

# Mer, ouverture et protectionnisme...

Personne ne nie que l'économie de marché est un facteur de développement économique, de création de richesses et d'emplois et finalement de liberté et de progrès social. D'ailleurs aucun autre système d'échanges ne permet d'atteindre des croissances socio-économiques de même ampleur bien qu'elles soient soumises à des aléas cycliques et conjoncturels.

Mais la « régulation » des libertés économiques est essentielle. Elle s'établit au moyen de règles du jeu situées au meilleur niveau. Pour le maritime, ce niveau ne peut-être qu'international, statut universel de l'espace maritime oblige : Nations unies, Organisation mondiale du commerce (OMC), Organisation internationale du travail (OIT) et Organisation maritime internationale (OMI) définissent des normes qui s'imposent comme des minima universels à respecter. Ce qui n'empêche pas, bien entendu, dans certaines zones ou activités, de pouvoir ou devoir les dépasser lorsque et là où cela est possible, c'est-à-dire lorsqu'il n'y a pas de risque menaçant l'existence pérenne des exploitations et/ou de l'emploi ou encore de la rémunération normale de l'activité exercée.

En un mot le principe de l'application minimale harmonisée et sans faiblesse du droit international, de même que celui de l'amélioration de cette application lorsque c'est raisonnable tant sur le plan économique que social, coordonnent ou devraient coordonner aussi bien les activités de la marine marchande que celles de la pêche ou de la construction navale. C'est littéralement la loi du *fair-play*, du « jouer le jeu » dans le domaine social, dans celui de la concurrence et dans celui de la sécurité de la navigation.

Toutes les activités touchant à la mer sont par nature ouvertes aux vents du large. Elles ne peuvent se développer dans les nations où l'état d'esprit est au repli sur soi-même par appréhension « panique » de s'ouvrir aux autres, où le démon de l'autarcie couplé au complexe du *canut* guette la gouvernance politique. Ce comportement « nationaliste » mène en effet à l'impasse de l'ostracisme autant envers le marin philippin ou croate, hier portugais ou espagnol, qu'envers le plombier polonais. C'est l'argument bien rimé de la Corrèze avant le Zambèze, de l'impossible survie dans le cadre de ce qu'on pourrait appeler un « autoblocus continental »...

À l'aune de ce regard, les activités maritimes quand bien même elles obéissent à une rigoureuse « police » internationale, voire font mieux, sont toujours suspectes. La mondialisation joue en mer comme à terre le rôle d'un épouvantail. Et comme tout épouvantail, elle fait peur et démobilise avant tout ceux qui ont peur. N'y a-t-il pas de meilleur contre-exemple que celui de certains ports métropolitains qui semblent parfois considérer que les navires qui les touchent et y débarquent leurs marchandises sont un dû, hommage de la nature à leur situation géographique, et non le produit d'une conquête commerciale basée sur une offre de services de qualité, de fiabilité et de prix appropriés, s'adaptant en permanence au désir d'une clientèle de chargeurs industriels soumis sans discontinuité à une pression concurrentielle mondiale ? Or l'ouverture des frontières est une chance à saisir pour tous ceux qui en ont le courage. Du Danemark aux Philippines en passant par l'Italie ou la Corée du Sud, des industries nautiques à l'*offshore* pétrolier en passant par le trafic de ligne (pour la France), elle a permis à des secteurs entiers de l'économie maritime de se créer, de se développer et de se renouveler parce que dans ces pays, dans ces secteurs, les entrepreneurs ont su embarquer dans le mouvement du progrès, s'adapter à des circonstances changeantes et incertaines, guetter les opportunités (le marché du travail maritime au Danemark et aux Philippines, le marché portuaire au Benelux, le marché de la desserte insulaire en Italie, le marché américain de la plaisance pour Bénéteau, le marché du gaz liquide pour GTT, le marché chinois pour la CMA-CGM). Et surtout il est primordial de ne pas cacher ou se cacher que l'ouverture est à la fois un foyer de risques (contre lequel celui qui réussit se prémunit par l'innovation, la productivité et

l'élargissement de son marché, c'est-à-dire autrement que par un protectionnisme illusoire et dangereux ou par des subventions d'autant plus perverses qu'elles ne font trop souvent que retarder des échéances douloureuses et appauvrissent les contributeurs – entrepreneurs non subventionnés - qui les financent) un foyer de risques donc, et un gisement de richesses d'abord pour l'emploi national dans bien des métiers de la mer.

Ce qui est dangereux pour l'Europe telle qu'elle se construit n'est pas, contrairement à une idée communément reçue la liberté d'entreprendre (la liberté rebaptisée ultralibéralisme serait-elle devenue un animal malade de la peste ?) mais l'inconscience schizophrénique du citoyen qui exige à la fois l'essence chez son pompiste, le fioul dans sa chaudière et le risque zéro en mer pour les pétroliers chargés de lui apporter l'énergie ; de ce citoyen qui exige encore la sécurité, le confort, la sauvegarde environnementale des plages estivales, la garantie rigide de l'emploi sans donner sa chance à la « destruction créatrice », la progression du pouvoir d'achat, la consolidation d'acquis sociaux figés et... qui simultanément veut consommer au moindre prix sans payer le moindre ticket modérateur, donc au moindre coût de production et de transport quitte à fermer les yeux sur le travail des enfants du tiers-monde, sur l'emploi au noir d'immigrés illégaux, et bien évidemment sur les négriers de la mer.

Ce comportement est celui d'une vieille Europe fatiguée qui attend que le monde produise pour elle, que la mer lui apporte ses biens au moindre prix et que ce qu'elle produit soit vendu au reste de monde au plus cher afin de conserver ses acquis historiques et son niveau de vie au moindre effort. C'est ainsi que dans cette vision, la mer devient à la fois un pont pour consommer moins cher et une frontière, obstacle naturel, pour éviter d'être envahi. Dangereuse utopie qu'une jeune Europe dynamique ne partage pas parce qu'elle compte sur la libre circulation des biens, des services, des capitaux et des hommes pour construire un développement universel où elle revendique toute sa place et plus souvent qu'on ne le croit, la première (il en est ainsi du transport de ligne, du câble sous-marin, de l'*offshore* pétrolier... de tous ces nombreux fleurons de l'économie maritime européenne).

Dans cette vision, la mer est à la fois un facteur de richesse et un facteur de solidarité.

**Francis Vallat**

Président de l'Institut Français de la Mer

Codicille :

1. À propos d'Europe... L'IFM peut légitimement se féliciter du succès et de l'intérêt des XXIII<sup>e</sup> Journées nationales de la Mer à l'Assemblée Nationale, consacrées aux défis de l'Europe et de la France maritimes et qui furent universellement saluées. Ce fut un bon cru, mais qui mit bien en relief quelques-uns de ces boulets dont nous avons du mal à nous débarrasser à l'heure où courir sans handicap est pourtant crucial dans un monde qui exige efforts et créativité, enthousiasme et détermination. La Revue Maritime y reviendra dans sa prochaine livraison, avec en particulier la publication intégrale des actes, et de quelques opinions.

2. Dans la Revue Maritime n° 464 de février 2003, je concluais ainsi mon éditorial sur la sécurité maritime : *« Et puis il y a l'humilité face à la mer, qui nous enseigne que rien n'est jamais gagné, mais aussi que la mer elle-même se respecte et ne se défie pas impunément. S'il en était besoin, on pourrait sur ce point se référer à l'exemplarité négative de l'aventure des multicoques pendant la dernière course du Rhum (15 trimarans cassés sur 18). De fait malgré les prouesses technologiques des architectes et constructeurs, malgré le courage admirable des navigateurs, grands sportifs de l'extrême, malgré l'apport indispensable de ceux qui ont la foi permettant de repousser toujours les limites du possible, malgré les retombées positives que nous tous retirerons un jour - y compris sur le plan de la sécurité - des avancées de toutes sortes ainsi permises, il y a eu dans cette course une grande leçon qui doit nous faire réfléchir et agir. Et cette leçon, au moins pour l'Institut Français de la Mer, est toute simple : le vrai marin, le marin « humble » soucieux avant tout de sécurité, celui dont la recherche de l'exploit n'est pas l'objectif premier, ne doit*

*prendre et faire prendre la mer que sur des navires aptes à traverser les imprévus et les tempêtes... avec un bon équipage et un bon « pied de pilote ».*

*Tout le reste peut être merveilleux et digne d'admiration, mais n'a en fait rien à voir avec les questions soulevées par la sécurité maritime immédiate et par la protection de notre environnement, qui constituent un tout sur lequel il va enfin devenir impossible de transiger. »*

Me référant à la course Le Havre - Bahia, qui a vu une nouvelle hécatombe de ces grandes et si impressionnantes « machines à voiles » au départ desquelles j'ai eu l'honneur et la joie enthousiasmante d'assister dans les meilleurs conditions, je relis cette réflexion vieille de plus de deux ans et ne vois (hélas!) pas une ligne à changer ! Au contraire je voudrais ajouter qu'il y a maintenant urgence à régler cette question, tant le « message » envoyé à nos jeunes aussi bien qu'à la société tout entière - par cette casse ravageuse (cinq bateaux sur dix au moment où j'écris ces lignes) - est contraire aux valeurs essentielles dont la mer est porteuse : opiniâtreté certes, mais aussi sérieux, simplicité, respect de la vie y compris de celle des sauveteurs sur lesquels on compte en cas de « pépin » sérieux intervenant quasiment toujours dans des conditions très difficiles. Et ce sans parler du coût exorbitant des interventions de sauvetage dont il n'est pas indécent de penser qu'il n'est pas moralement tout à fait justifié !

Et qu'on ne dise pas qu'il n'y a pas de solution conciliant à la fois la compétition, la course - qui reste en elle-même un beau défi humain et technologique - et la sécurité ! En effet, le vice provient du fait, bien normal, que chaque parrain (*sponsor*) et navigateur, font et feront toujours ce qu'ils peuvent, à coup d'investissements parfois déraisonnables, pour se donner les meilleures chances de gagner. Ceci n'est pas contestable en soi. Ce qui l'est est que des limites raisonnables et de bon sens ne soient pas imposées : que ce soit dans les allègements recherchés, les tensions maximales supportables ou que sais-je encore ?... Or il y a fort à parier que définir des règles plus strictes identiques pour tous les concurrents, en particulier au niveau matériel, investissement ou encore à celui des critères minimaux de résistance ou de solidité, satisferait tout le monde : allègement des fonds engagés, stimulation d'une autre forme de créativité et de recherche technologique tout aussi avancée pour continuer d'essayer de faire mieux que l'autre...

Il me semble que le moment est arrivé qu'une telle démarche soit réellement engagée pour que la course au large maintienne sa grandeur sans perdre son âme.