

À l'aube de 2009 : faits et réflexions...

L'année dernière aura été une année extraordinairement contrastée, alternant au superlatif, satisfactions, raisons de s'inquiéter autant que d'espérer, joies et peines...

Pour tous ceux qui appartiennent au monde maritime et connaissent et aiment l'histoire (l'histoire de France... ou plus modestement l'histoire de l'Institut Français de la Mer) l'an 2008 restera celle du « départ » de Jean Morin. Nous l'avons déjà beaucoup évoqué et un cahier spécial de notre précédente livraison lui a été consacré (c'était bien le moins !). J'ajouterai seulement que notre devoir aujourd'hui est non seulement d'être fidèle à son souvenir, mais aussi de prolonger son action et de lui donner toute l'amplitude qu'il souhaitait au service de la France maritime et de la mer.

Comment ne pas évoquer aussi, ne serait-ce qu'en quelques lignes, l'émergence de « la crise » qui naturellement frappe durement le maritime, traditionnellement avant-garde ou sentinelle, à la hausse comme à la baisse, de toute évolution économique importante ? En effet le transport international démultiplie les évolutions du commerce mondial qui lui même amplifie celles des économies. Et dans le transport international le transport maritime est de loin le plus sensible, qui prend en charge plus de 90 % des échanges de marchandises... Or depuis dix ans le *shipping*, bénéficiaire indubitable de marchés en croissance exponentielle, avait perdu l'habitude des crises, et quelque peu oublié ce qui le caractérisait depuis des lustres, à savoir le caractère sinusoïdal de son activité et la nécessité de s'adapter en permanence aux hauts et aux bas du marché (jusqu'à la fin des années 90, le transport maritime connaissait disons en moyenne une bonne année tous les cinq ans). Il avait ainsi attiré bien des non-professionnels, financiers par l'odeur alléchés, ajoutant leur incompétence avérée de spéculateurs irresponsables (voir leurs « records » dans leur soi-disant premier domaine de compétence) à une méconnaissance totale des mécanismes et traditions maritimes.

Mon rôle n'est certes pas de parler des marchés, de leurs évolutions, de leurs conséquences - bien des armateurs, courtiers et autres opérateurs du conseil d'administration de l'Institut Français de la Mer sont plus qualifiés que moi pour ce faire - mais il est certainement de souhaiter que « la crise » soit l'occasion de revenir aux valeurs chahutées par la tempête économique, financière et commerciale actuelle. Au premier rang le sens de la parole donnée, sur lequel Philippe Louis-Dreyfus a insisté au Havre en décembre, rappelant avec raison qu'il fallait vite retrouver cette force et cette particularité du monde maritime, tandis que sur un plan plus général Jacques Attali y insistait dans une chronique remarquée de l'Express le 26 décembre 2008 : « *L'une des principales utilités de la crise actuelle est de révéler au grand jour, à ceux qui auraient pu l'oublier, que nous vivons dans un monde encore barbare, où civilisation, politesse, obéissance à la règle, respect des contrats et de la parole donnée ne forment plus qu'une mince pellicule... Nous entrons dans un monde très dangereux. Si la survie conduit chacun à considérer qu'il peut piétiner les contrats privés, les lois et les accords internationaux, tout devient possible, c'est à dire le pire... Il est crucial de ne pas glisser sur cette pente. À un moment où il faudrait progresser vers un État de droit planétaire, il faut avant tout que chacun se souvienne que le respect de la parole donnée est la*

condition de la traversée des tempêtes... »

J'ajouterai un vœu supplémentaire, d'ailleurs en passe de se réaliser avec une brutalité parfois inouïe qui hélas n'épargnera pas tous les « bons ». Celui que l'on vienne ou revienne aussi à la reconnaissance et même à la mise en valeur de ce qu'est « l'armateur industriel » par opposition à ce qu'est « l'armateur spéculateur », comme je le réclamaï déjà en 1986 (il y a vingt-deux ans !) dans un article que m'avait demandé « Cols bleus » et que j'avais intitulé « Armateur une passion ! »

L'année 2008 a aussi vu la France maritime (ou l'Union européenne sous la houlette de la présidence française) conduire quelques belles réalisations ou amorces d'avancées vraiment significatives, même si naturellement tant de choses restent à faire et entreprendre (lire page 114 le Discours d'ouverture des quatrièmes Assises de l'économie de la mer et du littoral). J'aimerais dans cet éditorial revenir sur l'une d'entre elles et insister sur une autre.

La première est l'adoption du paquet Erika III, étape décisive dont certains - le plus souvent par dogmatisme ou ignorance ou désinformation - s'acharnent à nier l'importance sous prétexte que tout n'a pas été adopté dans le détail, alors qu'en fait ce qui n'a pas été retenu a le plus souvent été rejeté avec discernement (la sagesse et l'efficacité, là comme ailleurs, allant rarement de pair avec l'extrémisme). Oui, la France État membre et présidente de l'Union, a vraiment bien travaillé, et elle a même réussi à « imposer » ce que le Parlement européen, du fait de quelques excès de fond, n'arrivait pas à faire triompher : à savoir, d'une part que le paquet Erika III constitue un tout cohérent, et d'autre part qu'il ne saurait être question de s'en remettre à la seule bonne volonté des États, que ce soit sur l'obligation de souscrire une garantie financière avant d'entrer dans un port européen, ou plus encore sur la nécessité pour l'État du pavillon de se soumettre à des audits réguliers de l'Organisation maritime internationale elle-même, ou au minimum appliqués/contrôlés par des autorités qualifiées selon les règles ou recommandations internationales universelles précisément conçues par l'OMI.

L'autre, avancée 2008 sur laquelle j'aimerais insister, est le début de la mise en œuvre du plan « Cap 2010 » à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). La SNSM (les sauveteurs en mer) est en effet, dans le maritime au moins, la seule structure opérationnelle importante totalement désintéressée quoique professionnelle, bénévole quoique totalement engagée et disponible, et illustrant chaque jour ce que nous avons souvent appelé les valeurs de la mer (dont la générosité, l'engagement, l'opiniâtreté, la solidarité).

Or pour maintenir son efficacité, et même la garantir sur l'avenir, il fallait faire face à plusieurs défis. L'un d'entre eux est que compte tenu des évolutions récentes (baisse des professionnels présents à la mer tels les pêcheurs ; multiplication des plaisanciers ; croissance de toutes sortes d'activités côtières...) une augmentation limitée des dépenses de fonctionnement était incontournable (nécessité de personnel qualifié supplémentaire à tous niveaux), mais aussi une augmentation des investissements bien sûr, hausses elle-même nécessitant une croissance, une diversification et une pérennisation maximale des recettes, c'est à dire une créativité démultipliée dans la recherche d'icelles.

Un autre défi, sur le plan moral, était que les sauveteurs bénévoles se sentent soutenus dans le maintien primordial de leur éthique à un moment où l'évolution sociétale pourrait - bien à tort - entraîner certains à douter que le cap reste le bon : celui de la gratuité, du service noble, de l'effort sans compter. Une telle dérive, sur laquelle il faut être vigilant mais qu'il ne faut probablement pas dramatiser, pouvant venir de la judiciarisation de certains comportements heureusement très minoritaires (petits contentieux des secourus, chasse à l'erreur éventuelle) pouvant légitimement

créer la tentation de moins en faire, de moins se dévouer.

Or les orientations stratégiques du plan « Cap 2010 » élaboré en 2006, concerté et discuté très ouvertement en 2007 et donc bien connu de tous ceux qui s'y sont intéressés, ont bien été mises en route concrètement en 2008. Un plan répondant de manière volontariste et adaptée aux défis matériel et moral que je viens d'énoncer, un plan que beaucoup d'entre nous souhaitons voir prendre toute son ampleur au cours de cette année 2009, avec tout l'engagement et le soutien des bénévoles et salariés (aussi bien au Siège d'ailleurs que dans les stations, même si la situation supposait et suppose sûrement quelques changements d'habitudes et d'organisation).

J'ai d'ailleurs eu l'occasion de dire au nom de la communauté maritime - au président de la SNSM le 8 janvier - à quel point nous étions conscients que c'est ainsi que serait pérennisé le formidable capital, sur le plan humain et du sauvetage, que représente l'activité de « nos » 5 000 sauveteurs, 232 stations, 30 centres de formation... effectuant 50 % des opérations requises par les CROSS (centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage) dont 90 % la nuit, ce qui en dit long, et surtout sauvant 8 à 10 000 personnes chaque année dont plus de 600 personnes de la mort...

*
* *

Il est clair que l'année 2009 est et sera probablement l'une des plus difficiles de l'histoire contemporaine. Le maritime, et donc le maritime français, n'y échapperont pas. L'Institut Français de la Mer (au niveau de l'intérêt général) et le Cluster maritime français (au niveau de l'économie du secteur) sont et seront plus que jamais au service des intérêts de la communauté maritime nationale, de ceux qui en vivent, et de tous ceux qui l'aiment ou en savent l'importance pour notre pays.

Francis Vallat
Président de l'Institut Français de la Mer