aussi de créer de nouveaux armements sous pavillon français... Le cabotage maritime, pour lequel la France a pris du retard, doit être favorisé...* [Le sénateur Henri de Richemont] *devra faire des propositions au Gouvernement avant le 31 mars 2003.* » Cf. communiqué du cabinet du secrétaire d'État aux Transports et à la Mer du 1^{er} octobre 2002.

- La mise en œuvre d'une taxe au tonnage, réclamée depuis longtemps, et dont - par l'existence même de la mission parlementaire ci-dessus - les autorités démontrent qu'elles ont compris qu'elle était une mesure importante certes (une sorte de mesure phare), **mais qu'elle ne pouvait et ne peut se concevoir que comme faisant partie d'un tout**. À quoi servirait en effet une telle taxe si la majorité des armements, par un manque de compétitivité structurelle, restaient incapables de dégager une base taxable, voire se trouvaient contraints d'émigrer sous d'autres cieux... y compris européens !?

- La très grande concertation qui s'organise (ou plutôt est organisée) informellement mais efficacement entre les différentes parties concernées au niveau de l'État, à savoir le ministre directement en charge ou son cabinet et les parlementaires : le parlementaire en mission bien sûr mais aussi le député rapporteur du budget maritime de la France, (monsieur Jean-Yves Besselat, dont la très grande motivation pour le soutien de notre marine et de nos ports ainsi que la volonté de s'engager et de dialoguer sont un atout supplémentaire) ou encore le nouveau secrétaire général de la Mer. Au total une équipe homogène et apparemment décidée à aller de l'avant, ce dont les interlocuteurs partenaires sociaux de notre monde maritime ne peuvent que se réjouir dès lors que les voies du dialogue *tous azimuts*, mais aussi de vraies décisions à relativement court terme (horizon 2003) paraissent effectivement tracées...

- La volonté plus qu'apparente de mettre en œuvre, pour les ports, une politique créative qui rompe avec le passé. Mais surtout de le faire avec pragmatisme, sans *blocages idéologiques*, par le biais d'une méthode d'expérimentations permettant de tester les solutions les plus adaptées, et pas nécessairement de manière trop jacobine

- Enfin la présence effective simultanée aux Journées Nationales de la Mer de Toulon 2002 du ministre en charge, de la quasi-totalité des membres de son cabinet (maritime), du secrétaire

général de la Mer, du parlementaire en mission, du rapporteur du budget de la Mer, etc. est en elle-même un signe fort. Non seulement elle est à la hauteur de l'engagement et de la participation des nombreux responsables privés présents, mais bien plus, cela n'était pas arrivé depuis des lustres... Il nous semble qu'il y a là plus qu'un symbole.

À aucun moment, nous n'oublions que, comme l'enseignait Clausewitz « *tout l'art est d'exécution* », que les aspects sociaux doivent bien faire partie des priorités et que les actes devront vite concrétiser la volonté que nous percevons. Mais la France maritime ne doit pas non plus tomber dans le piège de l'aveuglement ou de la réaction *politicienne*. Car aujourd'hui rien n'est encore fait, c'est vrai, mais l'affichage de la volonté et de méthodes, ainsi que d'objectifs datés, va plus loin que la simple et habituelle déclaration d'intentions dont nous avons trop souvent eu l'habitude.

L'IFM, dont le conseil d'administration reflète la diversité à tous égards, *ne roule* pour personne, si ce n'est pour le développement des activités maritimes de la France. Il a su reconnaître publiquement et en son temps, parfois contre vents et marées, les efforts concrets faits par le précédent gouvernement dans le seul domaine de la sécurité maritime. Il a aujourd'hui le devoir de témoigner de son espoir attentif, de son intérêt réel. Après tant et tant d'éditoriaux critiques, inquiets, désabusés parfois, il importait et importe de prendre date... fermement bien sûr mais aussi positivement.

Enfin il serait trop long à ce stade de détailler les raisons pour lesquelles notre espoir maritime est plus fort et plus vaste qu'il ne fut depuis longtemps, et ceci sur bien des fronts. Comment ne pas citer dans ce contexte la décision de construire le deuxième porte-avions que nous avons si souvent appelé de nos vœux, et ceci sans pour autant sacrifier les autres programmes de la Marine nationale ? Comment ne pas souligner à nouveau (ce qui est particulièrement d'actualité pour nous à l'heure des Journées Nationales de la Mer dont c'est le sujet central) les efforts annoncés sur le plan du cabotage maritime, ce grand enjeu pour lequel, grâce à notre administrateur André Vigarié, l'IFM a publié au début 2002 un rapport salué par tous (cf. aussi le cahier spécial du précédent numéro de la Revue Maritime) ?

Oui, il serait probablement irresponsable et démobilisateur de ne pas reconnaître honnêtement qu'un vent favorable semble se lever...

Francis Vallat