

Éditorial

Gare !

La France maritime n'a pas le moral...

Le calme trompeur qui semble régner en ce moment n'est pas celui des veilles troupes qui préparent des reconquêtes, mais celui d'acteurs désabusés, pour ne pas dire découragés.

Il risque aussi d'être le calme qui précède la tempête ou la renonciation. Il faut donc se méfier de cette eau qui dort et qui recouvre en fait un malaise de plus en plus profond, de plus en plus démobilisateur.

De fait de tous les horizons de notre France qui a tant de mal à émerger d'un rang maritime indigne d'elle, les « signaux » que reçoit l'Institut Français de la Mer sont ceux d'une résignation qui - à tort ou à raison selon les cas - est à la hauteur des déceptions suscitées par l'abandon, selon toute apparence, de la « volonté d'avancer » affichée fortement par le gouvernement, il y a environ deux ans. Oui, tout se passe comme si insidieusement et de tous bords, chaque acteur maritime se résignait progressivement - sans en être toujours conscient d'ailleurs - à l'enfoncement de notre pays dans un « à quoi bon ! » généralisé. **Cette atmosphère se fonde sur le sentiment diffus que les autorités, naviguant entre obstacles et pressions contradictoires, ne tranchent pas ou en tout cas ne peuvent plus bouger sur l'essentiel : la définition claire et l'application d'une vraie politique maritime et l'adéquation des moyens nécessaires à une telle politique.**

Subsidiairement, alors que certains redoutent l'amorce d'une spirale mortelle pour « le maritime français », la seule actualité qui « fait la une » régulièrement est celle d'une SNCM empêtrée dans des combats suicidaires, suprêmement égoïstes, coupablement politisés et dont l'irresponsabilité laisse pantois même les observateurs non avertis. (Autrefois « il ne fallait pas désespérer Billancourt », aujourd'hui on a le sentiment que cet « ersatz-de-Billancourt-en-Île-de-Beauté » se fiche de désespérer tout ce qui n'est pas lui, jusqu'au jour de l'implosion ou de l'explosion inéluctables qui l'entraînera dans sa chute).

Mais, revenant à la morosité générale, ça n'est pas le niveau d'activité qui est en cause, en tout cas pas dans de nombreux secteurs qui sur le plan économique vont bien ou « pas si mal ». Ce qui est en cause c'est la foi en la capacité d'agir - sur la durée et donc quels que soient les niveaux du marché - sous les couleurs nationales. Sans être le seul à cet égard, le cas de la flotte de commerce est « exemplaire ». C'est vrai en effet qu'aujourd'hui et depuis quelque temps, après bien des années de vaches maigres, le marché international est enfin porteur pour les compagnies de navigation. Les armateurs ne sont donc pas « malheureux » aujourd'hui dans l'exercice de leur métier d'armateur, mais ceux qui veulent rester français à terme sont angoissés car ils ont le sentiment - après avoir rêvé inconsidérément peut-être ! - que l'espérance de pouvoir subsister et grandir à terme en tant **qu'Armateurs de France et créateurs d'emplois français**, et ce, sans dépendre des hauts et des bas du marché, cette espérance est en train de devenir vaine.

Or que ce soit sur le RIF ou sur la mise en œuvre de l'investissement maritime par les GIE fiscaux dans un contexte franco-européen fragilisé ou sur le respect des engagements de l'État en matière de remboursements de charges sociales, le sentiment d'impuissance et de déception domine, chacun constatant que les corporatismes et les conservatismes, y compris syndicaux, bloquent ou arrivent à vider de leur sens toute tentative de modernisation ou d'adaptation...

Dans ce contexte ; les autorités elles-mêmes prennent de façon incompréhensible la responsabilité supplémentaire de brouiller le message avec l'annonce d'une réforme de l'administration centrale qui n'était pas une priorité absolue et qui, au surplus, fait carrément - au nom d'une « intermodalité » que personne ne conteste - disparaître « la mer » du paysage

institutionnel. Le signe de cette mutation est la mort programmée de la Direction du Transport maritime des Ports et du Littoral par dilution dans des sous-ensembles (sous-directions qui sont en plus une *reductio capitis*), sous-ensembles relevant eux-mêmes d'un ensemble Léviathan dont les risques d'incohérence et de perversité sont évidents. À côté la Direction des Affaires maritimes et des Gens de Mer (DAMGM) est certes maintenue, mais isolée et dans une position qui à bien des égards paraît saugrenue...

Et en plus du fond, il y a la méthode... Apparemment tout ce qui compte dans la France maritime politico-administrative a été pris par surprise, chacun se trouvant devant un projet ficelé et verrouillé sur l'essentiel, avec la possibilité de réagir (vous avez dit concertation ?), à la condition implicite mais expresse de ne pas tenter de toucher à l'économie globale du projet ! Autrement dit, les « clients », les professionnels et les employés de la filière maritime, les utilisateurs, les citoyens peuvent faire connaître poliment leur point de vue, mais sans réelle possibilité de discuter l'essentiel. Le résultat est donc l'accroissement de la perte de combativité d'acteurs qui croient de moins en moins à de possibles solutions françaises... Et on se trouve au mieux face à la perte de moral déjà signalée, au pire demain face à une opposition active et généralisée qui de toute façon créera un fort « vent debout »... y compris de la part de ceux qui pourtant étaient prêts à soutenir l'État dans son action réformatrice !

Cette ultime réforme qui pour beaucoup tient autant du « coup de pied de l'âne » que du « coup de grâce », est pour le moins une initiative maladroite tant sur le fond que par la méthode. Et on peut se demander « ce que diable, ils allaient faire dans cette galère »...

L'Institut Français de la Mer se le demande d'autant plus qu'il avait, il y a quelques années, créé un groupe de travail ouvert, rassemblant - sur de nombreuses séances pour un vrai travail approfondi - des représentants maritimes de tous horizons politiques, de hauts responsables maritimes expérimentés du privé ou du public (autrement dit des professionnels de tous métiers et des hauts fonctionnaires anciens ou en poste), des jeunes et des anciens, des navigants et des terriens, etc. Or contre toute attente cet ensemble hétéroclite avait dégagé une recommandation fort cohérente. Il s'agissait a) de ne pas se focaliser sur la notion de Ministère de la Mer, finalement considérée comme secondaire b) mais de créer une « délégation générale permanente à la mer » regroupant toutes les entités administratives actives sur le plan maritime (à l'exception peut-être de la pêche) et par conséquent susceptible d'être un interlocuteur avisé, constructif et surtout cohérent dans tous les domaines maritimes et pour toutes les questions impliquant le maritime (dont d'ailleurs l'intermodalité, importante certes, mais dont il convient de souligner au demeurant qu'elle ne concerne que fort peu l'essentiel du transport maritime existant qui relève d'une autre problématique : passagers avec véhicules accompagnés, long cours transocéanique, trafics tiers, vracs secs et liquides, croisiéristes).

On est loin du compte, ce qui sur le principe est tout à fait acceptable pour l'IFM car la politique de la France ne relève pas de notre compétence ou de nos décisions et après tout, nul n'a la science infuse. Mais on aimerait bien savoir quels sont le circuit et les raisons qui ont pu amener le gouvernement à avancer seul vers des décisions aussi diamétralement en contradiction avec le sentiment profond de ceux qui ont vocation à réfléchir et à agir sur tous ces sujets et qui sont ceux sur l'appui de qui il faudra compter pour que dans la réalité, les choses fonctionnent, s'améliorent et ne tournent pas à vide ou en circuit fermé.

On sait bien que changer d'avis, c'est parfois se grandir et que faire retraite pour sauver l'armée est faire preuve de courage et de clairvoyance... Est-il vraiment trop tard pour que, au moins sur ce sujet qui relève de son autorité régaliennne propre (et moins des corporatismes exténuants des uns et des autres) le pouvoir politique accepte de « geler » son projet tout en maintenant sa volonté de réforme, en annonçant son intention de tout remettre à plat avec toutes les parties concernées ? La Mer et l'enjeu valent bien cet effort...

Francis Vallat