

## Le Pavillon

# L'exception maritime française

ou

## La mort programmée du pavillon français

**Pierre Jourdan-Barry**

de l'Académie de Marine,  
ancien Président de Barry Rogliano Salles

J'ai fait mes premiers pas dans le métier de courtier en navires en 1950 et pendant environ cinquante années, j'ai observé avec attention les grands et petits événements du monde maritime français et international.

Je me suis efforcé, tout au long de ce parcours, de comprendre le fonctionnement des armateurs, grecs, scandinaves, japonais qui dominent le monde maritime et de rapprocher ces fonctionnements de celui du milieu maritime français. J'ai vite compris qu'en matière maritime aussi il y avait une « exception française », exception qui, en cinquante ans, a amené le pavillon français du septième au vingt-neuvième rang mondial.

La première marque de cette « exception maritime française » est que tous les armateurs du monde occidental étaient libres de leurs décisions en matière d'affrètements, de ventes et achats de navires et de commandes de navires neufs.

Or, pendant la majeure partie de la période de référence – en fait jusqu'en 1980 – les armateurs français étaient contraints de faire avaliser leurs décisions par une administration de la Marine marchande trop éloignée des réalités du marché maritime mondial.

L'administration de la Marine marchande croyait régner au temps de Colbert, homme remarquable, mais en son temps !!!

Ce contrôle de l'État est vite devenu un insupportable carcan qui ne pouvait que handicaper lourdement les armateurs français dans leur lutte contre leurs concurrents étrangers et j'y vois la première cause du déclin du pavillon français.

Il s'agit-là d'une cause première mais indirecte cependant qu'une autre cause majeure et directe est intervenue tout au long de cette période.

Cette nouvelle cause de déclin tient, bien sûr, au surcoût du pavillon français par rapport aux pavillons libres. Ce surcoût était jalousement « protégé » par des syndicats assurés que leur rôle était d'obtenir des armateurs « toujours plus », selon l'expression de François de Closets.

La défense des intérêts financiers des navigants est certes une noble tâche mais cette défense n'est-elle pas aveugle et contre-productive lorsqu'elle aboutit, sur la période, à la disparition de quatre-vingts pour cent des navigants français. Souvenons-nous ici que l'effectif navigant français est passé de 1950 à ce jour de 44 000 à 9 000 marins.

J'ai vécu de près l'affaire du *France* que j'ai fait vendre, une première fois à M. A. Ojeh puis une seconde fois au groupe norvégien Kloster.

Avant d'en arriver à la pénible nécessité de la vente de ce navire « orgueil » de la flotte française, la Compagnie Générale Transatlantique avait recherché un accord avec ses syndicats de navigants pour en faire éventuellement un navire de croisières.

Il était pour cela nécessaire que du personnel hôtelier étranger remplace un personnel français trop coûteux et refusant les conditions de travail en vigueur à bord des navires concurrents. Les syndicats de navigants refusèrent cette cohabitation « indigne » préférant la vente du navire à l'acceptation d'une brèche dans leur dispositif : plutôt la mort que le compromis ! Il eut fallu aussi que des jeux de hasard soient admis à bord, ce que l'administration compétente refusait au nom de principes révolus et refuse toujours.

Mais, le cas du *France* n'est pris ici que comme un exemple éponyme car le surcoût du pavillon français fut général et toucha les pétroliers aussi bien que les vraquiers ou les cargos de ligne, en un mot l'ensemble de la flotte française.

Généralement parlant, l'on ne peut imposer une charge particulière à un acteur économique que si, en contrepartie, il reçoit en compensation un avantage particulier.

Ceci fut, effectivement, le cas pendant toute la période où la France gérait un Empire qui couvrait l'Afrique du Nord, une partie de l'Afrique noire, nos possessions en Asie, etc.

Les frets étaient abondants et le gâteau en était partagé de façon souveraine par l'administration de la Marine marchande qui, en fait, administrait la mer française en association avec les syndicats de navigants et les armateurs.

Les relations impériales et leur sur-fret constituaient donc la contrepartie du surcoût du pavillon français.

Hélas, ce bel équilibre disparaîtra avec la disparition de l'Empire français d'Outre-mer et fut l'une des causes majeures de la déroute du pavillon français. Hélas encore, ce funeste concours de circonstances est susceptible de se reproduire prochainement et aurait pour conséquence une nouvelle déroute du pavillon français, la dernière, sans doute.

En effet, une part sans doute majoritaire des navires battant encore pavillon français sont affectés à des trafics de cabotage national. L'exemple le plus évident étant celui de la liaison France - Corse. Or, la réglementation européenne prévoit la fin des monopoles de pavillon dans le but d'obtenir l'établissement d'une concurrence dont l'effet souhaité est un abaissement des tarifs.

Italiens, Grecs, Espagnols mais aussi tous les autres membres de la communauté –et ce, quel que soit le pavillon de leurs navires– pourront desservir les lignes entre la France et la Corse aussi bien et sans aucun doute à moindres tarifs que les navires français que leur surcoût de pavillon risque fort de mettre à nouveau hors jeu.

Mais la concurrence deviendra la règle absolue et nous verrons par exemple des remorqueurs étrangers – les mêmes causes produisant les mêmes effets – venir concurrencer les nôtres dans les ports français.

Si rien ne change – et je serais hélas bien étonné que les syndicats de navigants français sortent de leur aveuglement – nous ne tarderons pas à assister à une disparition totale du pavillon français qui ne flottera plus, hélas, que sur les navires de notre Marine nationale et de notre flottille de pêche.

Quant aux derniers armateurs français, ils auront le choix entre disparaître et vendre leurs navires aux « envahisseurs » ou bien à devenir eux-mêmes des « envahisseurs » en adoptant l'usage d'un pavillon libre.

Ainsi, le pavillon français aura disparu du fait des contraintes que l'administration française lui aura trop longtemps imposées et du surcoût – devenu intolérable – que les avancées sociales conquises par les syndicats lui auront imposé sur une mer devenue libre.

Il existe pourtant une « sortie de secours », celle consistant à copier les politiques adoptées par Norvégiens, Danois et Hollandais qui, en assouplissant la réglementation de leurs pavillons nationaux, ont obtenu des résultats spectaculaires : le doublement – quand il ne s'agit pas du quadruplement – de leurs tonnages en quelques mois.

Mais, « l'exception française » ne sera-t-elle pas plus forte que la raison ?

Seuls les politiques pourraient faire que change le cours des choses car, comme l'a dit le cardinal de Richelieu : « *la politique est l'art de rendre possible ce qui est nécessaire* ».

Je crains, hélas, que les politiques français ne persistent dans leur désintérêt du maritime. Il me paraît donc hélas raisonnable de nous préparer à la disparition du pavillon français.