

## Éditorial

# Une question de fond : organiser « la mer » ?

Comme « La mer toujours recommencée », le souci d'essayer de trouver la meilleure organisation possible pour la promotion de « la chose maritime » en France est la préoccupation permanente de beaucoup de nos interlocuteurs. L'Institut Français de la Mer reçoit régulièrement des contributions à ce sujet, souvent intéressantes, parfois novatrices, qui nous font un devoir de refléter de temps en temps ce débat récurrent. Surtout lorsqu'il nous semble que certaines propositions sont particulièrement propres à stimuler la réflexion aujourd'hui, en vue d'une éventuelle action demain !

Or ce fut le cas ces derniers temps, et il peut paraître utile de mettre en perspective trois contributions essentielles qui ont probablement le mérite de se compléter, voire de se valoriser l'une l'autre. L'une est la sortie du « Cluster Maritime Français » par l'Institut Français de la Mer (voir ci-dessous la rubrique *Actualité maritime*), l'autre est la revalidation des conclusions du groupe de travail IFM de l'an 2000 sur les structures maritimes françaises (faut-il ou non un Ministère de la mer ?), enfin et peut-être surtout il y a la contribution remarquable apportée par le président de l'IFREMer sur un « Conseil de la mer ». (voir ci-dessous la rubrique *Politique maritime*).

Mais avant de rentrer dans le vif du sujet, il est important, si ce n'est essentiel, de préciser en préliminaire que l'IFM considère que l'organisation maritime française est une question de fond et non l'objet d'une discussion « à chaud » qu'imposerait une brûlante actualité. En effet si les responsabilités maritimes, au plus haut niveau politique, étaient toujours exercées par des personnalités gouvernementales, dynamiques personnellement, disposant d'un poids politique certain, enfin actives et motivées (comme c'est le cas aujourd'hui indépendamment de toute question d'opinion sur l'action proprement dite) l'IFM qui se veut le « parti de la mer » toutes origines confondues, attacherait beaucoup moins d'importance à cette question !

Le problème se pose plutôt dans la durée, tant il est vrai que l'IFM aimerait que la prise en charge des intérêts maritimes de notre pays ne dépende pas ou pas seulement des qualités personnelles du ministre en place et de ses équipes, ou de périmètres de départements ministériels souvent à géométrie variable au fil des remaniements ou changements de gouvernements. Dans cet esprit, l'observation du passé qui nous a donné quelques leçons pas toujours exemplaires d'où qu'elles viennent, exige au contraire de réfléchir au calme à ces questions de structures. Il faut donc le faire justement à un moment où sur ce plan, l'absence de « pression » permet de le faire sans polémique et sans pouvoir être suspecté de critiquer

les décideurs en place qui ont, aux yeux de tous, au moins le mérite de ne pas considérer la mer comme un enjeu secondaire...

Première contribution évoquée qui est la base de tout : le cluster maritime français, autrement dit le poids économique et social de la France maritime, un travail qui est une véritable « première » (seul l'IFREMER l'avait amorcé) dont l'IFM diffuse par ailleurs les éléments en ce moment même... Comme cela a été fait depuis quelques années en Hollande, en Grande-Bretagne, en Italie, il s'agit en très résumé de donner aux partisans français de la mer une « arme » leur permettant de « se décomplexer », d'être plus conscients de leur force quand elle est solidaire et de convaincre leurs autorités publiques de l'utilité politique qu'il pourrait y avoir à promouvoir la mer et les intérêts qu'elle représente.

Qui sait par exemple que les activités maritimes au sens strict (la flotte de commerce, les ports, les constructions navales et les équipementiers marins, l'offshore pétrolier et gazier, la plaisance, la pêche et les produits de la mer, l'action de l'État en mer, les Instituts de recherche, les organismes de formation et toutes les autres : assurances, classification, avocats, courtiers, ingénierie, consultants...) que toutes ces activités représentent 310 000 emplois directs ? 35 milliards d'euros de chiffres d'affaires ? 2,5 % du produit national brut (PNB) ? qu'elles sont à 50 % exportatrices, soit autant en valeur absolue que les automobiles ou l'aérospatiale, plus de trois fois celle du vin ? Et que si on y ajoutait le tourisme littoral (20 milliards d'euros, 200 000 emplois et/ou encore les emplois indirects des zones industrielles portuaires : 300 000 !), le « maritime » représenterait de 5 à 10 % du PNB ?

La France dispose-t-elle de structures à la hauteur de telles dimensions ? d'un tel enjeu ?

La deuxième contribution qui n'est qu'un rappel de travaux IFM vieux de trois ans, constitue un point important de réflexion. De fait les conclusions d'un groupe de travail très ouvert, rassemblant des personnalités de toutes origines : jeunes, anciens, publiques, privées, civiles, militaires, patrons, salariés et de tous les secteurs maritimes, avaient été claires (résultat impensable lorsque l'on se souvient des contradictions passionnées du départ) : « *Un ministère de la mer, pourquoi pas s'il est doté de pouvoirs considérables et a à sa tête un homme d'État convaincu, actif et de poids ?* » Mais ces conditions avaient paru impossibles à garantir sur la durée. Il avait été suggéré une « Délégation permanente de la mer » (DPM), absorbant le Secrétariat général de la mer, rassemblant tous les intérêts maritimes (à l'exception éventuelle de la pêche, dont certains représentants désiraient rester attachés à l'agriculture), ayant autorité sur toutes les directions ministérielles et services centraux concernés et la tutelle sur tous les établissements maritimes, enfin les préfets maritimes lui étant administrativement rattachés. L'idée étant qu'une telle fonction - où le mot « permanente » eût été écrit en lettres d'or - ne pourrait qu'attirer à sa tête des responsables politiques de très haut niveau et donc forcément écoutés... faisant de la mer une priorité incontournable.

La troisième contribution est beaucoup plus récente. Elle vient à mon sens heureusement compléter, ne serait-ce que dans l'esprit, ce qui manque à la deuxième. En effet, la DPM brièvement décrite ci-dessus était incomplète et peut-être trop jacobine à elle seule.

Or Jean-François Minster, président-directeur général de l'IFREMer, entre autres suggestions, recommande la création d'un « Conseil de la Mer » très diversifié mais cohérent qui puisse en permanence réanalyser et réaffirmer les enjeux, tout en aidant l'exécutif en charge à les traiter au mieux.

On peut se demander si l'un flanquant l'autre, il n'y a pas là l'ébauche d'une solution vraiment intéressante pour l'avenir. Mais, bien entendu, il s'agit de « mouvements » d'une importance extrême qui soulèvent bien des questions complexes et difficiles : quid des organismes existants, qui ont fait ou sont en train de refaire leurs preuves (le Conseil supérieur de la marine marchande - CSMM - par exemple) ? Par ailleurs, une telle concentration des réflexions et du pouvoir est-elle possible à organiser dans notre République qui marche avec espoir vers la décentralisation ? Enfin comment assurer simplicité et efficacité des décisions, et non alourdissement d'organismes menacés de surdimensionnement ?

C'est du fait de ces questions à débattre et à approfondir que les auteurs des trois contributions (hommes ou institutions) n'ont d'ailleurs aucune prétention à détenir la vérité. C'est aussi pour cela que cet éditorial doit être considéré non comme une sorte de résumé final ou définitif, mais bien plus comme le point de départ possible d'un travail d'approfondissement auquel l'IFM réfléchit, tant en termes d'opportunité que de marche à suivre. Et si un intérêt positif est manifesté alors que nous jetons cette bouteille à la mer, alors l'IFM proposera à ceux qui le souhaitent de lui être associés pour essayer d'aller plus loin !

Francis Vallat