

La France et son pavillon

Il est temps, grand temps, que la France se ressaisisse, et que les mesurettettes permettant au mieux de maintenir le malade sous perfusion cèdent la place à une véritable politique maritime, à une véritable stratégie pour la flotte de commerce.

Le consensus mou qui règne dans notre pays pour ne pas faire de vagues sur le sujet du pavillon national, consensus permis et entretenu par l'esprit terrien d'une grande nation d'abord paysanne (et où l'électorat maritime est trop faible et trop dispersé pour inquiéter les politiques), ce consensus invertébré est en fait une démission coupable, irresponsable, lâche... Plus grave ! Cette démission est en passe de devenir irréversible.

Tout se passe comme si, hormis lorsque nos côtes sont souillées, notre classe politique était la seule d'Europe à ne pas donner finalement priorité à cet élément de sécurité, de puissance commerciale, d'indépendance économique, d'ouverture à tous égards et de développement qu'est une vraie marine marchande.

Avec un peu plus de deux cents navires et de moins en moins de navigants nationaux, la France flirte en permanence avec le seuil où risque de s'imposer le spectre de « l'option zéro ». La Revue Maritime ne peut croire, au fond, que tout un chacun se satisfait de cette situation. Elle veut aller plus loin

Pour ce faire, et aussi pour participer à sa manière à la préparation de la Journée Nationale de la Mer sur le pavillon du 8 février 2001), la Revue Maritime a demandé leur opinion à quelques personnalités incontestables, mêlées dans le présent ou le passé aux affres traversées par notre flotte marchande.

Elle l'a fait avec d'autant plus d'intérêt qu'après les mesures prises par la Hollande, très vite suivies par la Commission européenne et la

plupart des grands pays maritimes du continent, la France semble continuer de faire cavalier seul, ses voisins profitant apparemment de notre léthargie. Un exemple : Costa vient d'annoncer que sa flotte battrait pavillon italien, P & O que la sienne ferait flotter haut le pavillon britannique, Holland America Line maintenant de son côté le pavillon néerlandais, etc.

Un contexte qui donne encore plus de relief et de poids aux analyses de nos interlocuteurs.

Francis Vallat