



FRANCE

L'intérêt géopolitique et stratégique de la marine marchande pour un pays comme la France

Mémoire de géopolitique

du Chef d'Escadron François LECORGUILLÉ

dans le cadre de l'étude dirigée "Les enjeux des espaces océaniques"

Directeur : Contre-Amiral (2S) CARON

Avril 2001

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier mon directeur de stage, le Contre-Amiral Caron. Il m'a donné tout au long du cycle de précieux conseils pour la conduite de mes travaux. Mes remerciements vont aussi au Lieutenant Colonel Colin, adjoint au Bureau des Transits Maritimes, Aériens et de surface de l'Etat Major des Armées, toujours disponible pour m'expliquer les problèmes du transport stratégique français. J'adresse un grand merci aussi au Capitaine de Vaisseau de réserve Perrouty du Commissariat aux Transports du Ministère de l'équipement, des Transports et du Logement, pour m'avoir fourni tous les éléments disponibles sur la Flotte Auxiliaire Occasionnelle.

J'adresse encore tous mes remerciements à Monsieur Guy Paichereau, membre de l'Institut Français de la Mer pour son invitation à la 20^{ième} journée de la Mer qui s'est déroulée au palais du Luxembourg le 08 février 2001.

D'avance je demande à toutes à toutes les personnes que je n'aurais pas citées ou que j'aurais oubliées de bien vouloir m'excuser. Tout au long de cette étude, je n'ai rencontré que gentillesse et disponibilité auprès des personnes contactées, qu'elles soient civiles ou militaires.

L'intérêt géopolitique et stratégique de la marine marchande pour un pays comme la France

Sommaire

Partie I :

La marine marchande française

Etat de la marine marchande française
Poids économique de la marine marchande française
Problèmes du pavillon national
Rôles et enjeux du pavillon national
La survie des états

Partie II :

La sécurité maritime

La problématique de la sécurité maritime
La législation internationale
Les pavillons de complaisance
Les mesures anti-marée noire

Partie III :

Le transport stratégique

Les besoins militaires
Les possibilités d'affrètement
Les capacités actuelles de la FAO
Les exemples étrangers
Solutions envisageables

Table des matières

INTRODUCTION	4
1 LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE	4
1.1 ETAT DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE	4
1.1.1 <i>Transbordeurs et rouliers</i>	5
1.1.1.1 Transbordeurs	5
1.1.1.2 Transbordeurs à grande vitesse	5
1.1.1.3 Les rouliers mixtes	6
1.1.1.4 Les rouliers.....	6
1.1.2 <i>Les cargos et les porte-conteneurs</i>	6
1.1.2.1 Les porte-conteneurs	7
1.1.2.2 Les porte-conteneurs rouliers	7
1.1.2.3 Les cargos polyvalents (plus de 5 000 tonneaux).....	7
1.1.2.4 Les cargos polyvalents (moins de 5 000 tonneaux), caboteurs.....	7
1.1.3 <i>Les navires spécialisés</i>	7
1.1.3.1 Les cargos polythermes.....	8
1.1.3.2 Les transports de colis lourds	8
1.1.4 <i>Les paquebots de croisières</i>	8
1.1.5 <i>Les pétroliers et les gaziers</i>	8
1.1.5.1 Les transports de gaz liquéfiés	9
1.1.5.2 Les transports de pétrole brut	9
1.1.5.3 Les transports de produits raffinés	9
1.2 POIDS ECONOMIQUE DE LA MARINE MARCHANDE	9
1.2.1 <i>Le tissu économique</i>	10
1.2.2 <i>Les types de transport</i>	10
1.3 PROBLEMES DU PAVILLON NATIONAL	11
1.3.1 <i>Les pavillons français</i>	11
1.3.1.1 Le pavillon national	11
1.3.1.2 Les pavillons « bis ».....	12
1.3.1.3 Les pavillons français d'outre-mer	13
1.3.2 <i>Constat</i>	13
1.3.3 <i>Conséquence</i>	14
1.4 ROLES ET ENJEUX DU PAVILLON NATIONAL	15
1.5 LA SURVIE DES ETATS	16
2 LA SECURITE MARITIME.....	17
2.1 LE PROBLEME DE LA SECURITE MARITIME.....	17
2.2 LA LEGISLATION INTERNATIONALE.....	18
2.3 LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE.....	20
2.4 LES MESURES ANTI-MAREE NOIRE.....	22
3 LE TRANSPORT STRATEGIQUE	23
3.1 LES BESOINS MILITAIRES.....	23
3.2 LES POSSIBILITES D'AFFRETEMENT	24
3.3 LES CAPACITES ACTUELLES DE LA FAO	25
3.3.1 <i>Le concept de FMC et FAO</i>	25
3.3.2 <i>Les possibilités de la FAO</i>	26
3.4 LES EXEMPLES ETRANGERS.....	27
3.4.1 <i>L'exemple américain</i>	27
3.4.2 <i>L'exemple britannique</i>	28
3.5 SOLUTIONS ENVISAGEABLES	31
3.5.1 <i>Le devoir national</i>	31
3.5.2 <i>L'espoir européen</i>	32
CONCLUSION	33

INTRODUCTION

Depuis 1950, la marine de commerce française décline progressivement. Les mesures successives des différents gouvernements n'ont pas réussi à inverser la tendance. "Actuellement, notre pays se classe au 7^{ième} rang européen derrière la Grèce, la Grande Bretagne, l'Italie, l'Allemagne ou la Hollande, ce qui fait désordre pour un pays qui possède une si longue histoire maritime" a déclaré Monsieur Philippe LOUIS-DREYFUS¹, le célèbre armateur et capitaine d'industrie français. Le secteur de la navigation a été confronté à la mondialisation de l'économie avant l'heure. Face à la concurrence mondiale, ce secteur est en constant repli depuis 50 ans. Va-t-il subir le même sort que certain secteur de l'économie nationale ? Ce déclin annoncé s'inscrit-il logiquement dans le partage du travail entre pays riches et pays pauvres, industrie à haute valeur ajoutée et à forte part de main d'œuvre ?

Après un état des lieux de ce secteur d'activité, ce mémoire s'intéressera plus particulièrement aux problèmes de la sécurité maritime et du transport stratégique posés par le déclin de la marine marchande française et du pavillon national.

1 LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

1.1 ETAT DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

Grande nation maritime du début du siècle, la France est maintenant la 27^{ième} puissance maritime mondiale². Ce déclin est du à la concurrence et à la spécificité juridique du domaine maritime. En effet, le milieu maritime échappe aux règles sociales nationales. Il est soumis à la concurrence sauvage.

¹ PDG du groupe Louis-Dreyfus, spécialisé dans le transport des céréales

² D'après le Ministère des Affaires Etrangères,

cf site Internet : http://www.france.diplomatie.fr/france/fr/eco/eco12_2.html

Pour dresser un état des lieux détaillé de la flotte de commerce française au 1^{er} juillet 2000, il est indispensable d'étudier la flotte par catégorie de bâtiments. Cette étude³ comprend tous les navires immatriculés sous pavillon français ou contrôlés par des armateurs français. Enfin, la taille minimale des navires prise en compte est celle de plus de 200 tonnes. Les navires très spécialisés des dessertes d'îles ne seront pas étudiés ici puisqu'ils sont difficilement utilisables ailleurs et qu'ils sont moins exposés à la concurrence économique mondiale.

1.1.1 Transbordeurs et rouliers

Les transbordeurs transportent surtout les passagers, les rouliers le fret. Certains navires, rouliers mixtes transportent les deux. L'effectif global de cette grande catégorie représente 86 navires dont 17 sont affectés à des liaisons en Manche / Mer du Nord (Angleterre, Irlande, îles anglo-normande), 30 en Méditerranée (Corse, Afrique du Nord), 24 à des services locaux (liaisons avec îles du littoral, bacs de Gironde) et 15 à d'autres activités (transport de voitures, d'éléments de la fusée Ariane...)

1.1.1.1 Transbordeurs

Les transbordeurs sont au nombre de 22 navires. Quatre font moins de 10 000 tonnes. Quinze navigent sous pavillon français, sept sous pavillon étranger. Les deux armements principaux sont la société CORSICA (CORSICA Ferries - SARDINIA Ferries groupe LOTA) et la SNCM (Société Nationale Maritime Corse - Méditerranée)⁴.

1.1.1.2 Transbordeurs à grande vitesse

Bâtiments rapides allant à plus de 30 nœuds, les transbordeurs à grande vitesse ont des contraintes d'utilisation spécifiques. Ce sont de petits navires (un seul fait plus de 10 000 tonnes), ils ne peuvent pas naviguer à grande vitesse dans une mer formée avec des creux de plus de quatre mètres. De plus, ils sont conçus pour une exploitation sur une ligne particulière (liaison transmanche ou Corse – continent). Aussi leur autonomie et leurs qualités marines en restreignent l'emploi dans une autre zone géographique. Ces navires sont au

³ Cette étude a été menée à partir de l'état de la Marine Marchande paru dans « Le marin » du 4 août 2000

⁴ La Compagnie Générale Maritime, privatisée en 1996, domine l'armement national et assure aussi le trafic entre le continent et la Corse par le biais d'une filiale, la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM).

nombre de onze, neuf naviguent sous pavillons français, deux sous pavillon étranger. Là encore, les deux armements principaux sont la société CORSICA et la SNCM.

1.1.1.3 Les rouliers mixtes

Ces rouliers mixtes sont des gros bâtiments qui permettent de transporter du fret et jusqu'à 500 passagers. Cette catégorie comprend sept navires tous sous pavillons français. Les deux armements principaux sont la SNCM et la CMN (Compagnie Méridionale de Navigation).

1.1.1.4 Les rouliers

Ces bâtiments transportent exclusivement du fret. Ils sont généralement de construction très ancienne, soumis directement à la concurrence internationale. Leur nombre a tendance à diminuer chaque année. Les armateurs français utilisent vingt deux navires, trois sous pavillon français, un sous pavillon français (Guyane), treize sous pavillon français (Kerguelen), cinq sous pavillon étranger (pavillon de complaisance essentiellement). L'armement principal est réalisé par la société UECC France (United European Car Carriers)⁵.

La simple étude des pavillons utilisés montre que la catégorie des rouliers est menacée par la concurrence étrangère. Les autres catégories bénéficient directement ou indirectement d'aide nationale ou régionale, pour une exploitation sur une ligne particulière où il subsiste encore des monopoles ou des marchés réservés.

1.1.2 Les cargos et les porte-conteneurs

Ces navires représentent l'essentiel de notre potentiel de transport de marchandises par ligne régulière, sur des longues distances. Deux groupes, CMA-CGM⁶ et DELMAS⁷ se partagent l'essentiel de la flotte forte de quarante sept navires, trente deux

⁵ UECC is the leading short sea operator transporting factory new cars within Europe (20 Pure Car and Truck Carriers (PCT).

⁶ CMA-CGM est née en 1999 par la fusion de la Cie Méditerranéenne d'Affrètement (CMA) et la Cie Générale Maritime (CGA) - Activité : exploitation de lignes maritimes régulières au long court – Chiffre d'affaire du groupe : 8MF – Effectifs : 2 177 – Flotte : 80 navires – 1^{er} armateur français – 12^{ième} rang mondiale pour les porte-conteneurs.

⁷ DELMAS, filiale du groupe BOLLORE, est la première compagnie française de lignes régulières spécialisée dans les liaisons Nord-Sud.

naviguent sur des lignes régulières dont quinze entre l'Europe et les Antilles françaises, sept entre l'Europe et l'Asie et deux autour du monde.

1.1.2.1 Les porte-conteneurs

Les porte-conteneurs sont en principe spécialisés dans ce seul type de transport. Cette flotte compte vingt cinq unités mais seulement quatorze sous pavillon français (TAAF⁸) et onze sous pavillon de complaisance (Bahamas⁹). Cette flotte a une moyenne d'âge de treize ans, elle est constituée de gros navires.

1.1.2.2 Les porte-conteneurs rouliers

Les porte-conteneurs rouliers combinent la fonction de porte-conteneurs avec celle de rouliers grâce à une porte/rampe arrière en oblique. Cette flotte se compose de cinq navires tous sous pavillon étranger.

1.1.2.3 Les cargos polyvalents (plus de 5 000 tonnes)

La compagnie DELMAS est l'affréteur principal. La flotte est constituée de neuf navires dont trois sous pavillon étranger. La plupart de ces bâtiments effectuent des liaisons avec l'Afrique.

1.1.2.4 Les cargos polyvalents (moins de 5 000 tonnes), caboteurs

Ces navires sont tous destinés à une tâche particulière et ne sont pas disponibles (exceptées deux unités). Ils sont au nombre de huit dont trois sous pavillon étranger. A terme, le cabotage national sera ouvert à la concurrence européenne, pour l'instant ce secteur est réservé aux navires français.

1.1.3 Les navires spécialisés

Ce sont des navires de type complètement hétérogène. Ils sont au nombre de quarante unités et à part les transports de colis lourds, ils ne sont pas utilisables militairement.

⁸ Pavillon « bis » français, TAAF pour Terres Australes et Antarctiques Françaises ou Kerguelen, cf §1.3.1.2.

⁹ Pavillon étranger de complaisance des Bahamas, cf §2.3

1.1.3.1 Les cargos polythermes

Ce type de navire réfrigéré est en perte de vitesse par rapport au porte-conteneurs de même type. Ces navires sont au nombre de quatre, tous sous pavillon étranger.

1.1.3.2 Les transports de colis lourds

La flotte comprend deux unités, un sous pavillon français et un sous pavillon étranger. Ce sont les navires les plus musclés de la flotte française. Ils utilisent des grues et une rampe de chargement d'une capacité de quelques centaines de tonnes.

1.1.4 Les paquebots de croisières

Les paquebots français sont au nombre de six. Ils naviguent tous sous pavillon de Wallis et Futuna¹⁰ et principalement dans les zones chaudes, Antilles, Océan Pacifique, voire mer du Nord pendant l'hiver. Un vide juridique laissé par ce territoire français a permis la création de règles d'exploitation particulières, en particulier le personnel de service est constitué de personnels étrangers, l'encadrement français a lui un statut fiscal comparable aux français travaillant à l'étranger. Ce montage juridico-financier a permis la renaissance de la croisière sous pavillon français. Le service à bord est très apprécié de la clientèle de luxe étrangère. Mais cette activité reste artisanale à l'échelle mondiale, ces navires sont de petites unités.

1.1.5 Les pétroliers et les gaziers

Cette catégorie de navires regroupe les navires affectés au transport du pétrole brut, de produit pétrolier raffiné et de gaz liquéfié. Elle regroupe soixante dix huit unités. Le renouvellement de la flotte est en cours ; trente six navires datent des années 90, vingt trois de la période 95-2000. La totalité de la flotte de transport de pétrole brut est la propriété de l'étranger. Pour la flotte de transport de produits raffinés, elle dépend que de 20% de pays étrangers mais cela représente 50% des quantités transportées. Par ailleurs 36% de la capacité de transport de gaz est armée en France mais appartient à des propriétaires étrangers. La Compagnie française de Navigation, filiale de la Compagnie française des Pétroles est l'armateur principal pour l'acheminement des hydrocarbures.

¹⁰ Le pavillon Wallis et Futuna est un pavillon français spécial, cf § 1.3.1.2.2

1.1.5.1 Les transports de gaz liquéfiés

La flotte compte treize navires, neuf sous pavillon français et quatre sous pavillon étranger. Les deux principaux armements sont GEORGAS et GAZ ATLANTIQUE. De taille inégale, quatre navires représentent les trois quarts de la capacité de transport totale.

1.1.5.2 Les transports de pétrole brut

Cette flotte est en constante réduction depuis quelques années. La capacité de transport s'est réduite cette année de 16% et représente en 2000, 3,3 millions de tonnes. Ces navires, au nombre de douze, sont tous sous pavillons français (TAAF). Ils appartiennent à des propriétaires étrangers et naviguent sous pavillon bis, contraints par une loi française¹¹ qui oblige les compagnies pétrolières à transporter 5,5% de leurs produits pétroliers sous pavillon français.

1.1.5.3 Les transports de produits raffinés

Cette flotte comprend cinquante trois navires dont quinze sous pavillon étranger. Elle est en plein rajeunissement. Contrairement à leurs aînés, les nouvelles unités sont plus polyvalentes et peuvent transporter certains produits chimiques. L'armateur principal est la société BROSTROM Tankers (en tonnage). Parmi ces navires, vingt quatre sont affectés au cabotage national ou européen (petites unités), onze au commerce international principalement en Asie et dans l'Océan Pacifique, un à l'approvisionnement de la Réunion, un à l'approvisionnement de Tahiti, cinq au cabotage en mer Caraïbe, onze au cabotage avec la côte occidentale de l'Afrique.

1.2 POIDS ECONOMIQUE DE LA MARINE MARCHANDE

La filière comprenant armateurs, activités portuaires, assurances, services, représente 57 milliards de francs de chiffre d'affaire et 44 000 emplois. Chaque poste de navigant génère six emplois à terre directs ou indirects.

¹¹ Loi française conservatoire du 31 décembre 1992

1.2.1 Le tissu économique

Tant que le prix du transport d'une tonne de marchandise transportée par mer sera moins chère qu'un kilo transporté par avion, ce mode de transport malgré sa lenteur a un avenir garanti. A l'heure de la mondialisation de l'économie, ce secteur est vital pour le commerce extérieur qui connaît depuis 10 ans un taux de croissance de 5% par an. En France le nombre d'armateurs est de 110, ils emploient 18 000 personnes dont 12 000 navigants et 6000 sédentaires. La flotte française comprend seulement 209 navires dont 100 sous pavillon bis. L'âge moyen des navires est de 15 ans. Pour l'année 1999, l'activité économique de ce secteur représente 8 millions de passagers transportés dont 2/3 en Manche, 102 millions de tonnes de marchandises dont 34 millions sur les ports français et 68 sur les ports tiers. Le chiffre d'affaire de la marine marchande est de 23 milliards de francs¹².

1.2.2 Les types de transport

La part du transport maritime reste prépondérante par rapport aux autres moyens de transport en ce qui concerne les importations en tonnage vers la France. Elle le doit en grande partie aux importations de matières premières et d'hydrocarbure. En ce qui concerne la valeur des importations vers la France, le transport routier arrive en tête avec 47% du trafic malgré les problèmes de pollution, puis vient le transport maritime avec 14% et le trafic aérien avec 11%. Le transport ferroviaire malgré les déclarations politiques est inexistant avec 2 % des échanges. Les autres moyens de transports, pipe-lines, voies navigables etc... représente 26% de la valeur des importations française. Le même phénomène peut être observé lors de l'étude des exportations depuis la France en tonnage puis en valeur, mais ici, dans les deux cas, le secteur routier devance le domaine maritime avec plus de 40% du marché. Ce constat met bien en évidence la santé précaire de la marine marchande française qui est dépossédée de son leadership en matière de transport lourd au profit de la route. L'activité de l'armement français se fait principalement avec des pays tiers (67%), puis viennent les importations (20%) et les exportations (7%). Le transport des hydrocarbures et du gaz représente 52% du trafic, puis vient le transport des marchandises diverses (28%), conteneurs, matériels roulants, puis le vrac sec (20%), charbon, minerais, céréales, huiles, vins.

¹² Données économique fournies par le CCAF (Comité Centrale des Armateurs de France) en date du 1^{er} janvier 2000 cf site Internet : <http://www.ccaf.asso.fr/français/gif/transport/Droite1.htm>

Le transport de pétrole brut se fait par seulement douze unités sous pavillon français mais constitue en tonnage près de 60% de la flotte de commerce totale. L'âge de la flotte est ancien, entre 21 et 25 ans. Soumis particulièrement à la concurrence mondiale, ce secteur est très menacé et est dominé par les armateurs et les pavillons étrangers. La France avec sa flotte ne peut transporter instantanément en cas de crise que moins de 5% de sa consommation annuelle. Cette capacité résiduelle est due à une loi française qui oblige les sociétés pétrolières à transporter 5,5% des produits pétroliers par des navires sous pavillon français. En fait après l'abandon du transport par ces grandes sociétés suite à la crise pétrolière de 1973, ce sont des armateurs étrangers qui utilisent des navires sous pavillon français pour assurer ce transport. Malgré cette loi, la France n'a plus le contrôle ou la capacité de transporter son pétrole brut.

En ce qui concerne les navires de croisières, le registre de Wallis et Futuna héberge actuellement les six derniers navires sous pavillons français. Pourtant cette activité croît de 5% par an au niveau mondial. Les chantiers de Saint Nazaire construisent de grosses unités qui sont toutes utilisées par des armateurs étrangers. En fait ce registre particulier ne présente pas de libertés suffisantes face à la concurrence internationale. Son existence et sa survie sont dues initialement à un vide juridique français du droit au travail et maritime sur ces îles. Le directeur général de la société « Ile du Ponant » qui gère ces navires, M. Jean-Emmanuel SAUVEE a réussi un montage complexe qui permet de bénéficier d'un régime particulier permettant l'utilisation d'une main d'œuvre étrangère bon marché et d'équipages français.

1.3 PROBLEMES DU PAVILLON NATIONAL

1.3.1 Les pavillons français

En partie grâce à ses départements et territoires d'outre-mer, la France possède plusieurs types de pavillons, tous nationaux, mais qui se différencient par des règles et des conditions d'exploitation différentes pour les armateurs.

1.3.1.1 Le pavillon national

Le pavillon national français ne rassemble qu'une partie des navires appartenant à des armateurs nationaux. Ils sont tous inscrits sous le registre métropolitain et

représentent la moitié des navires environ et 72% des navigants français. Ils comprennent tous les navires à passagers, les navires opérant au cabotage national et la flotte du service portuaire. Les unités naviguant sous ce pavillon sont obligées d'avoir des équipages 100% français. Les régimes fiscaux et de charges sociales sont particulièrement pénalisants pour les armateurs :

- l'impôt sur les bénéfices des sociétés est de 33,3%,
- le remboursement des charges sociales patronales est soumis à conditions,
- les aides fiscales à l'investissement fluctuent avec les changements ministériels
- Le régime fiscal des personnels navigants ne bénéficie pas d'un régime particulier.

1.3.1.2 Les pavillons « bis »

Les registres « bis » ou ultramarins ont été créés pour contrer la concurrence des pavillons de complaisance et des flottes des pays nouvellement industrialisés (Corée du Sud, Taiwan). Dits « offshore » ils permettent d'engager des marins « au contrat » et de composer des équipages avec des navigants étrangers.

1.3.1.2.1 Le pavillon des Kerguelen

Créé en 1986, le registre TAAF ou Kerguelen est un des pavillons « bis » français. Il est ouvert aux navires de charge soumis à la concurrence internationale. La quasi-totalité de la flotte concernée est inscrite à ce registre. Un texte d'application rendait obligatoire l'emploi à bord de ces navires d'au moins 35% de marins sous statut français. Ce décret n'existe plus mais la pratique demeure. Cette composition fait dire à certaines personnes que ce pavillon n'est que pour un tiers français.

1.3.1.2.2 Le pavillon de Wallis et Futuna

Wallis et Futuna est le seul Territoire français qui possède un pavillon de complaisance, attractif par son faible quota d'obligation d'embarquement de marins français à bord d'un navire (25% de l'équipage) et garantissant la non-imposition fiscale. Ce registre permet d'immatriculer les navires de croisière, sous conditions de toucher les ports du territoire et moyennant le paiement d'une redevance d'immatriculation. L'insuffisance des

règles générales applicables rend le dispositif très opaque pour les armateurs, incertain dans son application et difficile à gérer pour les Pouvoirs publics. Il est insuffisant pour permettre à la France de prendre la place qui lui revient dans le très fort développement de la croisière au niveau mondial.

1.3.1.3 Les pavillons français d'outre-mer

Certains territoires ou départements d'outre-mer français possèdent un régime fiscal particulier et un registre propre. L'activité économique des unités inscrites doit être locale et contribuer aux développements de ses territoires. En contre partie, les armateurs peuvent bénéficier d'avantages fiscaux et sociaux spéciaux comme les autres entreprises installées localement grâce à un décret du 27 février 1995¹³. Ces pavillons nationaux spéciaux sont ceux de :

- La Guyane
- Saint-Pierre et Miquelon (Saint-Vincent et Saint-Pierre)
- Guadeloupe
- Mayotte
- Polynésie
- Nouvelle Calédonie

1.3.2 Constat

La célèbre compagnie d'assurance internationale « Lloyd » estime que la flotte de marine marchande française est menacée de « marginalisation » voire de disparition¹⁴. La flotte de commerce française est au 27^{ième} rang mondiale avec 218 navires sous pavillon français et 150 navires sous pavillon tiers.

Ce déclin permanent est du :

- A la concurrence internationale
- Aux règles trop contraignantes du pavillon national :
 - A l'exonération de charges sociales sous conditions et avec un délai exorbitant
 - A l'absence d'un régime fiscal particulier pour les navigateurs

¹³ Décret N° 95-215 du 27 février 1995 tendant à favoriser l'emploi, l'insertion et les activités économiques dans les départements d'outre-mer, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Mayotte.

¹⁴ Le 18 août 1999, la Lloyd's List titrait : « French leave : there must be some serious concern at the present situation in France with its maritime industry increasingly isolated and marginalised. »

- A un régime fiscal sur les bénéfices des sociétés exorbitant (IS = 33,3%)
- Au régime fiscal de la plus-value de cession = impôt sur les sociétés
- A l'application de la loi des 35 heures
- Le coût annuel des équipages demeure important :

Type de navire Coût annuel en MF	Registre métropolitain	Registre Kerguelen	Pavillon Tiers	Remarques
Navire de 45 000 TPL ¹⁵ transporteur de produits pétroliers	Pas de navire	7,2	5,8 (1)	(1) Equipage européen ou non
Caboteur de 5 000 TPL	Pas de navire	3,5	2,1 (2)	(2)Equipage totalement international
Porte-conteneurs de 4 000 TEU	Pas de navire	5,5	3,4 (2)	
Navire vraquier	Pas de navire	7,7	4 (2)	
Car-ferry (Transmanche)	67	Pas de navire	50 (3)	(3) Armement britannique

1.3.3 Conséquence

Une politique globale en faveur de la flotte de commerce doit être définie très rapidement. A défaut, la disparition du pavillon français est inéluctable. Quelques bâtiments de service public pourront subsister : liaison et ravitaillement des îles, trafic avec la Corse, trafic transManche, liaisons régulières avec les DOM-TOM. Tous nos partenaires européens en sont conscients et révisent leur dispositif (Pays Bas, Norvège, Italie, Allemagne et Grande Bretagne). Ils adoptent plus ou moins des règles semblables à celles en vigueur sur les pavillons de complaisance étrangers. La taxation des navires se fait maintenant au tonnage avec un plafond. Il y a moins de contrainte de nationalité pour l'équipage. Les pavillons nationaux s'engagent à respecter les règles internationales en matière de sécurité maritime et de droit international du travail.

Le problème français réside autant dans la lourdeur excessive de l'administration que dans la non compétitivité de son pavillon. A chaque ministre des transports les aides de l'état changent. Elles sont peu claires, soumises à conditions, nécessitent l'établissement de dossiers dont l'examen peut demander des années avant

¹⁵ Tpl : tonnage de port lourd (en tonnes)

d'aboutir. Ainsi le 2 juillet 1998, les QUIRATS¹⁶ ont été remplacés par les GIE¹⁷, groupements d'intérêts économiques pour le financement de la construction ou de l'acquisition de navires sous pavillon français. Ces dispositifs particuliers permettent de bénéficier sous condition d'exonérations fiscales importantes. Le remboursement des charges sociales patronales ou ENIM¹⁸ est réservé aux armateurs opérant avec des navires soumis à la concurrence internationale. Il est soumis à engagements concernant l'évolution de la flotte, la formation et l'emploi. Cette mesure particulière coûte annuellement 200 MF à l'Etat. Certains grands entrepreneurs français comme M. Vincent BOLLORE¹⁹ ont renoncé à démarcher les ministères. D'autres comme M. Louis DREYFUS continuent d'utiliser des navires sous pavillon français dans des niches économiques où cela est encore possible, navires poseur de câble sous-marin, navires de prospection off shore etc....

Une vraie politique du transport maritime est indispensable pour sauver la flotte française, son développement reste plus hypothétique. Les armateurs français ne sont pas allés s'installer massivement à l'étranger où les conditions d'exploitations étaient plus favorables. Ils n'ont pas su s'adapter à la mondialisation de l'économie, ils attendent tout de l'état qui leur garantissait jadis des contrats avec nos possessions d'outre-mer. Confrontés à l'hostilité des syndicats, à une compétition internationale de plus en plus forte, à la lourdeur de l'administration et des règles juridiques et fiscales françaises, face à des profits de moins en moins importants, ils ont tendance à renoncer et à investir dans d'autres secteurs économiques beaucoup plus rentables.

1.4 ROLES ET ENJEUX DU PAVILLON NATIONAL

Le pavillon français joue un rôle primordial dans l'économie, la diplomatie et la défense :

- Il freine la délocalisation des entreprises d'armement en France.

¹⁶ Les QUIRATS, loi du 5 juillet 1996 d'incitation fiscale à la souscription de parts de copropriété de navires armés au commerce qui permet aux contribuables de déduire le montant de leur investissement de leur revenu.

¹⁷ Les GIE ou Groupement d'Intérêts Economiques (loi du 2 juillet 1998) permet comme pour d'autres secteurs d'activité, le financement de la construction ou de l'acquisition de navires sous pavillon français. Ce dispositif a remplacé celui des QUIRATS

¹⁸ L'ENIM (Etablissement National des Invalides de la Marine) est un régime spécial de sécurité sociale. Il offre la protection contre les risques de maladie, maternité, invalidité, décès, accident du travail et le risque vieillesse.

¹⁹ M. Vincent BOLLORE est président de BOLLORE TECHNOLOGIES –Chiffre d'affaire : 28 milliards de francs –Effectif : 27 000 – Activités : services (72% transport), industrie, finance.

- Il génère de nombreux emplois de navigants et de sédentaires français (15 000 en 1998)
- Il renforce la présence de la France à l'étranger
- Il permet à la défense de disposer de navires marchands pour les opérations militaires, le transport de troupes et de matériels lourds, ou l'aide humanitaire dans le cadre des Nations Unis. Enfin, les navires sous pavillon national peuvent être utilisés dans les opérations d'évacuation de ressortissants pilotées par le ministère des affaires étrangères.
- Il permet de minimiser les risques de pollution en garantissant une bonne sécurité maritime de part la compétence de ses équipages et la qualité et le contrôle de ses navires.

1.5 LA SURVIE DES ETATS

A long terme, la prospérité des états ou leur survie dépendra vraisemblablement de leur activité maritime.

Le premier déficit à relever sera celui de l'eau. Les mers garantissent aux pays possédant un accès maritime d'avoir une source d'approvisionnement presque inépuisable. Le deuxième élément indispensable au premier, à la vie et au développement économique est de posséder une source d'énergie. Là encore, la mer joue un rôle considérable. Elle représente 30% des réserves en pétrole, une grande quantité des ressources minérales mondiales, une source de refroidissement indispensable aux centrales nucléaires. Enfin, au environ de 2050, la population mondiale avoisinera les 9 milliards d'habitants²⁰ et seule la mer pourra permettre avec la ressource halieutique, l'aquaculture, les algues... de nourrir une telle population.

L'avenir appartiendra aux puissances maritimes, aux états qui auront entretenu et développé leurs activités nautiques, qui posséderont une marine marchande prospère, une marine de guerre puissante.

²⁰ D'après une étude parue dans le journal *Le Monde* faite par la Division de la population des Nations Unies, les perspectives faites sur la population mondiale en 2050 amèneraient à un total de 10,7 milliards d'habitants pour l'hypothèse haute et 7,3 milliards d'habitants pour l'hypothèse basse
cf <http://www.galeriesociale.com/ese/htm/dos487enc02.html>

Le seuil minimal avant disparition complète de ce secteur économique français a semble-t-il été atteint. La mise en concurrence du cabotage au niveau européen va certainement sonner le glas du pavillon national sans des mesures politiques de sauvegarde adaptées. Ce secteur économique, en pleine croissance mondiale par ailleurs est indispensable à l'économie nationale, garanti notre autonomie en matière d'importation et d'exportation. Il génère de nombreux emplois, permet de lutter contre la pollution maritime et de disposer de moyens de projection militaires stratégiques. Ces deux aspects seront abordés successivement.

2 LA SECURITE MARITIME

Pour en finir avec les périls flottants style ERIKA²¹, l'institut français de la mer²² souhaite raviver les couleurs pâlichonnes du pavillon national. Ainsi son président actuel, Francis VALLAT a pu dire lors de la 20^{ième} journée nationale de la mer du 8 février 2001 ayant pour thème le pavillon national : "Redonner les couleurs de la compétitivité à la flotte française. Cette ambition ne peut être appuyée que par le monde politique, mais sous réserve qu'il en ait envie et qu'il en donne les moyens car un pavillon national peut et doit devenir un critère de sélection des bateaux par rapport aux navires poubelles".

Dans les paragraphes suivants, il sera intéressant de se demander si cette renaissance souhaitée par les armateurs peut améliorer la sécurité maritime et augmenter le rayonnement mondial de la France.

2.1 LE PROBLEME DE LA SECURITE MARITIME

L'ERIKA, l'IEVOLI SUN²³, l'opinion public française a été traumatisée par ses deux catastrophes écologiques. L'OMI, Organisation Maritime Internationale essaye d'inventer des règles pour la sécurité maritime et les devoirs des pays possédant des pavillons. Elle regroupe 155 états, dispose de 300 fonctionnaires et d'un budget de fonctionnement de 180 millions de francs. Elle est à l'origine de la plupart des règles juridiques relatives à la

²¹ L'ERIKA est un pétrolier qui a fait naufrage le 12 décembre 1999 au large des côtes atlantiques françaises.

²² L'IFM (Institut Français de la Mer) est une association reconnue d'utilité publique (15 juin 1979) qui a pour objectif de sensibiliser les français au rôle fondamental de la mer et d'œuvrer au développement des activités maritimes de la France.

²³ L'IEVOLI SUN est navire chimiquier italien qui a fait naufrage au large de Cherbourg près de la fosse des CASQUETS le 30 octobre 2000. Il transportait 6 000 tonnes de produits chimiques..

sécurité maritime et à la prévention de la pollution des navires. Institution de l'ONU, elle est financée en fonction du tonnage de la flotte de commerce détenu par les états membres.

L'inertie du système se comprend alors aisément, les pays finançant cette organisation étant principalement les plus gros possesseurs de pavillon de complaisance. En outre, cette organisation est dépourvue de moyen de contrôle et s'en remet aux états membres et aux sociétés d'accréditation pour le contrôle des navires. La voix de la France a bien du mal à se faire entendre sur le plan international. Son poids politique est proportionnel au poids de sa flotte marchande, c'est à dire presque nulle.

Seul un renouveau, un développement et une harmonisation de la flotte de marine marchande européenne, des contrôles dans les eaux et les ports de la communauté peuvent changer les choses et améliorer rapidement la qualité des bateaux navigants et la sécurité maritime.

2.2 LA LEGISLATION INTERNATIONALE

L'organisation maritime internationale (OMI) a développé une réglementation concernant la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution du milieu marin. Les 156 états membres de l'OMI ont le devoir de l'intégrer dans leur législation et de la mettre en application. Cette réglementation impose des normes techniques et des contrôles réguliers sur les navires. Les contrôles doivent être effectués par les sociétés de classification. L'International Association Classification Society (IACS) regroupe les plus sérieuses.

Concernant l'équipage, l'armateur est soumis aux lois de l'état où le navire est immatriculé. Si le navire bat pavillon français, il est soumis aux lois sociales françaises. Toutefois, il est possible de changer librement de société de bureau de vérification. C'est le cas de l'ERIKA qui a changé trois fois après des contrôles négatifs. Le poids des pays dans l'OMI est fonction des quantités transportées par pavillon (armateurs), d'où une suprématie des pavillons dits de complaisance et une insuffisante implication directe des affréteurs. De ce fait, certains pays attirent les armateurs qui veulent offrir des services à moindre coût, et bénéficier de contraintes fiscales quasi nulles. Ce sont les pavillons de complaisance. L'armateur peut embaucher l'équipage qu'il veut au meilleur prix. D'où des équipages qui comptent jusqu'à dix nationalités, parlent plusieurs langues, ce qui rend difficile sa gestion. Selon les statistiques officielles 90% des accidents en mer sont dus à une faute humaine.

Pourtant les navires battant pavillon de complaisance n'échappent pas aux contrôles. Ils sont soumis aux mêmes contrôles techniques réglementaires indispensables à l'établissement des papiers du navire, qui lui sont demandés à chaque fois qu'il entre dans un port. Un navire ne peut circuler sans papier. Mais les armateurs qui équipent les navires en personnels et en matériels peuvent avoir recours à des sociétés de classification douteuses, qui délivrent des certificats de navigabilité sans valeur.

En cas de catastrophe écologique, c'est d'abord l'armateur ou plus exactement la mutuelle d'armateurs auprès de laquelle l'armateur est assuré qui peut avoir à verser une indemnisation. Une quinzaine de mutuelles assure aujourd'hui 90% de la flotte mondiale et couvrent jusqu'à 800 millions de dollars de dommages causés aux tiers ; encore faut-il que la responsabilité de l'armateur soit établie. Dans le cas de l'ERIKA, comme souvent, il faut s'attendre à ce que l'armateur, c'est à dire un boucher suisse, invoque l'accident naturel imprévisible. S'il arrive à faire reconnaître que le navire avait toutes les qualifications requises et qu'il n'a pas commis de faute, alors son assurance ne paiera rien. Il restera au FIPOL à indemniser les victimes de la pollution. Le FIPOL, Fonds International d'Indemnisation des POLLution par hydrocarbures, intervient systématiquement au-delà d'un certain montant et indépendamment de la responsabilité de l'armateur. Le système est fondé sur la solidarité et non sur la responsabilité. Le fond est alimenté par les compagnies pétrolières des pays qui ont ratifié les conventions internationales. C'est pourquoi Thierry DESMAREST, patron de TOTAL FINA, affirme que sa société participe déjà aux indemnisations, via sa contribution au FIPOL.

A la lumière des précédentes catastrophes de ce type, il s'est avéré que le chargeur, c'est à dire le propriétaire de la cargaison, n'est pas responsable des dommages causés aux tiers. Les pêcheurs, les ostréiculteurs, les élus réclament en toute bonne foi que TOTAL FINA, en tant que propriétaire du produit polluant, assume une part de responsabilité dans la catastrophe qui les frappe. Mais le droit ne distingue pas la nature des cargaisons. Qu'il s'agisse de blé ou de fioul lourd les mêmes règles s'appliquent. En acceptant d'endosser une partie des frais de nettoyage et des travaux de pompage de l'ERIKA, TOTAL FINA admet que désormais, face aux catastrophes écologiques, les opinions publiques comptent autant que les juges.

A la suite du naufrage de l'ERIKA, le parlement européen en séance plénière a voté une résolution sur la « marée noire » demandant notamment à l'Union européenne de

mettre en place une réglementation empêchant les navires battant pavillon de complaisance d'échapper aux règles de contrôles stricts tant en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement, que de normes sociales dont le respect garanti un niveau élevé de sécurité. L'Union européenne est aujourd'hui la seule institution capable d'initier une véritable politique de sécurité maritime en faveur de la protection du milieu marin, de la santé humaine et du littoral. Parce que l'Europe ne doit pas devenir le sanctuaire pour mauvais navire ou un territoire de pollution marine, la résolution exige l'institution d'une politique de prévention des risques enfin de prendre en compte la sécurité en mer et la définition précise de la répartition des responsabilités entre l'armateur et le propriétaire de la cargaison en cas d'accident en mer, dans le cadre du principe du « pollueur payeur ». Parallèlement elle demande de la commission européenne d'assurer une application efficace et uniforme des normes régissant les organes de classification et de tout mettre en œuvre pour avancer la date à partir de laquelle tous les pétroliers devront être dotés d'une double coque.

2.3 LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Au début du siècle, les pavillons de complaisance ont été créés par des groupes d'armateurs, de financiers et de banquiers des grandes nations maritimes, France, Angleterre, Etats Unis. Ils désiraient échapper aux contrôles, aux règles et aux contraintes de leur pays respectif, dégager des profits plus importants, se livrer à des transports illicites (alcool pour les USA, armes...). Les pays d'immatriculation autorisent des non-résidents à être propriétaires ou à contrôler ses navires marchands sans que l'armateur soit soumis à une législation susceptible de le gêner dans la conduite de ses affaires. L'immatriculation est facile à obtenir, elle peut se faire à l'étranger au bureau du consul. Le revenu tiré du navire n'est pas ou peu soumis à l'impôt localement. Le pays d'immatriculation est une petite puissance et n'aura pas besoin de façon prévisible de tous ses navires présents sur ses registres. L'armement des navires par des équipages étrangers est librement autorisé dans des conditions qui interdisent tout contrôle sur le navire. Le milieu maritime devient alors un milieu exorbitant du droit social. Le pays du pavillon n'a pas le pouvoir d'imposer des règles nationales ou internationales, ni les obligations correspondantes. Certains pays offrent un « refuge fiscal », mais soumettent les navires aux réglementations et inspections imposées.

Pour l'armateur les avantages sont multiples : fiscaux, allègement d'impôt, coûts d'exploitation réduit de 50% par rapport à un pavillon national, indépendance par

rapport aux pouvoirs publics, libre choix des chantiers de réparation, non-réquisition en cas de guerre. Pour les équipages, le revenu est net et sans impôt, le salaire parfois est supérieur à ceux des pays maritimes traditionnels mais la protection sociale et les syndicats sont inexistantes.

Les nations unies par l'intermédiaire de la commission des Nations unies pour le commerce et le développement (CNUCED) essayent en vain depuis 1986 de régler la relation entre les états d'immatriculation et les propriétaires des navires. Elles se heurtent à l'hostilité des pays possesseurs d'un pavillon de complaisance, des USA, de Taiwan et de l'Australie. Aujourd'hui la flotte sous pavillon de complaisance représente 27 % de la flotte mondiale. Les principaux pavillons de complaisance sont : le Libéria, Panama, Chypre, les Bahamas et les Bermudes. Les registres de 27 pays ont été déclarés pavillons de complaisance. Le tonnage transporté représente 62 % du tonnage des 35 plus importants états marins (Suède 93%, Japon 79%, USA 75%, GB 69%, Grèce 67%, Allemagne 65%, France 49% et Norvège 46%).

Face à la concurrence, tous les pays industrialisés ont développé des pavillons spéciaux²⁴, qui sans être des pavillons de complaisance (lien véritable entre le propriétaire véritable du navire et le pavillon arboré), présentent des avantages fiscaux et sociaux. Pour les Nations unies et pour la France, les pavillons de complaisance sont synonymes de sécurité défaillante, de manque de protection pour les marins et de salaires impayés. Aux Etats Unis, le lobby pétrolier présente la complaisance comme le bastion de la libre entreprise et la garantie des prix bas pour les produits pétroliers. La qualité des pavillons de complaisance varie beaucoup avec les états. Un pavillon comme celui du Libéria est en fait géré de New York par les Etats Unis . Il présente toutes les garanties de sérieux d'un pavillon national. Par contre, d'autres sont synonymes pour les équipages d'un esclavage des temps modernes.

Pour sa part, la France conserve principalement son pavillon national pour ses missions de service public (desserte des îles, approvisionnement des DOM-TOM, échange avec l'Afrique de l'Ouest). Pour le commerce international, elle recourt essentiellement à des pavillons spéciaux (TAAF), voire à des pavillons étrangers ou de complaisance. Pour les produits pétroliers la situation est beaucoup plus catastrophique. Ses capacités de transport

²⁴ cf § 1.3.1.2 sur les pavillons « bis ».

sont très faibles (5% de sa consommation annuelle). Les pavillons utilisés sont majoritairement TAAF ou étrangers, voir que TAAF pour le pétrole brut.

2.4 LES MESURES ANTI-MAREE NOIRE

Parmi les propositions avancées pour lutter contre les marées noires, les principales sont les suivantes :

- 1- Interdire les pavillons de complaisance.
- 2- Imposer la correspondance du pavillon et de la nationalité de l'armateur
- 3- Exiger des règles identiques minimales pour empêcher le dumping social et le dumping écologique.
- 4- Renforcer la réglementation européenne et les contrôles dans les ports pour que les mesures prises aux USA ne poussent pas les navires « poubelles » vers l'Europe.
- 5- Evoluer vers une coresponsabilité de l'affréteur et de l'armateur.
- 6- Ne pas permettre le changement de bureau de vérification.
- 7- Instituer une franchise pour l'armateur et l'affréteur.
- 8- Exiger une meilleure préparation et formation des équipages (Limiter le nombre de nationalités sur un navire). Arrêter et imposer des qualifications et des diplômes communs au niveau mondial.
- 9- Autoriser des interventions pour l'application et la vérification de la réglementation au-delà des eaux internationales, instituer une zone européenne d'intervention voire mondiale (ZEE).
- 10- Organiser le suivi international des navires en temps réel, position et identification par satellite.

Une constatation s'impose : toutes ces mesures garantissent l'avenir des pavillons nationaux. A l'image du transport aérien, le suivi international des navires en temps réel même limité aux ZEE des différents pays instaure une sécurité renforcée pour la navigation. La plupart des zones critiques du type « rail de Ouessant » se verront dotées de moyens de surveillance et d'intervention à la charge des états ou de la communauté internationale (OMI) pour les pays plus modestes. Ce qui a pu être fait pour l'aéronautique n'a aucune raison de ne pas pouvoir être fait dans le domaine maritime. Par cette mesure les dégazages sauvages pourront aussi faire l'objet d'une traque efficace grâce à quelques satellites radar adaptés dédiés ou loués à cet effet. Une autre mesure moins coûteuse et

ambitieuse peut consister à exiger que tous les ports de commerce et de pêche du monde soient équipés des installations nécessaires au nettoyage et à l'entretien des bâtiments.

Par le développement de sa flotte marchande, la France va accroître son poids économique et politique au niveau européen et au niveau mondial. La voix de la France à l'OMI ne sera plus seulement entendue à l'occasion d'une catastrophe écologique touchant ses côtes. Le pavillon français sera choisi pour la qualité de ses navires et de ses équipages. Outre la lutte contre les accidents industriels, la marine marchande et le pavillon national peuvent être utiles dans la projection militaire d'une force.

3 LE TRANSPORT STRATEGIQUE

Il est illusoire de penser qu'une opération militaire d'envergure pourra se faire sans le recours à des navires marchands. L'utilisation de chars et d'engins blindés impose aux armées le mode de transport maritime. Même avec l'arrivée de l'A400M²⁵, les Européens ne pourront se passer de tels moyens. Ces navires doivent-ils être nationaux ? Les paragraphes qui suivent vont tenter de répondre à cette question.

3.1 LES BESOINS MILITAIRES

Dans un discours à l'école militaire le 23/02/96, le Président de la République française confiait aux Armées la mission d'être en mesure de déployer au loin l'équivalent d'un corps d'armée : « Nous devons être capables de déployer sur un théâtre éloigné du territoire métropolitain jusqu'à 30 000 hommes relevables et simultanément d'engager sur un autre théâtre l'effectif d'une brigade, c'est à dire 3 fois notre participation à la guerre du Golf ». La projection de forces ne peut se faire sans le concours de navires marchands dont le nombre sera déterminé en fonction de l'urgence et de la distance.

La mission fixée par le Président de la République est claire. Il faut pouvoir projeter 30 000 hommes loin de la métropole. Les moyens aériens, très limités se chargeront

²⁵ L'A400M est le futur avion de transport militaire européen construit par AIRBUS.

avec les TCD²⁶ de la marine nationale de l'échelon d'urgence, c'est à dire quelques milliers d'hommes sans beaucoup de matériels lourds. Le reste devra utiliser les moyens civils de la flotte de commerce française appartenant à la Flotte Auxiliaire Occasionnelle²⁷ (FAO).

En opération, pour effectuer une ébauche du dimensionnement des moyens nécessaires à la projection, il est normal d'adopter les règles²⁸ suivantes :

- 1 véhicule pour 3 hommes
- 6 mètres linéaires par véhicule
- 1 conteneur 20 pieds pour 5 hommes

Pour 30 000 hommes nous obtenons rien que pour la projection :

- 60 000 mètres linéaires de véhicules
- 6 000 conteneurs 20 pieds

A ces moyens de projection, il faut ajouter les moyens du soutien logistique, les cargos, les portes conteneurs, les petits pétroliers.

3.2 LES POSSIBILITES D'AFFRETEMENT

En temps de guerre, l'état a la possibilité de réquisitionner les navires détenus par les armateurs français et battant pavillon national en application de la loi du 11 juillet 1938 traitant de l'organisation de la nation en temps de guerre.

En temps de crise, les diverses administrations de l'état peuvent s'appuyer sur la procédure « TRAMIN²⁹ » (Transport Maritime d'intérêt National), loi du 20 mai 1969, pour l'utilisation de navires marchands français. Cette procédure consiste à créer une cellule de crise, dite cellule TRAMIN dirigée par le responsable des affaires de défense au sein de la direction de la flotte de commerce. Des documents contractuels fixant les obligations de l'armateur et de l'état représenté par le ministre demandeur sont émis.

²⁶ TCD pour Transport de Chalands de Débarquement, navire de la Marine Militaire française, 4 navires – 1400 hommes avec véhicules lourds.

²⁷ FAO : liste de navires marchands tenue à jour par le Ministère de l'équipement, des transports et du logement. Cette liste comprends les navires appartenant aux armateurs français avec leurs principales caractéristiques.

²⁸ Règles couramment utilisées par le Bureau des Transits Maritimes Aériens et de Surface (BTMAS) de L'EMA français.

²⁹ La loi « TRAMIN » du 20/05/69 se réfère à l'ordonnance du 6/01/59 sur la réquisition et à la loi du 11/07/38 sur l'organisation de la nation en temps de guerre.

Dans le cas où, le ministère de la défense est demandeur, celui-ci dispose de 2 types de chartes :

- une charte à temps ou le navire est à la disposition de la marine nationale pour une période donnée
- une charte au voyage

Dans les documents contractuels, le prix doit couvrir les frais des armateurs et les coûts sont plafonnés ou définis. Les différentes indemnités couvrent largement les frais de l'affrètement, cette procédure est 3 à 4 fois plus onéreuse qu'un affrètement de navire normal.

Pour les petites opérations ou en temps normal, les armées doivent avoir recours à un appel d'offre et respecter le code des marchés publics. Cette demande est adressée aux armateurs sous forme de capacité et de besoins. Le délai de la procédure normale est de 3 mois et se montre difficilement compatible avec des besoins opérationnels par nature souvent inopinés. Néanmoins, dans des cas urgents le BTMAS (Bureau des Transits Maritimes Aériens et de Surface) peut utiliser une procédure d'urgence et procéder à l'affrètement accéléré de navires. Dans un délai de 15 jours, les navires sont disponibles. Après l'opération, il devra justifier le recours à cette procédure d'urgence auprès de l'administration.

3.3 LES CAPACITES ACTUELLES DE LA FAO

3.3.1 Le concept de FMC et FAO

Pour ce faire, deux concepts en matière de réquisition ou d'affrètement de navires de commerce et de pêche sont prévus en France en cas de crise ou de conflit :

- Le premier à trait à la Flotte Maritime de Complément (FMC), celle ci est constituée de chalutiers, de remorqueurs ou de vedettes qui, une fois réquisitionnées seraient transformées en bâtiments de guerre pour des opérations de police ou de guerre des mines, leur équipage civil passant sous statut militaire.
- Le second concerne la Flotte Auxiliaire Occasionnelle (FAO) constituée de navires de commerce tels que les transbordeurs, les rouliers, les cargos, les pétroliers et les paquebots. Leur équipage est maintenu sous statut civil. La FAO ne serait pas appelée à participer à des opérations militaires.

Chaque année, le ministère des transports en relation avec le ministère de la défense met ces listes à jour.

3.3.2 Les possibilités de la FAO

La liste de la FAO 2000 comporte la liste des navires réquisitionnables, c'est à dire appartenant à des armateurs français naviguant sous pavillon national ou pavillon étrangers. En effet, même si seuls les navires sous pavillons français sont utilisés, la réquisition est adressée à l'armateur qui peut par un jeu d'écriture faire passer ses navires sous pavillon national pour la durée de la mission.

Une étude minutieuse de la ressource nous fait abandonner les unités ayant une autonomie de moins de 4 000 miles. Par ailleurs les ports de chargement sont principalement Toulon mais aussi Fosse-sur-Mer, La Rochelle, voir Brest. Les possibilités de chargement simultané de chaque port sont très limitées et les navires ne sont pas forcément disponibles. Dans la pratique le BTMAS utilise en priorité les unités présentes en Mer Méditerranée. Le problème principal réside dans les capacités limitées d'emport en véhicules des transbordeurs, grands rouliers et petits rouliers. En décrétant une réquisition générale, la France pourrait projeter une force de 30 000 hommes à 10 000 miles, en un peu plus de 5 mois (deux trajets par navire). Cela représente pour la projection de forces l'utilisation de 14 transbordeurs, 2 grands rouliers et 10 petits rouliers. Cela impliquera la transformation ou l'équipement spécifique de la plupart de ces unités. Un redéploiement des navires restants en métropole sera nécessaire pour assurer les liaisons de service public. Pour les personnels, les capacités des transbordeurs en passagers avec couchette restent très limitées. Il pourrait être nécessaire d'affréter des paquebots pour le gros des troupes. Or la France en a six, tous de petite capacité et tous utilisés dans le Pacifique ou les Antilles. Actuellement, le transport des personnels se fait par avions de ligne. Ce moyen évite la fatigue des personnels. Néanmoins, il faut que le théâtre d'opérations possède un aéroport. Dans certaine région du monde (Philippines), il est nécessaire de louer des navires sur place après pré-acheminement en avion. Par ailleurs, le transport des conteneurs ne pose pas de problème particulier et demandera l'affrètement de quelques gros cargos et portes conteneurs. Sans le recourt massif à l'affrètement étranger, la France est incapable avec sa FAO de projeter et de soutenir une telle force à grande distance sans des délais exorbitants dus au manque de navires adéquates disponibles, à leur

transformation et équipement, au manque d'installations portuaires permettant le chargement et le déchargement de matériel de guerre.

Cette étude théorique et approximative est confirmée par l'exemple historique de la guerre du golfe et de l'acheminement de la division Daguet. Pour cette projection, la marine nationale a fait appel à la FAO et a affrété 23 bâtiments civils. Ces navires ont effectué 50 rotations pour transporter 75 000 tonnes de matériel représentant un volume de 400 000 m³ pour 4 000 conteneurs, 4 000 véhicules et 9 000 hommes. Cette opération représente les capacités maximales actuelles de projection maritime de la France.

Depuis 1990 rien n'a été fait en faveur de la FAO et de la capacité de transport stratégique de la marine marchande. La Marine Nationale ne veut pas entendre parler d'une composante de transport stratégique. Elle considère une telle composante comme non noble. Elle s'inquiète sûrement à raison de la naissance d'une telle composante qui pourrait avoir des conséquences néfastes sur son format futur. La dernière opération de transport stratégique, l'opération TRIDENT, opération qui consistait en l'acheminement de forces au KOSOVO, a été réalisée avec des navires étrangers. Cette opération s'est très bien déroulée, elle a nécessité l'utilisation de trois navires sous pavillon français, et 25 sous pavillons étrangers. Cette utilisation de navires étrangers a pu être possible par l'absence de contrainte et de menace militaire sur le transport effectué. Une telle utilisation serait impossible dans le cas d'une opération semblable à celle des "Malouines". Dans ce cas, la réquisition de moyens nationaux reste la seule solution, à moins de posséder une capacité militaire significative de transport stratégique.

Il peut être alors intéressant de regarder la capacité d'autres nations étrangères.

3.4 LES EXEMPLES ETRANGERS

3.4.1 L'exemple américain

Les Etats Unis se sont dotés du Corps des Marines pour le problème de la projection de force à l'extérieur de leur territoire. Doté de 170 000 hommes, de 400 avions de combat, de 600 hélicoptères d'assaut ou de transport et 500 chars, le Corps des Marine est parfaitement capable d'assurer en parfaite coordination avec l'US Navy, le combat pour la maîtrise des zones littorales. Autre particularité américaine, le Military Sealift Command

(MSC) fait partie de l'organisation interarmées de l'US Transport Command et met en œuvre plus de 130 navires de transport opérationnel armés par du personnel civil. Parmi ces bâtiments, il faut noter les 32 navires du Prepositioning Program permettant le soutien de forces des trois armées pendant 30 jours, ainsi que les 8 navires du Fast sealift Ships capables de transporter du matériel lourd à plus de 30 nœuds sous 96 heures de préavis. La récente guerre du golfe leur a montré la nécessité d'améliorer les moyens du transport maritime stratégique. En cas de crise grave, ils ont la possibilité de réquisitionner toute la flotte marchande du pavillon de complaisance du Libéria en la faisant passer sous pavillon américain.

3.4.2 L'exemple britannique

Depuis 1998, la Grande Bretagne a mis l'accent sur le caractère expéditionnaire, interarmées et multinational des opérations de projection avec les restructurations et les évolutions que cela implique. Depuis 1999, pour la Royale Navy cela se traduit par un nouveau concept : Marine Contribution to Joint Opérations (MCJO). Outre le renforcement de ses capacités amphibies, la Grande Bretagne possède une importante flotte logistique qui représente 50% des capacités européennes, la Royal Fleet Auxiliary (RFA) qu'elle va renforcer encore de deux navires « Roll on Roll off », transbordeur avec rampe avant et arrière, pour porter l'effectif total à quatre. Par ailleurs cette flotte détient un porte aéronef auxiliaire « HMS Argus », porte conteneur transformé. Depuis 1985 et la guerre des Malouines, les navires marchands de cette flotte sont considérés comme des navires d'état. Organisme civil, armé par du personnel civil, elle fait parti maintenant du MOD³⁰. En cas de crise, cette RFA peut être renforcée par des bâtiments de la flotte commerciale, soit par location à long terme, soit par affrètement sur réquisition à court terme. Par ailleurs des contrats sont passés auprès des armateurs qui s'engagent à mettre leur navire à disposition sous court préavis tout en gardant l'usage des bâtiments.

L'exemple de la guerre des Malouines

Le gouvernement britannique estime que la campagne a été une réussite grâce à la mise en application harmonieuse et rapide des plans d'urgence existants concernant l'utilisation des transports maritimes marchands en vue d'appuyer les armées. La flotte mobilisée pour la reconquête fut constituée de 110 bâtiments dont :

³⁰ MOD : ministère de la défense britannique.

- 44 bâtiments de combat ;
- 22 bâtiments de soutien de la Royal Fleet Auxiliary armé par du personnel civil ;
- 54 navires de commerce pour un tonnage de 673 000 tonnes et appartenant à 33 compagnies différentes.

En fait la moitié environ des navires de commerce a été réquisitionnée, l'autre moitié ayant été affrétée selon une procédure commerciale tout à fait banale parce que parfaitement rodée. L'affrètement est depuis longtemps couramment pratiqué en Grande Bretagne par la Royal Navy. Il est soit de longue durée (cas des pétroliers qui, à l'époque de la guerre des Malouines, étaient pour certains loués pour une période de 20 ans), soit de courte durée (parfois le temps nécessaire à un enlèvement de produits pétroliers).

Les affrètements ont été recherchés puis négociés avec les armateurs sur le marché de l'offre et de la demande. Ainsi, pour les pétroliers de faible tonnage, les démarches du ministère de la défense britannique ont entraîné une hausse rapide des frets. Cette réaction des armateurs a conduit le MOD à restituer les navires très rapidement. Les dispositions du temps de paix ont été modifiées, le ministère accepta de fournir les combustibles, les huiles de graissage et les fournitures diverses (dont les vivres).

Dans certains cas, la réquisition fut adoptée, à partir du moment où le navire concerné se trouvait déjà engagé dans des opérations commerciales. Le fait de réquisitionner le bâtiment écartait pour l'armateur tout risque de demande de dommages et intérêts pour rupture de contrat. Ce fut le cas pour le CAMBERRA. Pour cette raison, les paquebots, les ferries et les porte-conteneurs ont été réquisitionnés en laissant bien souvent le choix aux armateurs.

Les besoins en navires marchands furent exprimés par le commandant en chef de la flotte (CINCFLEET) ou par le MOD, qui comprend un service chargé de la planification des transports en cas de crise. Ce service, dans lequel se trouve représenté le Parlement du Commerce (DOT), une fois adapté aux besoins de cette opération à caractère essentiellement maritime fut l'élément décisionnel en matière d'affrètement ou bien de réquisition.

Les navires furent sélectionnés sur dossier et reçurent quelques transformations en fonction de l'emploi qui leur était destiné. Ainsi, 3 porte-conteneurs furent équipés de

plates-formes capables de recevoir des Harriers³¹ ; 20 navires reçurent des équipements de communication par satellites civils ou militaires ; 43 bâtiments furent équipés de systèmes de cryptographie. Certains reçurent une capacité d'autodéfense légère aérienne et, bien sûr, des logements supplémentaires pour les équipes militaires embarquées.

Les travaux de transformations furent réalisés par les arsenaux de Portsmouth, de Devonport, et de Gibraltar ou bien par des chantiers civils. Ils furent même, dans certains cas, achevés en mer par des équipes de volontaires.

Dans la mesure du possible, la démarche s'effectua en faisant en sorte de contrarier le moins possible les armateurs, passagers et tour-opérateurs. Dans le cas du CAMBERRA, le choix fut aisé. Il se trouvait à proximité de Southampton et permettait de transporter 2 000 personnes. Soixante heures après avoir été réquisitionné, il appareillait avec à son bord 2 000 hommes de troupe, 60 jours de vivres, un hôpital complet, des équipements cryptographiques, deux postes de ravitaillement à la mer et deux plates-formes pour hélicoptères Sea King³²... .

La rapidité de transformation fut tout aussi remarquable pour l'adaptation des rouliers au transport d'aéronefs et plus particulièrement de Sea Harrier. Les ponts de ces porte-conteneurs furent renforcés et aménagés pour l'arrimage d'hélicoptères lourds. Ils furent également équipés d'un hangar d'une cinquante de mètres de long, d'une usine de production d'eau douce, de matériel de soutien technique aviation... .

Enfin, la réussite logistique de cette opération ne put avoir lieu sans les seize pétroliers affrétés, dont le choix fut fonction de leur faible tonnage qui du fait facilitait les manœuvres de ravitaillement à couple. Deux de ces pétroliers faisaient déjà l'objet de contrat et étaient équipés depuis 1979 d'installation permettant le ravitaillement en flèche, méthode aisée et présentant peu de risque par gros temps. Les autres pétroliers furent en quelques jours transformés afin d'assurer le ravitaillement à couple des pétroliers spécialisés de la Royal Fleet Auxilairy dont la mission était de ravitailler les bâtiments de la force.

³¹ Harrier : avion de combat britannique à décollage vertical.

³² Sea King : hélicoptère de la Royale Navy de fabrication britannique.

En conclusion d'une étude sur le rôle de la marine marchande britannique pendant le conflit des Malouines, un responsable britannique a pu dire : « la manœuvre des crises sur le théâtre maritime désigne à la flotte de commerce un rôle de premier plan du fait du courant logistique qu'il lui appartient d'entretenir ; et ceci est d'autant plus vrai que l'on est éloigné de ses bases et que l'on doit y durer. Cela suppose en tout temps l'exercice d'une coopération étroite entre marine marchande et marine militaire ». Cette citation résume par elle-même l'importance de la coopération entre la marine de guerre et la marine de commerce dès le temps de paix.

3.5 SOLUTIONS ENVISAGEABLES

3.5.1 Le devoir national

En France, la coopération étroite entre la marine marchande et la marine militaire existe par le biais de la FAO et la FMC. Néanmoins, les investissements concernant la conception, l'acquisition ou l'aménagement de ces bâtiments indispensables à une utilisation militaire ne concernent que très peu de navires, deux rouliers de 6000 mètres linéaires, pas de pétroliers, les équipements ne sont pas complets. Ils sont insuffisants pour permettre une projection massive efficace à bref délai. Manifestement un scénario du type Malouines n'est pas envisagé en haut lieu, il fait parti des impasses faites pour la maquette des forces armées 2002. Une intervention de cette envergure sur la Nouvelle Calédonie par exemple n'est pas possible actuellement. La projection d'une force de 50 000 hommes reste un objectif pour les forces terrestres. Les moyens de transports stratégiques ne sont pas évoqués. L'armée de terre sera au rendez-vous pour sa professionnalisation et son format 2002, mais contrairement aux objectifs fixés par le Président de la République, la France ne sera pas en mesure de projeter une telle force. La marine nationale n'envisage pas de se doter d'une force de projection stratégique et logistique.

Pourtant l'acquisition ou la mise à disposition de quelques unités type transbordeurs pourrait augmenter considérablement les capacités de projection française. A défaut d'un allègement ou d'une simplification de la procédure d'affrètement par appel

d'offre, ces quelques unités permettraient d'envoyer sereinement le 1^{er} échelon et d'attendre les résultats des procédures d'affrètement pour le reste de la force. En outre, nos partenaires européens peuvent être intéressés par une telle capacité permettant de renforcer des capacités nationales toujours limitées à brefs délais.

3.5.2 L'espoir européen

La solution et l'espoir passent évidemment par l'Europe de la défense. A l'image des moyens de projection stratégique aériens et de la coopération effective Franco-allemande en la matière, une solution semble consister à mettre en commun les moyens de projection stratégiques nationaux qui resteront limités.

Lors des appels d'offre français, la préférence européenne est clairement annoncée. L'importance de la marine marchande grecque forte de 2 500 unités, le dynamisme des autres pavillons nationaux européens d'autres part, garantissent l'existence des moyens de transport. Par contre aucun accord n'assure aux forces armées de pouvoir en disposer en cas de besoin ou dans des délais acceptables. L'asymétrie des moyens les met en position de dépendance vis à vis des autres pays qui n'ont pas besoin de nos faibles moyens. Si le pays disposait de moyens civils adaptés et équipés dès le temps de paix, sous contrat avec la marine nationale pour se dégager des contraintes du code des marchés publics, une coopération équilibrée pourrait être envisagée avec les alliés. Pour les moyens de projection militaires, TCD et porte-aéronefs, la coopération semble plus facile.

Un accord est envisagé à court terme entre les quatre puissances européennes disposant de moyens amphibies : Angleterre, Pays Bas, France et Italie. Mais là encore, une coopération équilibrée ne peut être envisagée si l'un des partenaires, comme l'Angleterre dispose de plus de 50% des moyens de projection stratégiques européens.

Tant qu'il s'agira de crises et de missions d'interposition, les forces armées françaises peuvent utiliser des navires étrangers de préférences européens. La projection d'urgence pourra se faire avec les moyens aériens. Mais si la menace est plus conséquente et qu'elle s'exerce sur les lignes d'approvisionnement maritime, il est essentiel de pouvoir disposer de ses propres navires sous pavillon national. Le contrat fixé par le président de la république concernant la capacité de projection d'une force de 50 000 hommes ne peut être atteint sans l'acquisition d'une certaine capacité militaire de transport logistique et le

renforcement de la FAO. Ce renforcement ne peut se faire sans le développement du pavillon national et de la marine marchande française.

CONCLUSION

Les décideurs politiques peuvent encore sauver la marine marchande française et le pavillon national. A court terme, il va s'agir d'un sacrifice financier de l'état, consistant en l'adoption d'un pavillon national plus compétitif. A moyen terme, cet effort financier sera largement comblé par les rentrées d'argent dues à l'augmentation du nombre des navires.

Au niveau mondial, nos navires seront des exemples en matière de sécurité maritime, l'Europe pourra réguler par l'intermédiaire de l'OMI ce secteur d'activité.

En cas de crise ou de conflit important, ces navires sont indispensables à la projection de force loin de la métropole. Ils garantissent l'indépendance du pays, son influence au sein de l'Europe et la prospérité du pays à plus long terme.

Tout immobilisme national en matière de politique maritime constituerait une erreur géopolitique majeure de nos dirigeants.

Plus que de gestionnaires, l'Europe a besoin de grands hommes, de visionnaires porteurs d'un projet de société clair face à un monde en constante évolution.

Bibliographie

1. Ecrits

- La revue maritime N° 458 de janvier 2001
- Le livre blanc des armateurs édité par le CCAF en octobre 1999
- Armée et défense N°19
- Liste de la Flotte Auxiliaire Occasionnelle (FAO) du 25 janvier 2001 fournie par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.
- Instruction permanente sur la Loi TRAMIN (loi du 20 mai 1969) édition du 18 avril 1990

2. Sources

Colloque de la 20^{ième} journée nationale de la mer du jeudi 8 février 2001 au palais du Luxembourg, organisé par l'Institut Français de la Mer ayant pour thème :

Le pavillon national :

- Est-ce encore utile ?
- Pourquoi avons-nous tant de mal en France ?

3. Sites Internet

- www.France.diplomatie.fr/France/fr/eco/eco12_2html
- www.ccaf.asso.fr/français/gif/transport/Droite1.htm
- www.galeriesociale.com/ese/htm/dos487enc02.html