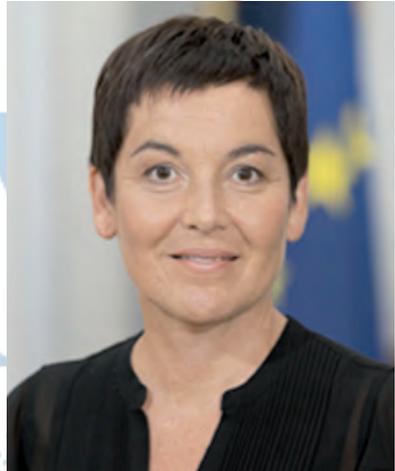


Postface

Annick Girardin

Ministre de la mer

« **N**ation maritime par son histoire et par sa géographie, présente dans les quatre océans et sous toutes les latitudes, la France a longtemps oublié cette vocation ; mais désormais notre pays prend lui aussi progressivement conscience non seulement de l'importance de l'Océan pour l'avenir du monde, mais aussi de l'importance de la mer pour la France ». Ces mots sont ceux du livre bleu, publié en décembre 2009 lors du comité interministériel de la mer, instance qui n'avait plus été réunie depuis 2004. Sans ministre de la mer pour incarner au quotidien la politique maritime du gouvernement, la réunion du comité interministériel de la mer constituait l'amer politique permettant de fixer le cap gouvernemental. Dans ce contexte, la création, la montée en puissance et le rôle central occupé par le Secrétariat général de la mer (SGMer) ont traduit l'ambition maritime de notre pays. D'ailleurs, prendre un peu de recul pour lire cette histoire à travers quelques grandes dates de son histoire le révèle parfaitement.



Le comité interministériel de la mer a été créé et réuni pour la première fois en 1978. Cette date ne doit rien au hasard. Les négociations de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer battaient leur plein depuis quelques années déjà. Dans l'histoire du droit international, il s'agit d'un cas rare où la coutume précède le traité. En effet, alors que le texte qui deviendra la Convention de Montego Bay n'était pas encore achevé, ni *a fortiori* signé, beaucoup d'États reconnaissaient le concept de zone économique exclusive (ZEE) comme une coutume établie. Ce fut la position française, exprimée à travers la loi du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes de la Répu-



blique. La France étendait sa juridiction de 12 à 200 nautiques de ses côtes. Cela représente un bouleversement unique qui a propulsé notre pays au deuxième rang mondial des États côtiers, grâce aux outremer, que nos concitoyens ont encore du mal à réaliser.

Dès lors, la politique maritime de la France changeait de dimension. Il ne s'agissait plus seulement de gérer des politiques sectorielles : pêche, transports, environnement, sécurité, défense, etc. L'enjeu était de jeter les bases d'une politique intégrée, à tout le moins une coordination entre les politiques publiques. La création du comité interministériel de la mer et d'une mission interministérielle de la mer a répondu à ce besoin. Cette dernière a aussi eu pour mission d'appuyer et coordonner les préfets maritimes, dont la dimension venait de connaître une évolution majeure à la suite du naufrage de l'*Amoco Cadiz*... en mars 1978.

1995, autre date importante. Le douzième comité interministériel de la mer se réunit en octobre. Deux décisions majeures y sont notamment actées : l'adoption par les ministres du projet de loi autorisant la ratification de la Convention de Montego Bay et la création du SGMer. La dimension régaliennne de cette décision ne fait aucun doute.

Le SGMer prend le relais de la mission interministérielle de la mer dans son rôle de préparation et de suivi des délibérations du comité interministériel de la mer. Il se voit confier une mission supplémentaire de contrôle, d'évaluation et de prospective en matière de politiques publiques maritimes. C'est surtout son rôle d'animation et de coordination des représentations de l'État en mer qui est réaffirmé dans un contexte de développement des activités illicites en mer. En effet, le mythe de l'océan source de ressources halieutiques inépuisables s'effondre, alors que l'effort de pêche mondial atteint des records pendant cette décennie. Les moyens de l'État sont confrontés aux premières violences en mer. Cela avait abouti, quelques mois plus tôt, à la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'État de ses pouvoirs de contrôles en mer puis au décret sur les modalités du recours à la force en mer l'année suivante. Le rôle des États du pavillon est réaffirmé dans plusieurs domaines : pêche illégale, pollutions maritimes et lutte contre le trafic de stupéfiants en mer. Le SGMer a relevé ces défis en développant ses expertises et en animant un travail de production interministériel unanimement reconnu.

La création de la fonction garde-côtes en 2011, avec son centre opérationnel de veille, l'instauration d'un comité et d'un schéma directeurs, formalisent la montée en puissance de l'équipe de France de l'action de l'État en mer. Il ne faut pas aussi masquer qu'à l'heure où toutes les administrations disposant de moyens en mer connaissent des réductions de format, les syner-

gies étaient nécessaires pour compenser par la qualité les diminutions quantitatives de moyens. Là-encore, les réalisations et la dimension prise par le SGMer dans le renforcement de sa composante régaliennne sont notables. Elles constituent indéniablement un atout dans le modèle français de l'action de l'État en mer.

2020, le SG Mer fête ses 25 ans. Outre les sujets historiques qui constituent le cœur de son action, le SGMer a su prendre le vent de la dimension maritime européenne, en offrant sa force d'enrichissement interministériel dans le traitement des questions complexes aux enjeux transverses. Le SGMer a également hissé la toile au mât de l'économie bleue, en nouant des efforts de gabiers fructueux avec le Cluster Maritime Français. Les huniers étant solidement établis, la création d'un ministère de la mer durant l'été 2020 apporte aujourd'hui la voilure nécessaire pour que le navire « France du maritime » largue définitivement les amarres. La France est prête à embrasser sa destinée océanique.

