

Après la « flamboyante » année 2009...

Alors que j'en étais encore à me demander comment « introduire » ou illustrer de manière un peu attirante la problématique moins excitante à laquelle le monde maritime français devra continuer de faire face tout au long de ce qui reste de 2010 (en très résumé « *consolider les avancées de 2009, veiller à ce qu'elles s'inscrivent dans les faits, jeter les bases concrètes de la stratégie maritime définie dans le Livre bleu, et finalement générer confiance plutôt que déception auprès de tous les acteurs du développement maritime et de tous les gens de mer !* »), j'ai réalisé que l'inspiration pouvait ou plutôt devait venir du remarquable dossier publié dans ce numéro de notre Revue, en grande coopération avec le Musée national de la marine consacré à l'amiral Pâris...

De fait ce qui m'a le plus frappé en découvrant toutes les facettes de cet homme exceptionnel (la vague connaissance que j'avais hier de cette grande personnalité était vraiment coupable !) est leur actualité comme leur exemplarité. Tout simplement car elles soulignent les traits de caractère, la manière d'agir et plus encore le souffle qui doivent inspirer les actions et décisions dont nous avons besoin très précisément en ce début du printemps 2010, c'est-à-dire au moment où la France doit absolument transformer l'essai marqué en décembre dernier avec les « Assises-Journées de la mer » à Brest et le Livre bleu : deux étapes qui furent en effet le premier couronnement des efforts inspirés par la volonté de disposer enfin d'un *cluster* maritime civil et militaire (« *cluster* » au sens commun du terme bien sûr), disons d'un secteur maritime correspondant d'abord à son potentiel et à ses talents jusque là méconnus, ensuite aux défis du XXI^e siècle et de la mondialisation, enfin et surtout aux ambitions maritimes cohérentes affichées par le Président de la République, quasiment pour la première fois de notre histoire à ce niveau (si l'on excepte bien sûr Richelieu et Colbert qui quelque part incarnaient eux mêmes - ou s'appuyaient sur - une sorte de despotisme éclairé leur permettant de « violenter » des élites rien moins que convaincues de l'intérêt de la mer et de l'activité de ceux qui en vivent...). Je fais allusion à l'évidence au discours du 16 juillet au grand port du Havre, c'est-à-dire à l'endroit même de notre appel solennel, lancé six mois plus tôt, « à une vraie vision maritime pour la France ».

Or pour transformer l'essai et inscrire une stratégie maritime dans la durée, les leçons que nous a léguées l'amiral Pâris peuvent être clairement tirées de sa vie même, de son comportement, et de sa philosophie de l'action, reposant tout entiers sur une alchimie complexe de dynamisme et « d'équilibre » : équilibre entre passion et raison, entre opiniâtreté farouche et réalisme, entre cohérence et mouvement(s) parfois périphériques ou collatéraux, le tout sans jamais renoncer à la nécessaire universalité, à « la transversalité » dirait-on aujourd'hui, des démarches entreprises. C'est ainsi que non seulement il a cherché à intégrer dans ses approches les talents les plus divers dont il disposait personnellement : dessinateur, ingénieur, hydrographe, peintre, ethnologue, écrivain, et bien entendu officier, avec en arrière-pensée permanente l'idée de faire progresser la pensée « par nature universelle », mais surtout il l'a fait dans un esprit incroyablement moderne et

reflétant parfaitement - en véritable pionnier - cette notion de « développement durable » qui n'était pas du tout à la mode à son époque. Un exemple ? Il se passionnait et même fut l'un des « visionnaires » de la vapeur, au développement de laquelle il contribua. Mais simultanément il écrivait des mémoires sur la nécessité et les moyens possibles de moins consommer de charbon, en particulier sur les longues distances ! Ou encore toute sa vie, en particulier pendant ou au moment de tirer les leçons de ses voyages de circumnavigation, il s'est montré préoccupé de l'expansion internationale du commerce français, mais tout en ne voulant pas qu'elle se fasse au détriment des hommes appelés à travailler sur les navires qui seront les vecteurs des exportations (Et oui c'est aussi dans ce but qu'il ne voulait pas qu'une quelconque révolution technologique se traduisît par des souffrances ou risques inutiles, ce qui l'amena à travailler sur la réduction des causes possibles « d'accidents de machines » !).

Respect de l'homme, de la vie de l'autre, respect de la vie elle-même tout simplement, l'amènèrent souvent à refuser des positions extrêmes ou par trop idéologiques, et ce d'une manière tout aussi étonnamment moderne, j'allais dire anachronique. Par exemple lorsqu'à l'étonnante pensée dominante du moment qui lui était fort étrangère : « il faut acculturer le peuple aux valeurs bourgeoises, c'est-à-dire transformer l'homme laborieux jugé dangereux car imprévoyant, buveur et joueur, en citoyen capitaliste, propriétaire soucieux de l'ordre et de l'autorité », il oppose - sur un sujet un peu différent il est vrai (c'était à propos du mépris pour les barbares au sens de non-civilisés en cours de colonisation) la sagesse du navigateur qui a vu et réfléchi à tant de choses : « *Notre Europe si avancée maintenant [devrait savoir qu'] en faisant le tour du monde on peut trouver, en changeant de lieux, tout ce qui s'est passé chez nous en changeant de siècles.* »

Et comment ne pas illustrer - joli point d'orgue ! - ce souci d'équilibre (si important pour notre maritime hic et nunc) par le constat que cet homme (qui naturellement croyait au progrès, aux professionnels, et voulait de toutes ses forces le développement économique et social) aurait aussi pu être l'inspirateur des organisations non gouvernementales dans ce qu'elles ont « d'incontournable », dans leur message... tout au moins lorsqu'il n'est pas perverti par des excès tout aussi coupables que ceux des va-t-en guerre du productivisme ? N'a-t-il pas écrit en effet : « *Notre époque de progrès sera peut-être accusée plus tard d'avoir été égoïste, et d'avoir laissé perdre ce qui ne servait pas ses plaisirs ou son utilité directe et immédiate* » ? Belle façon d'alerter déjà sur la responsabilité de l'homme à la fois vis-à-vis de l'environnement et des générations futures...

Au fond, Pâris fut effectivement un « conservateur » - et pas seulement de musées - au sens le plus noble et le plus intelligent du terme (c'est-à-dire à l'inverse de ce que ce mot recouvre souvent de sombre, craintif, recroquevillé, et de ces conservatismes dévoyés qui sont partout)... Il fut en fait un conservateur au sens que Disraeli voulait illustrer lorsqu'il déclarait à l'envi : « *Mon programme ? Je veux conserver tout ce qui est bien, et changer tout ce qui est mal.* »

Oui, à l'heure des concertations et autres Comops (Comités opérationnels du Grenelle), vecteurs souvent remarquables mais parfois brouillons du dialogue difficile entre professionnels et partenaires de la société civile et des organisations non gouvernementales (dont les plus ouverts sont ou devraient pourtant être si proches les uns des autres !), mais surtout à l'heure approchante des inévitables choix des pouvoirs publics devant maintenant donner à notre stratégie maritime nationale ses véritables contours, les « leçons de Pâris » sont ou devraient être de significantes balises. L'enjeu est en effet de : « Conserver » notre planète, notre environnement, mais sans oublier l'homme, y compris celui d'aujourd'hui, dans ce combat... pour l'humanité... ». Un évidence qui semble parfois oubliée lorsque consciemment ou non, subrepticement ou non, les

bonnes intentions sont perverties... et que soudain tout ce qui est économie (réelle s'entend !) devient suspect...

Dans ce contexte où le consensus est illusoire, l'État ne doit pas affaiblir sa légitimité d'arbitre en devenant le militant d'un bord. De même la concertation ne peut avoir qu'un temps, et le gouvernant légitime doit finir par décider, au nom de l'intérêt général dont il est seul en charge. Formidable défi au moment où le présent et l'avenir de la communauté nationale dépendent de problématiques d'une complexité inouïe, et où certains croient ou prétendent incarner la seule vision éthique de l'avenir...Mais l'État n'a plus le choix, il doit choisir... et agir.

Francis Vallat
Président de l'Institut Français de la Mer