

Le pavillon

« Vous avez dit soutien de l'armement français ? »

À propos de la loi du 31 décembre 1992

Fernand Bozzoni

Armateur

De tout temps, les pouvoirs publics ont montré à l'égard de notre marine marchande la plus vive sollicitude.

Entre l'ordonnance sur la marine, promulguée par Louis XI en 1480 « *interdisant qu'aucune marchandise du Levant ne pénètre en port français, si ce n'est par navire français* » - que l'on ne peut s'empêcher de rapprocher du programme du candidat Valéry Giscard d'Estaing affirmant, en mai 1974, que « *la totalité de nos importations de produits pétroliers et la moitié de nos échanges de marchandises sèches* » devaient s'effectuer sous pavillon français- et le train de mesures protectionnistes successives qui se sont enchaînées jusqu'à nos jours (avec certainement plus de frénésie que de raison), l'État est demeuré constant, pendant des siècles, dans son souci de soutenir sa marine de commerce.

Pour preuve, les ordonnances royales d'Henri II (1555) -qui défendit aux Français et aux étrangers dans les ports français de charger autrement que sur des vaisseaux français - et d'Henri III (1584) - d'après laquelle aucun navire étranger ne pouvait entrer sans permission dans les ports de France, sauf en cas de force majeure.

Henri IV ne fut pas en reste, lequel instaura un droit d'entrée pour les navires étrangers entrant dans un port français, Louis XIII non plus sous lequel parut une ordonnance - le code Micheau - réservant le cabotage exclusivement aux bâtiments nationaux et recommandant d'éviter de servir les navires étrangers.

Vint ensuite, notamment pour répondre à l'Acte de navigation de Cromwell, le système protecteur de Colbert constitué de mesures stimulatrices et de mesures restrictives.

Plus près de nous, se sont succédées, plus particulièrement après la Révolution, des dispositions d'ordre réglementaire- par exemple, il était absolument défendu aux vaisseaux étrangers d'établir des relations entre la France et ses colonies et jusqu'en 1860, seuls les navires construits en France étaient considérés comme français- et financier -aides et subsides de toute nature dont on ne peut manquer de relever la complexité, croissante avec le temps, du calcul de leur montant, ni de regretter le caractère souvent régalien de leur octroi.

Pour quels résultats ?

On constate malheureusement que ce type de mesures n'a, à quelque époque que ce soit, jamais suffi à remédier durablement aux difficultés chroniques de l'armement français ni à enrayer son déclin.

Pourquoi ce déclin ?

Les raisons que l'on pourrait en donner sont multiples et tiennent aux causes les plus diverses, à tel point que la « curation » profonde du mal se révèle très complexe et semble avoir toujours dépassé nos moyens tant politiques que financiers.

Dans ce contexte, et à défaut d'un traitement lourd, l'État évite tout au moins la douleur en allouant, sporadiquement, à ses armateurs certaines aides directes ou indirectes qui sont autant de doses de morphine, adoucissant et retardant seulement, mais sans toutefois l'empêcher, l'évolution de la maladie.

Il faut reconnaître que dans ce rôle d'infirmier, les pouvoirs publics sont toujours demeurés attentifs et vigilants au chevet de leur marine marchande, sous l'œil sévère du Ministère des Finances concoctant toujours unilatéralement, dans le secret de son alchimie, la composition et la posologie du remède.

Avec le temps, les chances de guérison semblent s'estomper ; mais chacun priant pour que le coma s'éternise, personne n'ose débrancher les perfusions pour précipiter une fin que certains Cassandre assurent inéluctable.

Pourtant, aujourd'hui, les mines s'allongent, inquiètes, et s'interrogent sur les chances de succès de telle ou telle thérapeutique nouvelle (comme la taxe au tonnage) qui apparaît donner des résultats encourageants hors de nos frontières où d'autres médecines, pourtant très efficaces mais peut être aussi trop coûteuses (tel le système de copropriété quirataire) ont été peu ou prou abandonnées.

Et chacun sent bien que ce ne sont pas les rodomontades dont débordent les discours politiques,

a) rabâchant sempiternellement les mêmes postulats sur l'impérieuse et évidente nécessité pour une nation comme la nôtre d'avoir une marine marchande forte (qui doit servir de vecteur de nos exportations et de soutien en cas de conflit),

b) stigmatisant avec une foi aveugle et une constante détermination, l'ambition maritime de la France laquelle, ne l'oublions pas :

- 1) a, depuis toujours, le destin d'une grande puissance maritime,
- 2) est baignée par trois mers le long d'une infinité de kilomètres de côtes où se succède une myriade de ports,
- 3) ne manque pas de capitaux,
- 4) a l'immense privilège de bénéficier de l'ingéniosité et de l'exception qui caractérisent l'esprit français,

c) s'indignant avec véhémence du rang inacceptable qu'occupe notre marine dans le monde, qui sauraient prétendre à déclencher l'enthousiasme ou la ferveur populaire (laquelle ne s'éveille que pour ce qui sur mer ne se meut qu'à la voile).

Ce refrain qui exaspère résonne, au fil des temps, davantage des échos du « de profundis » que de ceux du Chant du Départ.

Notre marine serait-elle victime à jamais d'un mauvais sort d'Éole ou de Neptune ? L'État agit-il avec ses armateurs comme ceux-ci n'ont jamais cessé de le souhaiter et de le rêver... telle la Providence ? Les armateurs ont-ils toujours été bons, fidèles et loyaux sujets de l'État... et conscients des bontés qu'il leur procure ?

Interminable et vain débat que l'on peut cependant, sans vouloir conclure, nourrir objectivement de réflexions supplétives ayant, par exemple, pour fondement les attendus et les conséquences de la loi du 31 décembre 1992.

La loi du 31 décembre 1992

Celle-ci crée, notamment, l'obligation pour chaque compagnie pétrolière raffinant en France¹, de disposer d'une capacité de transport maritime de pétrole brut, sous pavillon français, proportionnelle aux quantités de pétrole brut raffiné.

Outre des considérations d'ordre stratégique liées à la sécurité des approvisionnements énergétiques, il est clair que ces dispositions protègent la flotte française des navires transporteurs de pétrole brut.

Fin 1992, cette flotte (voir tableau 1) était composée de treize navires appartenant pour partie (dix navires) aux cinq compagnies pétrolières raffineurs français et pour le reste (trois navires) au groupe Worms, seul armateur pétrolier brut français (non intégré) à cette date.

Quels ont été les effets de cette loi ?

Depuis 1993, deux faits majeurs sont intervenus dans le secteur :

- la décision prise par certaines compagnies pétrolières de ne plus être propriétaires de navires pétroliers,
- le démantèlement du groupe Worms à la suite d'une OPA boursière intervenue fin 1997.

Le premier de ces deux événements a eu une double conséquence :

- la reprise par le Groupe Worms d'une partie des navires dont certaines compagnies pétrolières avaient décidé de se dessaisir,
- l'émergence en France du très puissant groupe norvégien Bergesen lequel a acquis les deux pétroliers français de la compagnie ESSO, et a spécialement créé une filiale française,

¹ Mais non pour les importateurs de produits raffinés, notamment les grandes surfaces... B.D.

The Green Tankers², pour accueillir ces navires et permettre leur immatriculation française provisoire.

Le deuxième événement est à l'origine du transfert à la Compagnie Maritime Belge de la totalité des activités de transport maritime pétrolier de l'ex-groupe Worms.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

À l'examen du tableau 2 ci-après, on constate qu'au 1^{er} juillet 2000, soit huit ans après l'entrée en vigueur de la loi, la flotte pétrolière française, pétrole brut, compte douze navires.

L'état de cette flotte spécialisée semble donc être resté stable sur la période.

Du moins en apparence, car, à l'examen, on note une différence essentielle entre les situations présente et antérieure : **aujourd'hui plus aucun armateur français n'est propriétaire ou n'a même de quelconque intérêt dans les coques des pétroliers de brut arborant le pavillon national.** Lequel pavillon national flottant sur ces navires, obtenu seulement à titre temporaire par affrètement coque nue, ne saurait faire illusion tant chacun sait que le vrai métier d'armateur s'exerce avant tout à travers la propriété des coques.

Voilà donc un pan majeur, symbolique, et au surplus protégé, de l'activité du transport maritime français qui est tout entier passé dans des mains extérieures.

Serions-nous donc une fois encore les victimes de la fatalité ? C'est statistiquement peu probable.

Serait-ce la faute de l'État qui n'aurait pas fait son devoir ? Avec la loi de 1992, les pouvoirs publics sont allés au bout de ce qu'ils pouvaient décemment faire pour protéger les intérêts français du secteur, en réussissant à instaurer un monopole de pavillon sur une fraction d'un trafic international réputé totalement ouvert ; ce qui n'est pas un mince résultat au regard de la sévérité de Bruxelles pour tout ce qui s'apparente à une réservation de navigation. De plus, les pouvoirs publics ont aussi su tenir bon face à l'unisson des protestations des compagnies pétrolières condamnées, par ces dispositions, à supporter unilatéralement le surcoût endémique du pavillon national.

Tous ces efforts ont été bien mal récompensés car il ne s'est pas trouvé un seul armateur français de France pour saisir sa chance et tenter l'aventure dans un secteur qui s'offrait à lui. Pas un seul de ceux qu'un certain langage ésotérique a drapé du nom prestigieux de « Chef de Maison » (traduisez : le Président Directeur Général d'un armement français) n'a souhaité profiter de circonstances exceptionnelles pour recueillir ou rebâtir une flotte, d'intérêt national, devenue subitement orpheline de ses armateurs français.

On objectera, bien sûr, que les navires pétroliers coûtent cher, qu'ils sont dangereux, qu'il y a des risques et pas assez de garanties, que ça ne rapporte rien. Bref, qu'il y a tout un tas de (fausses) bonnes raisons (auxquelles c'est le lot quotidien du vrai armateur de savoir répondre) pour ne pas faire, même si on pressent que l'on bénéficiera dans la durée (quel est le ministre des Transports qui signera l'abrogation de la loi de 1992 ?) de l'entier soutien de l'État.

² En francophone dans le texte. B.D.

On a toujours reproché aux armateurs français de cultiver une conception trop étriquée, trop franco-française de leur métier et de ne pas suffisamment s'aventurer au-delà du pré carré des intérêts hexagonaux ; au moins entendaient-ils jusqu'alors - et ils l'ont souvent montré - rester maîtres chez eux.

Il semblerait que cela ne soit même plus vrai aujourd'hui.

Une crise de vocations du métier d'armateur

Au-delà d'une grande langueur et d'une asthénie devenue chronique, la marine de notre pays ne souffre-t-elle pas aussi d'une crise de vocations : celle du vrai métier d'armateur, dont l'exercice oblige à marier la rigueur au risque permanent, la prudence à toujours plus d'audace et la raison à ces deux ou trois grains de folie indispensables pour forcer le destin et la réussite.

Faut-il alors donner définitivement raison à Tristan Vieljeux pour lequel « *il n'existe qu'un seul armateur français* »... lequel ayant déjà beaucoup fait, on ne saurait aussi lui demander de faire tout le reste... ?

De Jacques Cœur à René Boudet, les bonheurs de notre marine marchande se sont avant tout nourris aux talents d'individualités fortes, débordant d'imagination et d'ambition. Tous ceux-là méritaient bien leur nom d'armateur, quelles que furent leurs destinées.

À moins qu'ils n'acceptent d'être dégradés au simple rang de transporteurs maritimes ou de gestionnaires de navires, il faut - car c'est aussi leur devoir - que les armateurs français réveillent leur ardeur et leur enthousiasme, à l'heure où les vents semblent être redevenus favorables.

Encore faudra-t-il aussi pour accompagner le *risorgimento* que les pouvoirs publics acceptent enfin d'alléger notre marine marchande de toutes les surcharges réglementaires, sociales et fiscales qui, au fil des temps, sont venues l'alourdir au point de lui faire prendre l'eau. **Il faut vider les cales des rossignols qui encombrant et gênent la manœuvre.**

Le dernier carré des armateurs français, corsetés jusqu'à en étouffer, dans le carcan de multiples contraintes spécifiquement hexagonales, s'exile peu à peu - non par goût mais par résignation - en transférant tout ou partie de leur flotte sous d'autres pavillons et des cieux plus cléments.

Que cherchent donc ces transfuges ?

Rallier le clan de ces sans foi ni loi qui, avec la complicité de pavillons de prostitution, arment des navires-poubelles avec des équipages asservis ? Certainement non. Aucun de ceux qui détiennent dans leur flotte ce que la pudeur baptise « navire contrôlé » n'a vendu son âme au Diable et n'est devenu ni irresponsable ni esclavagiste.

Obtenir aides et subventions ? Sûrement pas, les pavillons d'accueil ne cultivant pas le genre. Et ce n'est pas l'espoir d'un meilleur accès aux marchés ou aux capitaux qui pourrait non plus les motiver.

Par contre c'est un élément essentiel à leur survie que nos armateurs, au bord de l'asphyxie, sont partis chercher ailleurs : un élément qui est le fondement même de leur métier et du goût d'entreprendre, sans lequel il est inutile d'espérer, et qui, de plus, est le symbole de leur univers : la liberté.



Tableau 1 – Navires pétroliers - pétrole brut - sous pavillon français au 1^{er} janvier 1993

Port en lourd (tonnes)	Navire	Armateur
311 896	Lanistes	Société Maritime SHELL
283 861	Borée	TOTAL Transport Maritime
278 220	Autan	TOTAL Transport Maritime
277 553	Lyria	Société maritime SHELL
275 298	D' Artagnan	MOBIL OIL française
275 193	Athos	MOBIL OIL française
274 467	ESSO Picardie	ESSO SAF
274 333	ESSO Normandie	ESSO SAF
269 713	Chaumont	Maritime B.P.
256 700	ESSO Languedoc	ESSO SAF
135 500	Camargue	Nationale de Navigation (Groupe Worms)
135 500	Sologne	Nationale de Navigation (Groupe Worms)
134 000	Aquitaine	Nationale de Navigation (Groupe Worms)

Tableau 2 – navires pétroliers – pétrole brut – sous pavillon français au 1^{er} juillet 2000

Port en lourd (tonnes)	Navire	Armateur
360 700	Berge Entreprise	The Green Tankers (Groupe Bergessen)
298 997	Luxembourg	Euronav Lux. (Groupe CMB)
298 969	Algarve	Euronav Lux. (Groupe CMB)
298 620	Berge Tokyo	The Green Tankers (Groupe Bergessen)
277 553	Lyria	Shell UK
276 237	D'Artagnan	Mobil oil
276 201	Athos	Mobil oil
274 333	Berge Hélène	The Green Tankers (Groupe Bergessen)
269 919	Chaumont	SFTP (Groupe CMB)
269 919	Once	SFTP (Groupe CMB)
153 152	Ardenne	Euronav Lux. (Groupe CMB)
97 046	Colby	SFTP (Groupe CMB)