

LA FLOTTE DE COMMERCE FRANCAISE  
HIER, AUJOURD'HUI ET ... DEMAIN

Mesdames, Messieurs,

Il me faut tout d'abord corriger la mention qui a été faite dans la presse locale, je ne suis pas un écrivain de la mer, mais Capitaine au Long Cours: quinze années de navigation dont cinq de commandement, six capitaine d'armement aux Antilles, huit comme expert maritime près Cour d'Appel et Cour de Cassation, dix à la direction des liaisons avec l'île d'Yeu et, une fois en retraite, dix ans à temps partiel expert maritime près la Cour d'Appel de Poitiers.

Je vais donc, dans l'heure qui m'est impartie, vous parler de la flotte de commerce française, vaste sujet : ce qu'elle était au lendemain de la libération, sa croissance jusqu'aux débuts 80, son déclin jusqu'à nos jours, quelles en sont les causes et les perspectives d'avenir.

1945 : La flotte française de commerce est pratiquement inexistante, les deux tiers ont disparu pendant la guerre, soit environ 500 navires, coulés par nos ennemis, allemands, italiens ou autres, voire les alliés, détruits par incendie comme le «Normandie », ou disparus par fortune de mer.

A PARTIR DE 1946: Les U S A remettent à la France 76 liberty ship, confiés en gérance aux armateurs, coque entièrement soudée simples robustes, confortables, machine alternative au mazout donnant une vitesse de dix nœuds, longueur 184 mètres et d'un port en lourd de 10.340 tonnes. C'est le type de navire que j'ai le mieux connu, ayant été successivement élève, lieutenant, second capitaine et commandant. Ont été également remis quelques liberty de poche, plus petits, 1 8 pétroliers T2 de 16.000 tonnes de port en lourd à propulsion turboélectrique et 16 nœuds de vitesse, ainsi que des remorqueurs et navires de servitude.

La Grande Bretagne cède quelques cargos type « Empire », de la taille des Liberty mais à coque rivée. Mon premier commandement fut l'un d'eux, le « Matelots Pillien et Peyrat » dont le journal le Marin vient de parler.

Et le Canada quelques cargos type « Park ».

A noter que les liberty avaient été construits pour la durée de la guerre, soit pour quelques années, que le dernier liberty français a navigué jusqu'en 1970 sous les couleurs de Delmas et que les USA en ont toujours deux en état de marche, mais comme musées.

Dès 1947, les armateurs français passent 80 commandes aux chantiers français, canadiens, américains et européens, ce qui, avec les navires remis comme dommages de guerre place la France au 4ème rang mondial.

Juillet 1950 C'est mon premier embarquement comme élève sur le transport de troupes Pasteur. A la même date, un jeune de 18 ans, bac de math-élév en poche, embarque comme pilotin sur le Capitaine Saint Martin, un charbonnier de l'UIM, avec pour perspective de devenir Capitaine au Long Cours. Mais, au bout de trois mois son père le ramène à la raison pour faire hypotaupe, Science-Po, puis l'ENA, c'était Jacques Chirac. Voyez jusqu'où peut conduire une vocation contrariée.

1951 : Il existe 60 armateurs français au commerce: de grandes compagnies d'Etat: la Compagnie Générale Transatlantique et les Messageries, ou privées, comme les Chargeurs Réunis, Delmas Vieljeux, Fabre, S G T M, etc., ainsi que de nombreux petits armements familiaux.

Chaque raffineur de pétrole possède sa compagnie maritime de transport, la Loi de 1928 imposant de transporter sous pavillon français les deux tiers des approvisionnements en pétrole brut.

En 1951, la France compte 515 navires de commerce et un nombre important de petites unités. La concurrence de l'avion commence à se faire sentir et sur l'Atlantique Nord, le nombre de passagers est à la baisse.

## **LES EVENEMENTS qui ont influencé la flotte de commerce française.**

1954 : fin de la guerre d'Indochine, puis début de la guerre d'Algérie. Une partie seulement de la flotte réquisitionnée sur l'Indochine par la défense nationale est dirigée sur l'Algérie.

1955 : autonomie de la Tunisie, puis son indépendance en 1956: conséquence, la création d'une flotte de commerce tunisienne, comme pour le Maroc.

1956 : nationalisation du canal de Suez et expédition franco-britannique. Quelques navires de commerce sont réquisitionnés. Le canal est fermé onze mois et la navigation est détournée vers le Cap, ce qui incite les armateurs à des augmentations du tonnage des navires : les cargos de 10.000 tonnes sont remplacés progressivement par des 13.000 tonnes, les minéraliers de 18.000 tonnes vont passer à plus de 170.000 tonnes au fil des ans et les pétroliers de 16.000 tonnes jusqu'à 550.000 tonnes.

Tous les navires vont se moderniser en moyens de navigation, de manutention et en confort de l'équipage.

En 1956 a lieu la première Conférence de Londres sur les pavillons de complaisance.

**1958** : Fin de l'Union française qui devient la Communauté française, laquelle va disparaître en **1960** : les états la composant deviennent indépendants. Ils voudront progressivement chacun leur flotte de commerce, d'abord avec du personnel français, puis de leur pays.

C'est aussi le lancement du France : réussite technique, mais fiasco financier.

**1961** transformation du liberty ship Beauvais en transport de gaz naturel liquéfié expérimental.

**1962** l'Algérie puis les états de la Communauté deviennent indépendants, ce qui va entraîner, dans les années qui suivent la disparition des nombreux armements qui bénéficiaient d'un monopole de pavillon.

**1965** : début de l'automatisation des navires : l'équipage de 40 à 45 descend à 20/25 hommes.

**1967** : guerre des six jours : canal fermé jusqu'en 1974.

**1973** : guerre du Kippour. Premier choc pétrolier, les cours du baril s'envolent, la production chute, avec pour conséquence de nombreux désarmements.

**1976** : construction des 550.000 tonnes : Batylus Bellamy Pierre Guillaumat et Prairial.

**1977** La France est au 9ème rang mondial.

**1976 / 1980**: approfondissement du canal de Suez à 53 pieds pour permettre le passage sur lest des pétroliers de 370.000 tonnes, la distance Le Havre-Bombay étant de 11.500 kms via Suez contre 22.000 kms par le Cap .

**1979** : Deuxième choc pétrolier qui entraîne le désarmement de nombreux pétroliers, à la chaîne au Pirée et dans les Fjords norvégiens.

**1980** : la flotte française ne compte plus que 370 navires.

## **FLOTTE DE COMMERCE ACTUELLE :**

Malgré la croissance des échanges commerciaux mondiaux qui sont passés de 640 millions de tonnes en 1951 à 3.190 millions de tonnes en 1973 et maintenant à plus de 4.000 millions de tonnes la flotte française est passée au 28ème rang en 2006.

De 515 navires elle n'en compte plus que 215, ainsi répartis : 73 sous pavillon de métropole et des DOM.TOM, 96 au Registre TAAF, 28 en Polynésie, 9 pour Wallis et Futuna et 7 en Nouvelle Calédonie.;

Sont en tête : Panama et Libéria (deux pavillons de complaisance) puis la Grèce, les Bahamas et Malte.

Le nombre de marins français au commerce a été de 47.000 en 1975, 24.500 en 1985, 11.000 en 1990, 8.627 en 1995, pour remonter à 10.016 en 2004 : effet TAAF.

Une soixantaine d'armements au commerce ont disparu en France depuis 1960.

Il ne reste plus que 65 compagnies de navigation, 13 pour un tonnage de plus de 10.000 tonnes de port en lourd, les autres étant de petites entreprises pour la liaison des îles, le pilotage, le remorquage, le lamanage, le balisage, etc.

## LES CAUSES

**L'indépendance des États de la Communauté française et de l'Algérie** a entraîné la disparition de nombreux armements français qui bénéficiaient du monopole de pavillon dans la desserte de ces territoires.

Les navires passés sous pavillon de ces nouveaux états, qui ont voulu leur flotte de commerce, ont été armés d'abord par du personnel français, puis progressivement avec des marins de chaque pays, les officiers également, mais un peu plus tard. Quelques capitaines et chefs mécaniciens français y naviguent encore.

**La complaisance** : Elle ne cesse de croître comme la flotte mondiale, alors que la flotte des pays traditionnels diminue: France,U.S.A. et pays européens, sauf Grèce et Malte Ils ne peuvent lutter contre les conditions de la complaisance, qui, à l'origine a été due à l'initiative des U.S.A, lesquels, dès 1830, ont placé leurs navires sous pavillon du Libéria, État créé au début du 19ème siècle pour y rassembler leurs esclaves noirs libérés ( Monrovia la capitale, a pour racine le nom du président Monroe).

Le Libéria, suivi de Panama, les Bermudes, Chypre, Malte et d'autres petits pays, ont ouvert des registres d'immatriculation à tous les navires.

Ils offrent aux armateurs étrangers une législation de nature à ne pas les gêner dans leurs affaires, le seul but de ces états étant de retirer des revenus grâce à la perception de taxes d'un montant minime, mais au résultat élevé, en raison du nombre de navires immatriculés.

L'armement par des étrangers est libre.

Il suffit souvent de s'adresser au bureau du Consul pour immatriculer un navire.

Le pays d'immatriculation est en général une petite puissance qui n'a ni le besoin, ni les moyens de se doter d'une flotte de commerce, ni les structures pour faire respecter la réglementation internationale.

## AVANTAGES POUR LES ARMATEURS

Le revenu tiré de l'exploitation des navires n'est pas soumis à l'impôt local. Le coût d'exploitation est allégé d'environ 50%.

Indépendance au niveau des pouvoirs publics.

## AVANTAGES POUR L'ÉQUIPAGE :

Revenus nets d'impôt.

Salaires parfois supérieurs à ceux des pays traditionnels.

## INCONVENIENTS:

Pas de protection sociale.

Pas de convention syndicale.

La commission des Nations Unies a adopté en février 1986 une convention internationale pour assainir l'immatriculation sous pavillon de complaisance. Les états pratiquant la complaisance, mais aussi les U.S.A. Taïwan et l'Australie ont rejeté cette convention.

Tous les armements, de tous les pays maritimes, ont une partie de leur flotte de commerce sous pavillon de complaisance, en particulier les U.S.A et la Grèce, mais aussi les autres pays, y compris la France.

COMPLAISANCE, ne veut pas forcément dire navires dangereux. Au dernier classement du mémorandum de Paris, qui tient compte des résultats des visites des navires, réalisées dans les ports des états membres et des défauts de sécurité relevés, un classement est établi des états du pavillon et a été étendu aux Sociétés de Classification.

Liste noire (les plus mauvais): en tête, Corée du Nord puis Albanie, Bolivie, les Comores, le Honduras, la Géorgie, la Slovaquie; et pour les Sociétés de Classification : Corée du Nord, Albanie et le Register of Shipping américain.

Liste blanche (les meilleurs): Royaume Uni, Suède, Finlande et au 7ème rang la France; les Sociétés de Classification: Der Norsk Veritas, Rina (étonnant !), Germanische Lloyd et Bureau Veritas. Pour information, en 2006, la holding de Wendel, & Ernest Antoine Seillière est devenue actionnaire du B.V. à hauteur de 66 % des parts.

## **T.A.A.F.**

Pour remédier à la concurrence des pavillons de complaisance, des pays tels que le Danemark la Grande Bretagne et la Norvège ont créé des registres BIS ou ultra-marins.

En France, un plan Chirac-Le Guellec a d'abord projeté un registre T.I.E.: des Territoires des Iles Eparses, sans suite.

LE REGISTRE T.A.A.F : des Terres Australes et Antarctiques Françaises est créé par l'article 26 de la loi N°96.151 du 26.02.96, suivie du décret du 14.03.97.

Il est ouvert à tous les navires de commerce, sauf ceux à passagers.

L'avantage des quirats est remplacé par une aide à l'investissement des navires neufs et une exonération partielle des charges sociales des marins. Les armateurs bénéficient des dispositions du G.I.E. Fiscal, dès la commande d'un navire.

Il permet d'engager jusqu'à 65 % de marins étrangers, les 35 % restants devant être de nationalité communautaire, sauf le Capitaine et son Second, réservés à des nationaux français, en raison de leurs attributions d'officier d'état-civil et de police.

Il reste cependant plus coûteux que les autres registres européens.

Le pavillon T.A.A.F. a rencontré des difficultés juridiques de la part de certains membres de l'Union Européenne, qui ont contesté son caractère pleinement communautaire en raison de la localisation possible non-communautaire.

En huit ans, sur 231 demandes de G.I.E. Fiscaux., 168 ont été satisfaites. Résultat l'âge de la flotte française est passé de 13,3 ans à 8,6 ans, une des plus jeunes du globe.

Le 08.02.01, la Commission Européenne, après examen des règles du registre T.A.A.F., donne son avis sur « l'aide de l'Etat N° 766/2.000, remboursement des contributions sociales patronales aux entreprises maritimes » et conclut « au vu de ce qui précède, la commission a décidé de déclarer l'aide compatible avec le texte, au titre de l'article 87 paragraphe 3c ». Mais rappelle aux autorités françaises « qu'elles sont tenues de vérifier dans tous les cas, que ce plafond est respecté pour chaque entreprise de transport maritime éligible à cette aide, que ce soit au titre régime d'aide en question ou toute forme d'aide ».

Signé : Loyola de Palacio, Vice Présidente.

Mars 2004: la Commission demande à la France des informations sur le G.I.E. fiscal, dispositif d'aide aux armateurs dès la commande de navires neufs.

Novembre 2004 : la Commission semble favorable.

Décembre 2004 : N.Krols, son nouveau président, néerlandais ultralibéral, remet en cause le G.I.E. Fiscal, malgré la présence de Jacques Barrot chargé des transports à la Commission. Mais, dès sa création, les critiques sur le registre T.A.A.F. n'ont pas manqué.

Il est considéré par la Commission Européenne comme le registre le moins compétitif et le plus rigide en termes d'emploi national.

### **R.I.F. REGISTRE INTERNATIONAL FRANCAIS:**

Deux années de procédure entre armateurs, syndicats et gouvernement: les Armateurs veulent le maximum d'avantages pour devenir les plus compétitifs, les Syndicats défendent les marins sur leur régime social et sur le nombre de français dans la composition des équipages et le gouvernement est limité par la rigueur budgétaire et la réglementation européenne.

Ces deux années sont marquées par trois grèves.

**Le R.I.F.** voit le jour le 3 Mai 2005 par la Loi N°2005 – 412.

Il a pour but de favoriser le développement du pavillon français et permet :

- aux armateurs d'obtenir des aides à l'investissement aux constructions neuves, dès la commande d'une unité nouvelle. Le G.I.E. Fiscal sera par la suite condamné en. Septembre 2006, par la Commission Européenne, faute pour la France de ne pas en avoir sollicité l'autorisation; d'être taxés au tonnage; d'embarquer jusqu'à 65% de marins non-communautaires si le navire a obtenu une aide à la construction et, sans aide jusqu'à 75%; les compléments d'équipage étant réservés aux marins de la communauté. Le Capitaine et son Second devraient être français, condition contraire aux règlements communautaires sur la libre circulation des personnes, ce qui sera refusé par la Commission communautaire, le rôle d'officier de police et d'état civil ne pouvant être retenu comme condition dérogatoire.

- les marins obtiennent la défiscalisation des salaires, l'exonération des charges sociales et les minimums de salaires, ceux de l'O.I.T. (Organisation Internationale du Travail), soit 500 Euros par mois.

Le R.I.F. est ouvert aux navires armés au long cours et au cabotage international, ainsi qu'aux navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres de long.

En sont exclus les navires à passagers de lignes régulières intercommunautaires et, selon une liste fixée par décret, ceux de lignes régulières internationales. Il est donc possible d'en conclure que les navires de croisière qui n'ont pas de ligne régulière, peuvent bénéficier du R.I.F.

Un bureau unique d'enregistrement est ouvert à Marseille.

Par arrêté de Novembre 2006, les compagnies d'armement doivent embarquer, en dehors des effectifs communautaires réglementaires, les Élèves Officiers, entre les années de cours, pour qu'ils réunissent le temps suffisant de navigation pour l'obtention du brevet de Chef de Quart.

### **Réactions :**

L'I.T.F. (International Transports Fédération) classe le R.I.F, pavillon de complaisance, car les minimums des salaires de 500 Euros de l'O.I.T. sont en dessous des 800 à 1.000 Euros des minimums de l'I.T.F.

Saisi par le Parti Socialiste, le Conseil Constitutionnel décrète que le R.I.F. est conforme à la constitution.

### **Résultats :**

Dominique Perben annonce, le 20 mars 2006, l'immatriculation du premier navire français au R.I.F.: Le supply 323 du groupe Bourbon.

En Décembre 2006, 174 navires sont inscrits sous pavillon du R.I.F.:

54 de commerce,

119 de travaux et services, dont 116 du groupe Bourbon.

La plupart de ces navires viennent du registre T.A.A.F.

Les Armateurs reconnaissent que l'économie en résultant devrait être entre 20 et 30%.

## LES ARMEMENTS FRANCAIS ACTUELS

Penchons nous sur les plus importants d'entre eux.

**C M A – C G M** : C M A : Cie Maritime d'armement fondée en 1978, par le Libanais Jacques Saadé C.G M : créée par les frères Pereire banquiers, en 1853, rebaptisée C.G.T. (Compagnie Générale Transatlantique) en 1861.

En 1977, fusion CGT et Messageries Maritimes et devient C.G.M.

Les Messageries Maritimes créées en 1851 deviennent Impériales en 1853 et redeviennent Maritimes en 1871.

La C G M est dirigée par de grands commis de l'État nommés en Conseil des Ministres.

1996, en raison d'un déficit persistant, l'état décide sa privatisation. Elle est rachetée vingt millions de francs (3 millions d'€) par un grand ami de J.Chirac, Jacques Saadé, qui en devient le Président. Mr Tristan Vieljeux devenant pour sa part le Président du Conseil d'Administration.

S'intéresse à l' Extrême Orient et surtout à la Chine dès 1990.

En 2000, CMA-CGM rachète 70 % du capital des Iles du Ponant, société créée en 1987 par une douzaine d'officiers de la marine marchande touchés par le chômage. Ce sont trois paquebots de croisière de luxe, qui ont bénéficié de la loi Pons sur les investissements dans les DOM-TOM.

2005, rachète à Vincent Bolloré la flotte Chargeurs – Delmas.

2006: privatisation de la COMANAV, armement d'état du Maroc racheté par J. Saadé.

En 2004, C M A – C G M dispose de 172 porte-conteneurs, 35 en propriété et 137 en affrètement coque nue longue durée dont 25 sous pavillon français T.A.A.F.

Juillet 2006:commande de 8 porte-conteneurs de 11.400 EVP;(équivalent 20 pieds).

Juin 2007 vient de commander 8 porte-conteneurs de 12.500 EVP, destinés à passer le canal de Panama, après son élargissement programmé pour 2014.

Au total, le nombre de porte-conteneurs en commande serait de 70 unités, secteur près porteur en raison de la croissance de la Chine et de l'Inde.

C M A - C G M assure actuellement 23 départs hebdomadaires.

**RÉSULTATS DE L'ANNÉE 2005** : C A de 5.056 milliards d'euros, soit + 26 % par rapport à 2004.

Résultat net : 467 millions €, alors que la C G M perdait 76 millions de francs en 1995 pour un C.A. De 586 millions de francs.

C M A – C G M est le N°1 du transport maritime en France, mais, hélas, la plus grande partie de ses navires sont sous pavillons étrangers.

### **SNCM:**

Assure les liaisons avec la Corse mais aussi sur la Sardaigne, l'Algérie et la Tunisie.

En déficit constant, malgré d'importantes subventions de l'État dans le cadre de la continuité territoriale.

Défraie régulièrement la chronique par la répétition de ses grèves.

Vient d'être privatisée, suite à une mission gouvernementale confiée par Mr de Villepin à Mr Butler. Qui est – il ? Né de père américain et de mère brésilienne, il arrive à Paris avec ses parents à l'âge de sept ans, où il fait toutes ses études, puis l'ENA et devient inspecteur des finances puis conseiller audio-visuel de F.Léotard. Après un détour dans la banque aux U.S.A, il revient en France pour créer le fonds d'investissement Butler Partners.

Première réaction des syndicats au projet de privatisation : grève.

La privatisation est toutefois réalisée entre les actionnaires:

38 % à France Private Equity, gérée par Butler Partners,

28 % à Véolia, filiale de la Lyonnaise des Eaux,

25 % à l'État,

5% au personnel,

4% divers.

L'attribution pour cinq ans de la desserte de la Corse à S.N.C.M. et C.M.M, sa filiale, est remise en cause par Corsica Ferries, de nationalité italienne, mais à capitaux en partie Corses.

### **BRITANNY FERRIES (B.A.I.):**

Créée en 1972 pour exporter vers l'Angleterre les produits agricoles du Nord Finistère. Très vite s'y ajoute le transport des passagers et de leurs voitures, puis étend son activité à l'Irlande et à l'Espagne.

N'emploie que des marins français : plus de 1.500 navigants, soit 17% de l'effectif de l'ENIM pour lesquels a été obtenue l'exonération partielle des charges sociales.

Ses huit cars ferries, récents, sont la propriété de Sociétés d'Économies Mixtes de la région Bretagne et des départements de la Manche et du Calvados.

C'est le seul armement français de car-ferries à dégager des bénéfices, dont le chiffre d'affaire était en hausse de 5% en 2005.

### **Louis DREYFUS :**

Armement familial traditionnel, d'une flotte sous pavillon français de 6 minéraliers, 4 câbliers, et des navires de recherche, mais aussi de nombreux navires sous pavillons étrangers. Gère le car-ferry Dieppe-Newhaven, et celui de la liaison Le Havre-Portsmouth, ainsi que les 3 navires de recherche sismique de la Cie Gale de Géophysique, qui possède la plus grande flotte mondiale de navires de ce type, mais sous pavillons étrangers.

Combien de ces navires passeront-ils sous pavillon du R.I.F.?

### **Les Armements pétroliers :**

Ils sont en fait des filiales d'armateurs étrangers.

**Brostrom-Tankers** : exploite 13 pétroliers.

C'est une filiale du groupe suédois Brostrom qui compte au total 58 pétroliers.

**Fouquet – Sacop** : Viel armateur de caboteurs pétroliers du midi de la France, racheté fin 2006 par le groupe Eitzen Chemical qui avait déjà racheté la Navale française.

Exploite actuellement 13 pétroliers sous pavillon R.I.F.

**Green Tankers** : 6 pétroliers sous pavillon R.I.F. Filiale de Bergen World Line, groupe norvégien géré aux Bermudes qui compte au total, sous pavillons étrangers : 23 VLCC, 6 pétroliers moyens, 25 gaziers et 12 vraquiers.

**V.Ships Tankers** : 7 pétroliers, filiale d'un groupe étranger non identifié.

**Maersk Maritime** : 2 navires, filiale du groupe danois Maersk, premier armateur européen.

Ces armateurs ont remplacé des armateurs français, en particulier les raffineurs de pétrole, qui ont trouvé moins risqué d'affréter plutôt qu'armer, en raison des responsabilités que comporte l'exercice de l'activité d'armateur, notamment en cas de pollution.

De plus l'obligation d'importer 66% (Loi de 1928) de nos besoins en pétrole sous pavillon français à été réduite à 5,5%

Les décisions quant à l'avenir des ces armements ne sont donc pas prises en France, mais viennent de l'étranger.

**Groupe BOURBON** : Propriété de J. de Chateaufieux, spécialiste de l'off-shore et du remorquage de sauvetage, sous contrat de la marine nationale, a en commande 56 ravitailleurs de plates formes, qui s'ajouteront aux 112 unités actuellement en service. Il est prévu une flotte de 300 navires pour 2010.

Il emploie actuellement 3.000 marins.

Tous ces futurs navires seront-ils sous pavillon français ?

Bourbon aurait encore besoin de 3.000 marins, dont 300 français, pour armer ses commandes.

## LES PERSPECTIVES

Malgré la concurrence des pavillons de complaisance et dans quelques années celles de la Chine et de l'Inde qui voudront avoir des flottes de commerce à la hauteur de leurs échanges commerciaux, il reste quelques niches dont la France pourrait tirer profit.

**l'off-shore** : Bourbon et la Cie Gale de Géophysique, compte tenu de l'évolution prévue de la recherche pétrolière, devraient, comme le laisse espérer le niveau de leurs commandes, encore prospérer.

**Les autoroutes de la mer**: Louis Dreyfus opère déjà entre Toulon et Civitavecchia, avec l'italien Grimaldi. Il vient d'être élu président de l'Association des Armateurs de la Communauté Européenne. Un budget vient d'être alloué pour une étude d'autoroute de la mer, depuis les ports de la Mer du Nord et de la Manche jusqu'en Espagne. Il devient urgent que ce projet se concrétise pour désengorger le réseau routier où les poids lourds vont encore se multiplier.

Les Français sauront ils se placer sur ce créneau ?

**Les croisières**, qui ne correspondent pas à la notion de lignes régulières, doivent pouvoir bénéficier des avantages du R.I.F. Malgré le succès mondial de cette activité, vu le nombre de navires en service et en commande, les français en sont pratiquement absents (trois petits paquebots). Il y a là une occasion de développement sous pavillon du R.I.F.

**Les forces armées** : Ont déjà recours, pour leurs transports en hommes et en matériel, à deux navires de la Compagnie Nantaise. Elles ont en projet 4 à 6 rouliers, armés par des compagnies privées, sous pavillon français.

**Les transports de céréales**, en raison de conditions météorologiques défavorables, certains pays, en particulier méditerranéens, doivent en importer un tonnage important. Or, les vraquiers disponibles sont d'un port en lourd supérieur à ce que les ports de déchargement peuvent accepter. Il y a pénurie de vraquiers de moyen tonnage dans le monde.

## LES OBSTACLES

**Les MARINS** : S'il fallait armer tous les navires exploités par des armateurs français sous pavillon du R.I.F. on ne trouverait pas de marins français en nombre suffisant.

La Bretagne a été une pépinière de marins et de Capitaines au Long Cours tout le temps qu'elle a été tenue à l'écart de l'industrialisation, maintenant, les activités à terre offrent aux jeunes des débouchés autrefois inexistantes.

Les parfums d'aventure des expéditions maritimes ont disparu, restent les dangers du métier et ses contraintes, sans contreparties suffisantes pour attirer les jeunes.

Au dernier concours d'entrée aux Écoles de la Marine Marchande (en 2006) pour une carrière d'officiers, 160 places prévues, mais seulement 120 admis, en raison du bas niveau de leurs résultats au concours. Une fois brevetés, la majorité d'entre eux quittent la navigation pour une activité sédentaire, plus gratifiante et moins astreignante.

Il manque actuellement 600 officiers en France et environ 20.000 dans le monde.

Les conditions particulières du travail à la mer sont compensées par un régime spécial l'ENIM qui risque d'être remis en cause l'an prochain. Sa modification, voire sa suppression, ne peuvent être écartés. Ce serait alors un attrait de moins pour la profession.



**LES FRANÇAIS :** La France est un pays de terriens, indifférents dans leur majorité aux choses de la mer, sauf en ce qui concerne la plaisance et l'état des plages.

La plaisance et ses vedettes (Tabarly, Florence Artaud, Ellen Mac Arthur, le Vendée Globe, la course du rhum, etc.) attirent les foules et intéressent les médias.

Parlons un peu des médias et en particulier de Thalassa qui, comme son nom l'indique, devrait avoir pour seule vocation de traiter les sujets relatifs à la mer. Depuis quand avons nous eu un reportage portant sur la marine de commerce ? Quels sujets ont été présentés lors de l'émission du dernier anniversaire de Thalassa : tous, sauf ceux sur les marines de commerce, de pêche et nationale. Car ces trois sujets sont plus difficiles à traiter pour retenir l'intérêt des téléspectateurs et risqueraient d'abaisser le niveau de l'audimat. Est ce là le rôle d'une chaîne nationale ?

Les médias parlent pendant des mois, voire des années, des pollutions qui ont défiguré nos plages, dommages uniquement matériels, écologiques et moraux, mais sans perte de vie humaine. Mais, qui se souvient des naufrages ayant entraîné morts d'hommes ? A part celui du Titanic, silence sur les drames qui ont endeuillé notre marine marchande.

Novembre 1971 : naufrage du Maori 39 disparus, 1 rescapé.

Année 1.979 : le pétrolier Bételgeuse explose à Bantry Bay : 37 morts

le François Vieljeux sombre dans le golfe de Gascogne : 22 disparus.

L'Emmanuel Delmas coule en feu après abordage par un pétrolier : 27 morts. Soit en six mois de 1979, 86 marins péris en mer oubliés, sauf par le milieu maritime.

Un kilomètre de plage aurait-il plus de valeur que la vie d'un marin français ?

**NOS DIRIGEANTS :** Philippe Louis Dreyfus, au 42ème forum du Conseil Economique, le 26 Octobre 2004, faisait état du manque de conscience des politiques sur le transport maritime français. Michel Fourgous, dans son ouvrage l'élite incompétente écrivait : "notre élite est constituée de bons élèves brillants quand il s'agit de dissenter sur les problèmes, mais totalement démunis quand il s'agit de les résoudre".

Ce qui a conduit François Bayrou à préconiser la suppression de l'E.N.A.

**LES FINANCES DE LA FRANCE :** Leur état ne permet pas d'attribuer un montant suffisant des aides consenties aux armateurs. Il est souhaitable qu'un effort budgétaire permette rapidement, avec de nouvelles dispositions réglementaires, d'aboutir à un accroissement de notre flotte de commerce.

Certains, comme l'Association Française des Capitaines de Navires, voient notre avenir dans une flotte de commerce européenne, à condition que la part de la France soit à la hauteur de ses ambitions et qu'elle ait des ambitions.

Dans le cadre de l'Europe, pourquoi ne pas envisager une politique maritime commune, à l'exemple de la politique agricole commune, qui aiderait les armateurs comme sont aidés les agriculteurs ?

L'I.T.F. en classant le R.I.F. comme pavillon de complaisance a créé des difficultés aux armateurs près de certains affréteurs ou chargeurs étrangers. Nos syndicats de marins, influents sur l'I.T.F. comprendront-ils que cette classification est contraire aux intérêts de la France ?

## CONCLUSIONS

Les perspectives d'une croissance de notre flotte de commerce sont limitées et incertaines, en raison du manque d'intérêt des français et surtout de nos dirigeants pour notre flotte de commerce, du manque de moyens financiers pour une aide suffisante aux armateurs et du peu d'attrait de nos jeunes pour une carrière de navigants.

Il y a toutefois une lueur d'espoir; souvenons-nous de la cérémonie d'investiture du Président de la République et de l'admiration de son fils Louis devant le grand collier de la Légion d'Honneur. Le général KELCHE, Grand Chancelier de l'Ordre, lui expliquait la symbolique des seize médaillons qui le composent.

Chacun d'eux porte d'un côté le nom d'un Président de la République et de l'autre la mention d'une activité essentielle pour la nation.

Sur le dernier médaillon est inscrit d'un côté : Nicolas SARKOSY  
Et de l'autre : LA MARINE

Il est donc possible d'espérer que notre nouveau Président de la République aura à cœur, sans tarder, de donner l'impulsion indispensable, pour que nos dirigeants fassent un effort pour sensibiliser les français sur l'importance d'une marine marchande importante et prennent les décisions favorables à ce que la France redevienne une grande puissance maritime, une des conditions pour retrouver le rang d'une nation forte, respectée et prospère.

## SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Hebdomadaire LE MARIN
- Quotidien OUEST FRANCE
- Bulletin LE LONG COURRIER
- Revue MARINE
- Hebdomadaire LE POINT
- Ouvrages QUID
- La MAR MAR de Jérôme Billard
- La VIE MARITIME de 1945 à 2003 de Ph. Masson
- Les GRANDES MUTATIONS de la marine Marchande Française (1945-1995), thèse de doctorat de B.Cassagnou
- Le PAVILLON, CONCEPT OBSOLETE du Capitaine de Vaisseau B.Dujardin
- INTERVENTIONS de G.Vialat, Président de l'Institut Français de la Mer
- LIVRE VERT de la Communauté Européenne et commentaires de Xavier de la Gorce, Secrétaire Général à la mer
- Rapports des ARMATEURS de FRANCE (Alain Wills et J.Ph.Dreyfus)
- L'ELITE INCOMPETENTE de M.Fourgous Député des Yvelines
- La POLITIQUE de la MER de J.Y.Besselat, Député du Havre
- VOUS LES CANDIDATS de Francis Mer , ancien ministre
- DROIT MARITIME et LEGISLATION
- Sites INTERNET de la MARINE MARCHANDE