

À l'aube de Grenelle de la mer, vers une « vision » maritime pour la France ?

Le 2 décembre au Havre nous – c'est-à-dire la communauté maritime française dûment consultée avant que s'expriment publiquement en son nom l'Institut Français de la Mer et le Cluster Maritime Français – réclamions avec force une « vision » pour la France maritime. Nous reprenions ainsi un thème récurrent et cher à l'IFM depuis des années, et qui venait d'être approfondi, argumenté et illustré par le titre (« *Pour que la France ait une vision maritime !* ») et la conclusion d'un rapport issu de l'un des groupes de synergie du CMF. Il s'agissait naturellement de la nécessité de définir une stratégie maritime nationale globale, s'inscrivant efficacement dans les principales orientations du « Livre bleu » de la Commission européenne, et donnant au dynamique secteur maritime français les moyens de démultiplier le poids de ses nombreux atouts par une véritable « intégration » de ses chemins d'excellence.

Avec son talent et son engagement habituel, Dominique Bussereau reprenait la balle au bond en annonçant son intention de travailler dès l'aube de 2009 sur ce qu'il appelait un « agenda mer », au profil pas vraiment défini mais pour lequel rendez-vous était pris.

L'intention avait ensuite été rappelée à plusieurs reprises par le ministre mais restait vague et tardait à trouver le moindre début d'incarnation dans les six premières semaines de l'année. Certes les cabinets du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT) contactaient à plusieurs reprises l'IFM et le CMF sur différentes idées, mais sans véritable confirmation concrète et sans que se dégage à proprement parler une ligne d'action.

Puis d'un seul coup, tout s'accéléra, la vitesse le disputant à la précipitation tandis qu'étaient évoquées la possibilité de « Journées » ou « d'États généraux de la mer », puis celle d'un « Grenelle de la mer » (appellation que certains dans l'État trouvaient géniale mais que d'autres redoutaient : marquée historiquement, trop lourde, déséquilibrée, confuse...).

En fait la première annonce officielle du Grenelle de la mer intervint après seulement quelques jours de préparation au niveau des cabinets (ce fut le 27 février, sur un voilier légendaire, par un matin blafard), et la vérité exige de dire qu'elle suscita bien du scepticisme... Il faut dire que la « sortie » du projet avait paru hâtive (pour dire le moins malgré l'énergie et le travail des cabinets), que la présentation ce jour-là fut à l'image de la lumière ambiante (plutôt brumeuse donc), et moralement assez bien en ligne avec le nom du navire hôte (*La Boudeuse* !). Difficile en effet, pour les grands responsables du maritime qui par « légitimisme » avaient pu se libérer et assister à cette annonce, d'y ressentir la moindre once de l'excitation qui accompagne habituellement le sentiment diffus qu'on vit ou va vivre un grand moment ! En fait et pour tout dire, les quelques personnalités présentes, prévenues seulement l'avant-veille et qui avaient pu répondre à l'invitation de Jean-Louis Borloo, se demandaient *in petto* quel était le sens de leur présence, si ce n'est de « faire-valoir » le dialogue que le ministre (et par voie de conséquence ses secrétaires

d'Etat) réservait exclusivement aux journalistes... eux-mêmes dubitatifs ou en tout cas ne montrant pas l'intérêt passionné qu'aurait dû susciter l'ambition affichée ! Il faut dire que le mélange des genres n'aidait pas, la naissance officielle du Grenelle le disputant à une communication sur l'administration des affaires maritimes ou encore la décision de confier une mission scientifique au navire hôte. Ajoutons que la tonalité extrêmement « verte » des propos, à l'exception notable de la communication du Secrétaire d'Etat aux transports, pouvait faire craindre que ne soient considérés comme secondaires les aspects économiques et sociaux de notre développement maritime, et susciter l'inquiétude que ne soient pas comblées les lacunes – patentes et souvent évoquées à cet égard – du « Grenelle de l'environnement ».

Certes dans les jours précédant immédiatement cette première annonce, nous (l'IFM, le CMF...) avons été consultés, écoutés et même entendus sur quelques points majeurs sans lesquels nous n'eussions même pas participé à cette séance de lancement. Mais au total « on était encore un peu loin du compte » et nous continuions de redouter excès, désordres brouillons, voire une trop grande ignorance des préoccupations et impératifs de l'homme d'aujourd'hui au nom de ceux, évidemment justifiés, du seul homme de demain. Nous avons en outre exprimé nos doutes - une litote - à la fois sur le calendrier, dont nous ne comprenions pas l'urgence, qui ne nous paraissait pas le plus approprié et qui nous faisait craindre un « coup purement politique » (avec les élections européennes à venir et un probable remaniement gouvernemental), et sur une durée de travaux de concertation qui nous paraissait vraiment très courte. D'autant qu'il y avait, à notre avis (fortement motivé) une absence de perspective sur les suites concrètes de l'exercice à moyen/long terme, en plus d'une sensation de déséquilibre entre les organisations non gouvernementales (ONG) environnementalistes et les professionnels, déséquilibre en faveur des verts les plus extrêmes, d'où une méfiance, toujours présente d'ailleurs et évidemment légitime alors que l'excellente performance qualitative des acteurs économiques français - pour lesquels depuis longtemps le développement durable fait partie des priorités - n'est pas suffisamment prise en compte, voire tout simplement affirmée : qui par exemple s'appuie sur le fait que les navires gérés par des armateurs français sont au sommet mondial et officiel de la qualité ? Qui s'émeut vraiment de voir malgré tout le pavillon français avec immatriculation RIF encore et toujours classé de « complaisance » par l'ITF (*un argument invoqué à plusieurs reprises et en toute mauvaise foi pendant les premières sessions de travail du Grenelle lui-même*) ?

Mais les choses ont avancé...

Le Grenelle, tout en continuant à être conduit par Jean-Louis Borloo et donc le MEEDDAT est devenu gouvernemental (comprendre une « opération » du gouvernement tout entier) via une coordination au nom de Matignon, assurée avec le Secrétaire général de la mer. Le calendrier initial n'a pas été vraiment modifié, mais il a été allongé. L'opération tout entière a pris une ampleur indéniable. Chacun à leur niveau, l'IFM et le CMF n'ont pas ménagé leur peine. Quelques erreurs ont été corrigées par rapport au concept initial (en particulier, une meilleure implication des professionnels maritimes a été ménagée), si bien que même si c'est imparfait et incomplet, et même si l'on peut redouter les possibilités de confusion que laissent ouverte procédure adoptée et poids de certaines collusions de circonstance ou contre nature, il n'y avait et il n'y a plus d'hésitation possible : il faut « y aller », travailler, accepter le travail en commun, l'échange, rechercher sur chaque sujet consensus et partenariat et s'ils ne sont pas possibles, veiller à ce que les points de vue différents soient clairement exposés et retenus avec leurs argumentaires.

Par ailleurs, et peut-être surtout, la mise en perspective profonde s'est vraiment dessinée - tout au moins si l'on se fie aux engagements qui nous ont été donnés – avec un CIM (Comité

interministériel de la mer) à venir, ultérieurement (à l'automne) l'élaboration d'un « plan mer » véritable, et la définition d'une véritable stratégie maritime sur la durée, l'un et l'autre devant engager le pays pour l'avenir au-delà même des aléas politiques. Il s'agissait là de points durs sur lesquels nous nous sommes beaucoup démenés, avec heureusement - il faut aussi le dire - le soutien de quelques hauts responsables ouverts et « dialoguant » aux cabinets de Messieurs Borloo et Bussereau, du Premier Ministre et au Secrétariat général de la mer.

Cela dit il faut savoir qu'aucun engagement n'a été écrit ou formellement confirmé à ce jour s'agissant du « Plan Mer » prévu pour la fin de l'année, ce qui exige de rester vigilants et prêts à intervenir ou communiquer à tout moment si nécessaire. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles l'IFM et le CMF ne sont et ne seront pas, en tant que tels, dans les groupes de travail du Grenelle (à l'exception naturellement incontournable d'un siège dit de « personne morale associée » dans le groupe IV « Gouvernance »). Ils n'y sont pas, tout simplement parce que - alors même que le dialogue était intense avec les cabinets - ils ne l'ont pas voulu. D'une part car ils ne sont pas eux-mêmes opérateurs et qu'il était plus important qu'ils se battent pour que les professionnels maritimes « de terrain » soient présents en force (si l'on peut dire), et d'autre part car ils tiennent plus que jamais à leur liberté d'appréciation, d'intervention et d'expression, et veulent rester à la disposition de la communauté maritime pour faire remonter à tout moment ses « messages » légitimes.

L'IFM comme le CMF ont en revanche contribué grandement à la constitution des groupes et a insisté pour que la « Vision » de ce que doit/peut être la France maritime soit l'un des axes principaux du travail.

Enfin c'est parce que l'exercice ne se reproduira pas deux fois, ni ne sera suivi avant longtemps par un autre peut-être plus conforme à nos vœux, qu'il importe maintenant que les professionnels qui aiment la mer le soutiennent, y soient actifs, et fassent ce qu'il faut pour se faire entendre, pour que leurs positions et recommandations soient retenues, et aussi pour éviter que soient prises ou préparées des décisions inappropriées ou déséquilibrées. Et c'est parce que cela suppose aussi un minimum de coordination que le CMF a proposé et met maintenant régulièrement en œuvre une procédure, approuvée par toutes les fédérations professionnelles et coordonnée officieusement et informellement avec le Secrétaire général de la mer, en liaison positive avec le MEEDDAT.

Le but de cette procédure est d'assurer par des réunions à l'IFM et au CMF :

- la coordination des professionnels des quatre groupes avant et après chaque séance de travail ;
- l'opportunité de dégager autant que possible des positions communes ;
- au minimum, un « modus vivendi » en cas de positions incompatibles ;
- et enfin et peut-être surtout, la chance de déboucher sur une vraie politique/stratégie maritime pour le pays à l'instar de certaines autres nations exemplaires sur ce plan.

Aujourd'hui le Grenelle bouillonne, les réunions sont très suivies, les échanges de notes se succèdent tous azimuts, les mémos et contributions sont foisonnants, sans compter les présentations particulières qui parviennent directement au ministère, et dont il faut bien reconnaître que certaines sont extrêmement séduisantes (le projet Seaorbiter par exemple).

Cette phase de concertation entre parlementaires, administrations, syndicats, ONG et professionnels, doit se terminer fin mai... Commencera alors une consultation (informatique) des citoyens en même temps que seront organisés des « Grenelle locaux » dans les régions françaises, puis ce sera la préparation du CIM de juillet...

Autant dire qu'il faudra suivre de très près la « sortie » de chaque étape et les synthèses

publiées, la table ronde finale, tant il est vrai qu'avec des centaines, pour ne pas dire des milliers de suggestions, le gouvernant arbitre aura probablement dans sa besace tout et le contraire de tout, et avec cette abondance la tentation (naturelle pour des gouvernants d'ailleurs) de ne retenir que... ce qu'il voudra !



Qu'on me permette de terminer cet éditorial en changeant totalement de sujet. Je tiens en effet à dire un mot (d'humeur) aux bons esprits qui ironisent sur la Revue navale du 8 mai à Toulon !

On entend en effet dire ici ou là qu'une telle revue « revient trop cher en période de crise », qu'elle privera les bâtiments de notre « Royale » de trois jours de mer dans l'année (!?), que ça n'est pas le moment de sortir pavillon haut, que sais-je encore !

De tels propos sont indignes de notre pays, comme dans un autre domaine, il eût été indigne de ne pas réparer le Grand Palais malgré l'importance du chantier. Oui la France a fait et fera encore des erreurs, mais elle peut et doit être fière de son histoire, de son patrimoine et - mais oui - de ses armées citoyennes et plus particulièrement de sa Marine nationale, ce grand corps de défense et de protection qui s'ouvre chaque jour plus à la société civile... et tout particulièrement au dialogue avec le monde maritime

Francis Vallat
Président de l'Institut Français de la Mer