

## Pourquoi, moi Breton, j'ai été contraint d'abandonner le pavillon français ?

**Vincent Bolloré**

Président de Bolloré Technologies

Ce que je vais vous raconter peut être un peu différent de ce que vous avez entendu jusqu'à présent.

Je suis issu d'une vieille famille bretonne. Notre entreprise a été créée en 1822 à Ergué Gabéric. Le siège du groupe est toujours à Ergué Gabéric qui n'est pas, comme certains pourraient le croire, un paradis fiscal, mais une petite localité à côté de Quimper sur l'Odet.

Quelques flashes rapides sur l'histoire de ma famille qui témoignent de nos racines nationales et maritimes. Ma famille a gagné la médaille d'or olympique de voile en 1912 à Stockholm et nous sommes très fiers. Le 6 juin 1944 à l'aube, le jour du débarquement, la première barge de débarquement portait 177 Français. Parmi eux, deux personnes de ma famille, dont mon oncle Gwen Bolloré qui est encore vivant. Tout cela pour vous dire que notre attachement à la France et à nos racines est une profonde réalité. D'ailleurs – et Alain Wils pourra en témoigner –, quand je suis arrivé à la tête de Delmas-Vieljeux en 1991, il y avait un plan de réduction du pavillon français, et spontanément je m'y suis opposé. Alors que s'est-il passé pour qu'aujourd'hui notre armement ne détienne plus que quatre navires sous pavillon Kerguelen ? Le pavillon Kerguelen c'est un tiers de marins français sur les navires. On peut donc dire que le Kerguelen, c'est encore un pavillon français mais à la différence près, quand même, que dans un pavillon Kerguelen, vous avez déjà réglé les deux tiers du problème des coûts des marins français.

Que s'est-il passé ? Un problème de coût ? Je vous donne les coûts annuels pour l'armateur : un capitaine français : 1,1 million de francs ; un capitaine standard international : 470 000 francs ; un marin polyvalent français : 450 000 francs ; un marin standard international : 165 000 francs.

Peut-on dire que c'est ce surcoût qui a créé cette situation ? Non ! Je ne pense pas que cette explication soit suffisante. Notre groupe est aujourd'hui *leader* mondial des films pour condensateurs. Nous avons trois usines à côté de Quimper, et pourtant les salariés bretons sont plus chers que les salariés indonésiens ou que ceux que l'on pourrait trouver dans des pays à moins fort coût. Nous sommes le premier groupe européen en papier fin, et pourtant je peux vous garantir que les salariés que nous avons dans l'usine de Thonon, sur le lac Léman, sont

beaucoup mieux payés que ceux que nous pourrions trouver en Turquie, au Pakistan ou ailleurs. Nous sommes le premier ou le deuxième groupe mondial dans les cahiers à cigarettes, et pourtant les salariés de Perpignan ont des coûts supérieurs – c'est évident – à ceux des pays en voie de développement. Je pourrais vous citer des cas où le groupe Bolloré développe des activités avec un personnel plus coûteux que ce qu'on pourrait trouver ailleurs.

Donc, ce n'est pas le supplément de coût qui suffit à expliquer la situation. Et d'ailleurs, si nous n'étions pas tous un petit peu « langue de bois », ou hypocrites, tous ceux qui ont des pavillons français aujourd'hui, ou Kerguelen, touchent des subventions publiques. Je crois qu'il faut regarder les choses en face ! Et il n'y a pas d'un côté les « gentils » qui dépensent beaucoup d'argent pour maintenir des pavillons français et de l'autre les « méchants » qui, par intérêt, n'ont pas de bateaux sous pavillon français. Cessons cette hypocrisie. Alors, vous me direz « puisque ces bateaux sont subventionnés, pourquoi ne les utilisez-vous pas ? » Eh bien parce que justement, comme l'ont évoqué certains orateurs obtenir ces aides, c'est un « concours de beauté ». C'est-à-dire que finalement, dans le monde maritime, les règles du métier ne sont pas claires. Et pourtant, nous avons essayé ! On ne sait jamais à l'avance si le dossier va passer ou non. On ne connaît pas clairement les critères qui font que l'on va ou non être aidé dans le cadre d'un GIE fiscal ou dans celui d'un quirat.

Nous, en tant que grand groupe international, habitué à affronter la compétition internationale, et dont les centres de décision sont en France, dont les sièges sociaux sont en France, nous ne pouvons pas vivre dans cette incertitude, dans cette dépendance.

La raison pour laquelle je pense que le pavillon français ne marche pas, ou ne marchera pas dans le futur, c'est parce que les règles ne sont pas claires, et que la solidarité n'est pas assez forte entre nous. Ce qui est formidable, dans le monde de la mer, c'est que tout le monde aime la mer, mais permettez-moi de vous dire que cet amour de la mer ne doit pas être assez fort, puisque finalement, il ne permet pas de surmonter les querelles intestines.

Une fois, nous avons réussi à faire l'union, grâce à mon ami Alexis Gouvenec ici présent que je salue. Le jour où le monde maritime commercial s'est uni, nous avons obtenu du Président Chirac des mesures importantes qui demeurent aujourd'hui et qui sont les seules importantes qu'on ait jamais obtenus, c'est-à-dire, la baisse de 50 % des charges sociales...

Pourquoi voulez-vous qu'un homme politique raisonnable qui reçoit dans son cabinet des gens qui viennent chaque jour lui dire quelque chose de différent (l'un, c'est le transport de pétrole, l'autre, c'est le cabotage, le troisième, c'est le navire de commerce international...) nous donne satisfaction ? Il dira « mettez-vous d'accord », « êtes-vous capables de vous mettre d'accord ? »...

Donc, pardon de vous le dire, mais je crois que ce n'est pas un problème financier, mais un problème d'entente dans le monde maritime. Chacun essaie de tirer la corde à lui. Est-ce que notre amour partagé pour la mer pourrait être suffisant pour permettre que tout le monde se mette d'accord pour trouver des mesures minimales qui conviennent à tous. Est-ce que ce n'est pas là la solution ?

Notre groupe, à tout moment, fera comme mon ami Lord Sterling, le jour où nous aurons la même législation qu'en Angleterre, qu'en Allemagne, ou qu'au Danemark, je vous garantis que j'aurais grand plaisir à faire hisser le drapeau français à l'arrière de nos bateaux.

L'espoir, Jacqueline Tabarly l'a donné à nouveau tout à l'heure, c'est que nos querelles gauloises vont disparaître à l'intérieur du grand projet qu'est l'Europe. Tant mieux si nous réussissons avant, à nous entendre sinon, je suis sûr que c'est l'Europe qui nous apportera une solution à nos problèmes maritimes. Il n'en reste pas moins que je reste très impressionné et très heureux de voir des expériences comme le *Ponant*. Il y a des expériences partout dans le monde maritime qui sont formidables, dans le monde commercial, dans le monde de la plaisance...Je crois que simplement si nous voulons un jour réussir sur le plan commercial, si nous voulons peut-être même que la France - quatrième puissance mondiale – ne devienne pas la vingt-huitième et bientôt la trentième sur le plan maritime, je crois que nous avons du travail à faire.

