

## Éditorial

# Marine marchande : grandeur et servitudes de Pénélope

L'Institut Français de la Mer a remis récemment son « prix IFM » et son « prix IFM Avenir » (voir plus loin dans ce numéro) à deux personnalités très différentes mais toutes les deux illustrant à la fois la communauté maritime française et quelques vertus essentielles qui s'inscrivent bien dans la grande tradition dont la mer est porteuse.

Jean-Pierre Hellequin, comme Maud Fontenoy, ont en effet en commun la générosité, l'opiniâtreté, la volonté de faire « avancer la barque », la sincérité, la puissance de leurs convictions, et une exceptionnelle simplicité naturelle. Le premier s'attache, en outre et contre vents et marées, à prôner le dialogue (voulu sans complaisance, mais aussi sans souci du « qu'en dira-t-on ? » et sans respect particulier de l'orthodoxie, syndicale ou autre). La seconde a démontré au plus haut point la valeur de l'effort fondé sur l'espoir, y compris face aux défis apparemment les plus irraisonnables.

Victor Hugo, voyant en eux des « personnages », eût pu dire de chacun « *C'est une force qui va !* ». J'ajouterais une force moins soucieuse de se retourner en arrière pour admirer son sillage, que de regarder toujours vers l'avant pour ne pas perdre le cap fixé par le cœur...

D'ailleurs le jury maritime le plus prestigieux de France ne s'y est pas trompé, et c'est très certainement pour ces mêmes raisons qu'il a couronné ces deux symboles, s'attachant lui-même manifestement au *fond* des choses bien plus qu'à la forme ou à une démarche *d'establishment* qui eût pourtant pu paraître naturelle !

### *Ouverture d'esprit, opiniâtreté, générosité, volonté d'espérance...*

En organisant matériellement la remise des prix IFM, et à ces valeurs qu'ils illustrent, j'ai soudain pensé à tous ces combats que nous menons depuis des années, nous tous « les responsables maritimes ». Combats menés parfois ensemble, parfois les uns contre les autres, parfois tiraillés entre la lassitude et l'espoir, parfois même saisis par la tentation de « laisser tomber ». Et je me suis demandé si ce rappel des vertus premières illustrées par nos deux impétrants pouvait nous servir dans notre quête d'efficacité face à l'immensité de la tâche maritime à accomplir dans notre pays gaulois, face au défi de « la mer toujours recommencée », face à la tentation sisyphienne, face au sentiment parfois submergeant d'être des Pénélope faisant et défaisant sans fin notre ouvrage, les danseurs fatigués d'un improbable « quadrille des rameurs ».

RIF, *cluster*, GIE, taxe au tonnage, ENIM, qualité, emplois maritimes, formation, métiers de la mer, mais aussi complaisance, sous normes, voyous des mers, tant et tant de raisons d'agir, tant de satisfactions mais aussi tant d'inquiétudes, de frustrations ou de blocages...

J'ai alors recherché quelques phrases-clef, ou en tout cas représentatives, de « Pavillon haut », le petit journal interne que la direction de Soflumar / Van Ommeren Tankers a publié très régulièrement (près de 70 numéros) de début 1988 à fin 1997.

Extraits de ce petit « livre de bord » d'une compagnie maritime française à vocation internationale :

- **Juillet 1988** : « Nous voulons profondément, résolument, sincèrement et sans paternalisme hypocrite, graver encore plus dans le granite breton les chemins du dialogue. »

- **Mai 1989** : « Lorsqu'on est armateur... Il faut vraiment avoir la foi chevillée au corps pour se battre simultanément pour la conquête des marchés internationaux et pour la survie de notre pavillon tricolore et de tout ce qu'il représente sur les plans économique, social, politique et stratégique.

Il faut vraiment être convaincu, au risque de l'inconscience parfois, pour refuser de céder à la tentation permanente du « grand large » et des facilités de gestion « de complaisance ».

Car que demandent les armateurs de France ? Ils ne demandent pas l'aumône. Ils ont fait la preuve de leur agressivité commerciale et avec leurs équipages de leur capacité d'efforts de productivité. Ils peuvent si nécessaire *s'internationaliser* aujourd'hui ou demain comme certains ont commencé à le faire hier [mais répugnent à le faire].

Or ce que veulent les armateurs, ceux qui font tout pour ne pas renoncer à être français, peut se résumer en une phrase : savoir s'ils pourront ou non continuer d'exercer leur métier aux couleurs nationales, et avec une part significative de nationaux à terre comme à bord. »

- **Juin 1990** : « Nous sommes de moins en moins seuls car de plus en plus d'armateurs sérieux et d'organisations représentatives responsables, sans parler des autorités, se rendent compte que **la qualité est la seule chance réelle de réinverser à terme les courbes de l'emploi...** »

- **Mars 1991** : « Rêvons un peu... Et si l'un des défis des années 90 était, pour nos interlocuteurs syndicaux habituels comme pour les patrons, le renouveau réel du dialogue social ? Et si la décennie à venir avait des chances réelles d'être celle du redémarrage des marines marchandes de pays comme le nôtre ? Et si l'un des éléments majeurs pour que cette chance existe était d'une part qu'il subsiste dès maintenant un minimum incompressible de navigants et de navires nationaux, et d'autre part que tous jettent aux orties les vieilles rancunes, en essayant de voir où pourraient se situer les points de convergence, d'espoir partagé, et surtout d'action commune ? »

- **Novembre 1991** : (sur le pavillon !)... « À vouloir « tout ou rien » on finirait par tout perdre. On assisterait impuissant, à la réduction inéluctable des flottes nationales et on accepterait, oui on accepterait, le risque de l'option zéro... »

- **Septembre 1992** : « Il faut agir de concert, et faire au moins un bout de chemin tous ensemble (syndicats inclus) pour dégager des solutions ouvrant l'avenir de façon non artificielle, en ne craignant pas de s'inspirer des exemples réglementaires et pratiques de nos pays confrères en Europe ! »

- **Janvier 1994** : « Les mesures à prendre sont les suivantes :

- avant tout, application des textes et conventions existants plutôt que multiplication de nouvelles règles accroissant la confusion. Ce serait un énorme progrès ;
- dénonciation des actions unilatérales prises par tel ou tel État ;
- soutien du contrôle des navires par les États du port (avec arrestations des navires dangereux pour les hommes, la cargaison ou l'environnement) et publication des « listes de la honte » ;
- harmonisation des inspections ;
- soutien de ces sociétés de classification qui ont entrepris un effort réel d'assainissement interne ; rejet des autres ;
- soutien des « visites renforcées » des navires atteignant 15 ou 20 ans d'âge ;
- condamnation et sanctions pour les États ayant créé leur pavillon, mais n'ayant pas mis en œuvre les moyens administratifs pour contrôler que les navires arborant le dit pavillon respectent un minimum de standards internationaux ;

- soutien pour la mise en œuvre, en 1998, du code ISM, à condition que les contrevenants soient éliminés ;
- soutien de toutes les mesures permettant d'endiguer rapidement la concurrence déloyale et la complaisance qui tuent les professionnels et navigateurs consciencieux ; en particulier : valorisation pour le marché des certifications qualité ; différenciation par les assureurs, les mutuelles d'armateurs et les clients entre ceux qui cherchent à prévenir les risques et ceux qui les accumulent délibérément ;
- sanctions plus lourdes - civiles et pénales - contre les armateurs « indécents ».

C'est dur, mais c'est la clef de notre avenir de professionnels et de navigateurs respectés !!! »

- **Janvier 1996** : « De fait non seulement la solidarité est possible, mais plus encore elle est une nécessité avant même d'être un devoir... sur le plan moral comme sur celui de l'efficacité. »

- **Mars 1996** : « La qualité reste plus que jamais la clef de notre avenir. »

« Tous nos efforts concourent à la relance de l'emploi de nos navigateurs. Il est en effet facile de comprendre qu'arrivant à accroître le nombre de navires - et ce même si la condition pour y arriver est d'avoir moins de navigateurs européens (donc français) à bord de chaque unité - on se donne la seule chance de passer un « seuil critique » au-delà duquel :

- les budgets de formation plus importants,
- les équipes d'entretien plus nombreuses,
- les personnels en formation à bord ( en vue du remplacement des aînés) seront des charges qui pourront être augmentées et financées en valeur absolue, tout en pesant moins en valeur relative sur chaque navire.

Et c'est bien la raison pour laquelle, afin d'assurer l'avenir (en particulier des jeunes), il est primordial de réaliser que les efforts de tous sont nécessaires...

...Je dois d'ailleurs dire que même si bien sûr l'idéal n'est pas possible, même s'il peut y avoir des à-coups dans la réalisation des objectifs ci-dessus, nous avons confiance dans notre capacité à réussir pour l'essentiel cette stratégie :

- parce que le combat pour les chances européennes et nationales reste notre priorité ;
- parce que nous ne sommes pas prêts à baisser les bras et que nous avons des atouts ;

...Alors serrons les dents, ayons confiance, et dans quelque temps nous serons fiers de ce que nous aurons réussi à surmonter et à faire redémarrer... Nos objectifs stratégiques et sociaux ne sont pas des rêves; ce sont déjà des faits en marche... »

- **Mai 1996** : « L'émergence de la qualité est un fait, même si sa rémunération reste insuffisante pour assurer l'élimination de la concurrence déloyale... il faut réclamer la cohérence dans le choix des armateurs, afin que la qualité paye... la qualité est plus que jamais notre atout, et c'est bien la raison pour laquelle nos navires ne doivent donner prise à aucune critique. »

- **Septembre 1996** : « Poursuivre plus que jamais notre combat qualité, qui à l'international commence à porter ses premiers fruits... »

- **Novembre 1997** : « Si les armateurs français, après avoir pour un bon nombre d'entre eux, entamé les efforts nécessaires pour être plus compétitifs, ne trouvent pas les moyens de réduire d'avantage les charges, que ce soit via des aides à l'investissement ou via des aides définitives à la réduction du coût des marins, ils seront contraints d'envisager de se séparer totalement du peu de marins français encore existants et de délocaliser totalement leurs exploitations. Cela mettra plusieurs années, mais une fois engagé, le processus deviendra irréversible.

Il sera alors trop tard pour réaliser que non seulement un métier voire toute une profession seraient perdus mais encore tous les partenaires, tous les fournisseurs en

souffriraient. Aucun pays moderne n'a à ce jour accepté une telle issue. Espérons que le nôtre refusera cette fatale erreur. »

### *... le fil de Pénélope*

Relecture instructive s'il en est, dont la leçon est claire au regard des interrogations rappelées plus haut et de la permanence parfois démotivante des défis auxquels nous devons faire face... Pas de doute nous sommes bien des Pénélopes, mais comme la reine d'Ithaque et à la différence de Sisyphe qui jamais n'atteindra son but, nous devons résister à l'épuisement et avoir l'espoir - si ce n'est la certitude - qu'Ulysse arrivera un jour... De fait l'histoire maritime française est pleine de redites, de temps et d'occasions perdues, elle bégaye ou se répète frileusement, dangereusement jusqu'à frôler l'abîme et c'est désespérant... Mais malgré tout « l'option zéro » ne s'est pas (encore ?) réalisée tandis que s'impose de plus en plus l'évidence des voies à suivre pour enfin renaître sous notre pavillon, et ça c'est encourageant !

Le moment approche en effet où il ne sera plus possible d'attendre, de repousser encore en « sauvant les meubles », en faisant le moins possible de vagues, et où il faudra que chacun prenne clairement ses responsabilités sur le pavillon de notre pays et la meilleure façon de redynamiser l'armement et les emplois nationaux... Faut-il s'en inquiéter ?

Francis Vallat