

# Principe de précaution, charte de l'environnement : bouteille à la mer ou bouteille à l'encre ?

Le « parti de la mer » qu'est l'IFM ne peut que se réjouir de voir enfin le principe même de ce qu'il réclame depuis toujours - entre autres le respect de l'environnement marin - proclamé dans le préambule de notre Constitution française.

La force solennelle, et à certains égards juridique, de cette prochaine révision de notre « charte suprême » est en soi un événement qu'il faut saluer... Il était en effet temps d'aller plus loin à cet égard que les simples et éphémères déclarations politiques qui, pour sincères qu'elles aient pu être, restent souvent suspectées « d'opportunisme », en particulier suite à des événements ayant suscité la légitime colère de l'opinion publique.

Bien entendu, un texte de cette nature ne pouvait pas ne pas décevoir les uns et ne pas inquiéter les autres. Et les commentaires que l'on a lus ou entendus ici ou là illustrent bien la difficulté d'arriver à « équilibrer » une rédaction qui ne soit ni angélique ni minimaliste.

Comme le texte lui-même, dont on savait bien depuis quelques années qu'il était ou serait finalement « nécessaire » au sens philosophique du terme (« ce qui ne peut pas ne pas être »), la difficulté du défi était immense. Il s'agissait et il s'agit en effet d'ouvrir, maintenir ou développer les voies de la sagesse tout en ménageant des impératifs contradictoires : d'un côté la nécessité absolue de protéger la vie future de nos enfants et des enfants de nos enfants, de l'autre l'impossibilité de remettre totalement en cause la vie moderne au quotidien, avec ses avantages matériels (sortes de « droits acquis » du citoyen), et ses scories. Quelques exemples sur cent millions : tout le monde est d'accord pour limiter les dépenses d'énergie, pour que soit condamné le travail des enfants, pour que soit préservée la ressource halieutique ou encore que soit condamnée l'exploitation par des « négriers » des navigants qui deviennent, tôt ou tard, des marins perdus dans les ports, mais quasiment tout le monde veut rouler en voiture, être soigné sans compter dans des hôpitaux dévoreurs d'électricité, veut pêcher à pied et racler les rochers de la marée basse ou encore acheter systématiquement le produit le moins cher sans trop regarder ni ses origines, ni les conditions dans lesquelles il a été transporté. Dans un autre domaine, beaucoup disent que l'écart nord - sud est un scandale, que « ce que font les pays riches est insuffisant », mais les mêmes pensent presque toujours que « pour la France, ça n'est pas (jamais ?) le moment ».

L'insuccès à ce jour des initiatives de notation éthique des entreprises est un autre signe, tandis que certains combats, comme celui pour les « produits bio » ou contre les OGM, celui d'ONG<sup>1</sup> pour sauver les baleines en manifestant contre le retraitement des combustibles nucléaires, ne sont pas dépourvus d'ambiguïté car l'inquiétude manifestée est bien souvent fondée sur notre égoïsme individuel (la crainte des maladies, la nostalgie) plus que sur un raisonnement à caractère écologique ou altruiste. Combien se demandent si les OGM même expérimentales, aujourd'hui détruites chez nous avec la complicité de beaucoup, pourraient devenir grâce à nos chercheurs un moyen efficace et sûr de lutter contre la faim dans le tiers-monde ou si les échanges commerciaux de la mondialisation ne sont pas le meilleur moyen de créer le développement et de sortir de la

---

<sup>1</sup> Organisation non gouvernementale.

pauvreté le plus grand nombre dans le tiers-monde ? Etc.

Tout ceci non pas que je sois devenu d'un seul coup le « moraliste de service », encore que l'IFM revendique la tête haute son insistance pour que nos États aident les pays pauvres à avoir de bons pavillons plutôt que de commencer à prôner l'interdiction qu'ils enregistrent des navires (les condamnant ainsi à encore plus de pauvreté). Non, mon propos est différent. Il consiste d'un côté à saluer l'initiative de la France avec cette charte de l'environnement même imparfaite (mais c'était et c'est la loi du genre), et de l'autre à saisir cette occasion pour attirer l'attention sur les excès et les perversités que pourrait entraîner la mise en œuvre maritime d'un « principe de précaution » mal compris, idéologique, extrémiste... et reposant avant tout sur la bonne conscience des « politiques ».

De fait et alors même que je suis convaincu maintenant - je l'ai dit ici à longueur de colonnes - que la marche vers la qualité est irréversible et finira par triompher de la complaisance, la seule inquiétude qui m'assaille vraiment réside dans les dangers de l'excès de zèle et de l'impérialisme du « politiquement correct ». Tous deux porteurs de perversions extraordinairement complexes et menaçantes comme le savent tous les vrais professionnels amoureux de la mer.

Sans aller jusqu'à ce que me disait récemment avec une ironie un peu blessée un grand « pro » de ces sujets (connu pour ses combats sincères et efficaces pour la rigueur et la qualité) : « Bientôt il va falloir supprimer les navires et les navigants ! » Je pense qu'il est de notre devoir de tirer la sonnette d'alarme sur les comportements pouvant s'avérer dangereux pour la sécurité maritime, en les illustrant par trois exemples ayant récemment fait la une de l'actualité professionnelle :

- La trop grande importance donnée à la multiplication des mesures dites « objectives », pour lutter contre les mauvais opérateurs maritimes. Ainsi les règles hâtivement ou exclusivement imposées ici ou là, comme le dessin des navires (la double-coque par exemple) ou certaines limites d'âge artificielles. Ces mesures furent conçues à l'origine pour protéger mieux l'environnement contre des armateurs insuffisants (précaution !), mais « à l'arrivée », elles requièrent des armateurs encore plus professionnels qu'avant pour ne pas être plus dangereuses. Grâce à des mesures complémentaires en cours d'adoption, Dieu merci ! l'effet négatif initial pourra être corrigé, mais cela prendra du temps et n'efface pas la faute de raisonnement originelle.

- L'affichage exclusif du principe « pollueur payeur », qui naturellement réjouit le public et libère facilement les consciences, mais qui représente un triple risque s'il est appliqué de manière totale et absolue : a) celui de traiter de la même façon les bons et les mauvais, les criminels et les consciencieux. Un excellent navire d'une excellente compagnie avec un excellent équipage ne peut ni ne doit subir pleinement les conséquences d'un naufrage accidentel. Si ce principe n'est pas préservé, et quoi qu'on fasse, il n'y aura plus d'armateurs honorables - parce que ruinés potentiels - prêts à affronter l'aventure maritime ; b) celui de montrer du doigt, au lieu de considérer, des métiers qui doivent être exercés, parfois courageusement, par des « pros » qui quelque part remplissent une mission de service public (est-il réaliste d'envisager un monde sans pétrole et sans voies maritimes ?) ; c) celui de « dédouaner » à bon compte le roi consommateur dont la dictature, souvent inconsciente mais souvent coupable, contredit les nobles aspirations citoyennes exprimées la main sur le cœur. Il reste en effet capital que les communautés humaines contribuent elles aussi au « ticket modérateur » de la responsabilité dont il serait malsain et très dangereux qu'elles s'exonèrent. En ce sens il faut dire clairement, et contrairement à la mode, que les plafonds de responsabilité du système international, combinés avec l'automatisme de leur mise en œuvre (maintenant jusqu'à un milliard de dollars), sont un mécanisme équilibré et infiniment précieux pour les victimes...

- Dans le même esprit, la tentation de pénalisation aveugle et « tous azimuts » est une précaution à laquelle il faut absolument renoncer. Là aussi l'équilibre est indispensable entre d'un côté un châtiment (enfin) sanglant pour les cow-boys de la mer (prison, très lourdes amendes civiles et pénales, mise en faillite, donc un véritable arsenal de sanctions dissuasives et inassurables), et de l'autre la nécessité absolue de garantir l'objectivité, la mesure, l'absence de lynchage permettant de

ne pas décourager les opérateurs dignes de confiance dont le monde a besoin.

\*

Le principe de précaution (que Bruno Frappat directeur de La Croix appelle « principe de panique ») risque - s'il est utilisé à tort - de toucher stupidement d'autres activités maritimes : la pêche (exemple récent de l'interdiction totale et non différenciée des filets maillants dérivants pour la pêche au thon faite aux pêcheurs de l'île d'Yeu) ; la plaisance (certains veulent interdire les courses en solitaire parce que cela coûte trop cher à la société d'aller chercher les naufragés<sup>2</sup>)...

Francis Vallat

---

<sup>2</sup> Extrait d'*Un Pavé sur la mer* de Bernard Dujardin (Éditions ENSTA - 2003) : « Le 3 janvier 1995, le président des comités nationaux olympiques européens Jacques Rogge, un régatier en eaux closes, s'élève contre « *la folie des courses transocéaniques en solitaire* » après le sauvetage d'Isabelle Autissier en perdition loin dans le sud-ouest de l'Australie. Il suggère que « *les pouvoirs publics soient amenés à présenter la facture aux organisateurs de telles courses* » qui font « *plus de morts que la boxe et l'automobilisme réunis.* » En conséquence, il déclare qu'il y a « *antinomie entre la course au large en solitaire et la sécurité.* »