

## Le pavillon

# Armateurs Français : tout pour être heureux, mais... !!!

**Philippe Louis-Dreyfus**

Armateur

Il existe un pays industriel développé, baigné par la mer sur plus de trois mille kilomètres de côtes, et qui de tous temps a possédé une flotte militaire et commerciale enviée et admirée.

Ce pays, qui est le nôtre, a encore aujourd'hui tout pour être celui des armateurs les plus dynamiques et les plus heureux :

- une très ancienne tradition maritime
- des compétences requises chez ses marins, ses assureurs, ses banquiers...
- de grands groupes industriels dynamiques sur les marchés étrangers, clients potentiels pour les navires tant à l'export qu'à l'import (pour fabriquer des Airbus, des TGV, des Leclerc il faut du charbon, du minerai...)
- une administration importante, travailleuse et dévouée.

**Alors pourquoi les armateurs français ne sont-ils pas heureux ?** Ou, pire, pourquoi tout simplement disparaissent-ils depuis vingt ans et la flotte française avec eux ? Les raisons en sont multiples et diverses, bien connues des professionnels, mais si mal connues et reconnues par les décideurs de notre pays.

Tradition maritime ancienne certes, milliers de kilomètres de côtes certes, Colbert certes, mais finalement aucune vraie culture maritime. Pire, un réel manque d'intérêt et peut-être même de la défiance de la part de beaucoup des intervenants du secteur maritime : chargeurs, industriels, mais aussi pouvoirs publics quelquefois, représentants de la Nation, presque toujours .

Quand ils ne font pas l'amalgame entre armement maritime et construction navale, nos députés, nos sénateurs, sauf exceptions, ne s'intéressent au maritime que quand il y a un problème ou une catastrophe. **Alors que la vraie catastrophe serait - sera ?- la disparition de la flotte française , une catastrophe en termes économique, financier, de balance des paiements, d'indépendance nationale, commerciale et militaire .**

Régulièrement cependant des décisions sont prises par les pouvoirs publics qui témoignent d'une volonté de réagir et de compenser le surcoût du pavillon français – enfin reconnu dans le récent rapport de Messieurs Hamon et Dubois – pour rendre notre pavillon national plus compétitif (primes d'équipement, quirats, GIE fiscaux ...). Mais ces

compensations sont bien souvent contrebalancées par de nouvelles contraintes qui vont à l'encontre du but recherché, comme si nos autorités avaient fait des concessions à regret.

On oublie la plupart du temps dans notre société française, où coexistent privé et public, que le maritime est un monde où règne la plus totale et la plus parfaite concurrence internationale. Et que même si certains aspects ne peuvent pas être ignorés, seuls les plus compétitifs survivent. Dans cette compétition mondiale, les Armateurs français doivent concourir avec une surcharge, comme un coureur à qui on imposerait de porter un sac de sable de vingt kilos.

Il faut être clair et ne pas faire de procès d'intention aux armateurs. Les aides ne doivent pas avoir pour but premier de créer artificiellement des emplois mais avoir pour objectif, mission de maintenir une flotte française minimale, d'enrayer son déclin et sa disparition et de créer une dynamique de l'investissement seul vecteur valable, efficace, et sain de créations d'emplois maritimes. Les plans de soutien, de relance, de croissance de la Marine marchande française ont tous trouvé leur origine dans la prise de conscience, la reconnaissance souvent tardive, d'une réalité éclatante et pourtant trop souvent, trop longtemps oubliée : un pays qui veut jouer un rôle majeur sur l'échiquier politique, militaire, économique, écologique, humanitaire, ne peut se passer d'une flotte marchande. Sinon il renonce à ses ambitions, accepte la place que les autres voudront bien lui donner, et subit leurs exigences, leurs pollutions ou tout simplement leurs factures.

Or, subir, qu'il y a-t-il de pire ?

