



# Le pavillon français, une compétitivité à conquérir

Par **Bernard Dujardin**

*Charles de Gaulle 1972*

Vice-président de l'Institut français de la Mer

*Le pavillon français est victime de son origine mercantiliste, marquée par le commerce triangulaire de la traite négrière, consolidée par l'impérialisme colonial. Dès lors qu'il renonce à cet héritage, il s'ouvre à la compétitivité.*

**L**e pavillon n'est pas un symbole. Il est un signal indispensable du code de la route maritime, l'unique moyen de réguler la liberté de navigation, liberté essentielle à la prospérité des peuples. Un navire sans pavillon est un pirate. Le pavillon français au commerce naît en 1660 dans la corbeille de mariage de Louis XIV. Sa promesse, l'infante d'Espagne Marie-Thérèse d'Autriche, apporte en dot le monopole de la traite des esclaves vers les colonies espagnoles, trafic qui répugne aux rois très catholiques. Ce « fond de cale » ne dure pas. L'Angleterre veille au grain. Mais le goût du

monopole est entré dans les mœurs. L'ambition coloniale accouplée au colbertisme en est la traduction maritime. Pour sécuriser ses possessions, les liaisons intérieures de l'empire français sont contrôlées par le pavillon. Le trésor de la langue française définit le pacte colonial

comme un « système élaboré pour régler les relations douanières entre les colonies et les puissances européennes, par lequel le marché colonial est réservé à la métropole et le monopole du pavillon est réservé à la marine métropolitaine. »

## Des errements inconséquents

Depuis 1660, quelles que soient ses institutions, la France maintient une politique de pavillon conforme à ses racines. L'opinion commune veut que la flotte marchande française soit vouée au trafic bilatéral entre la France et ses colonies en priorité, entre la France et les pays étrangers ensuite. Les trafics tiers, on ne connaît pas. Les années 1945-1962 marquées par les conflits coloniaux de la fin de l'empire français connaissent l'éphémère apogée d'un pavillon tricolore qui se hisse au 4<sup>e</sup> rang mondial. Les

cargaisons réservées et les frets militaires entre les ports hexagonaux et ultramarins remplissent les cales des navires français. La décolonisation sonne le glas du monopole. La représentation nationale accepte de donner leur indépendance aux colonies. Elle refuse de l'accorder au pavillon. Le droit du navire reste inchangé. Quand André Malraux dit : « Toute colonie naît avec un signe de mort au front. », il signifie également : « Tout pavillon colonial naît avec un signe de mort au front. » Écoute-t-on les prophètes ?

Les juristes français ont figé le droit.

**L'occasion se présente pour la France d'achever la décolonisation et de conquérir la compétitivité de son pavillon en se conformant à ces règles internationales**

Ils posent comme intangible le principe d'un pavillon civil conférant au navire un statut de territoire national. La logique du raisonnement est simple : le navire est un pont entre deux territoires de l'empire. Sur ce « pont », s'applique le même *corpus* juridique (*jus loci*) que dans

l'établissement d'une entreprise implanté sur le sol français. Le droit terrien du navire français contient son incapacité à travailler en milieu océanique ouvert.

La France accepte bien de ratifier et d'appliquer les conventions internationales applicables à la navigation maritime. Mais elle considère que ces textes sont imparfaits et encadrent mal les navires placés sous la « protection » de son pavillon. Elle mène un combat d'arrière-garde en soutenant à la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le code de conduite des conférences maritimes, en vigueur depuis 1983 puis interdit d'usage par le conseil des ministres de l'Union européenne depuis 2006 (règlement 1419/06). Cet accord de partage du trafic, dit 40/40/20, entre les armements de deux pays commerçant bilatéralement et ceux des pays tiers est l'ultime tentative





## La compétitivité internationale

néocoloniale de s'assurer des cargaisons réservées pour son pavillon. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer de *Montego Bay* en vigueur en 1994 stipule « qu'il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire. » C'est à chaque État de définir ce lien substantiel sans que celui-ci soit opposable aux États tiers. Le régime commun est celui de la « libre immatriculation » qui s'étend aux États européens.

Bien que la loi du 9 juillet 1965 supprime l'inscription maritime, les navigants sont toujours enrôlés. Le marin est inscrit sur un rôle (d'équipage) que l'administration (militaire<sup>1</sup>) vise pour s'assurer de la conformité de sa qualification à la fonction qu'il exerce à bord. Le droit social applicable n'est pas celui de l'égalité des règles avec celles du salariat maritime international mais avec celles du salariat terrien français. « La logique du désir mimétique peut produire des conduites apparaissant comme des recherches volontaires de l'échec. » (René Girard)

Avec l'ouverture des frontières européennes et la mondialisation, le pavillon français se heurte à une concurrence contre laquelle il ne peut rien. Son coût d'exploitation est trop élevé. Non seulement le marin français travaille peu pour un prix cher, mais, pour protéger un emploi maritime qui disparaît, l'administration part d'un principe apparent de bon sens – « trop fort n'a jamais manqué » – et réel de non sens que professe le sénateur Jean-François Legrand. Il note en 1997 que sa mission d'enquête « est convaincue que le manque de personnel sur les bateaux est l'une des causes des accidents récents ». Les analyses de risque démontrent le contraire pour une raison, évidente bien que difficile à admettre : tout accident a pour cause au moins un facteur humain. Le Japon arme sous son pavillon la flotte de commerce la plus sûre avec les équipages les plus réduits. Ce résultat est le fruit d'une politique conduite depuis un tiers de siècle, au nom d'une plus grande sécurité et du maintien de la compétitivité. Malgré les charges salariales élevées des personnels navigants, l'emploi maritime s'est consolidé et son niveau de qualification s'est élevé.

Les soins palliatifs apportés au pavillon français relèvent d'expédients à coloration coloniale : cargaisons réservées (pétrole

brut<sup>2</sup>, aide alimentaire, transports d'État vers les collectivités d'outre-mer) et trafics protégés (desserte de la Corse, banane antillaise). Ils n'arrêtent pas son irrésistible déclin au 33<sup>e</sup> rang mondial alors que la France est le 6<sup>e</sup> pays exportateur et le 5<sup>e</sup> importateur. Les marins français occupent moins de 7 ‰ des 517 000 emplois d'officiers offerts par le transport maritime mondial. En un demi-siècle, dans le temps même où le volume du fret maritime est multiplié par six, le nombre d'officiers français de la marine marchande est divisé par quatre.

Le contribuable peut-il être appelé à la rescousse ? Non. Les aides d'État sont interdites par les engagements internationaux auxquels le pays a volontairement souscrit à Bruxelles. Aussi la Cour de Justice de l'Union européenne n'est-elle pas tendre avec la continuité territoriale corse.

### Une compétitivité à portée de main

Il n'est nullement écrit que le pavillon français soit condamné et que le droit qui le formalise doive poursuivre sa course vers le cimetière des législations parfaites et parfaitement inutiles. L'environnement européen qui accueille l'armement maritime français lui est favorable : le navire y est assimilé à un établissement industriel expatrié et il existe encore dans ce pays des entrepreneurs capables d'oser l'aventure maritime.

Le pavillon français a le même potentiel de compétitivité que les autres pavillons européens. Sa décolonisation passe par sa maritimisation : appliquer les règles juridiques que s'appliquent les nations maritimes. La Norvège, par exemple, ce pays de quatre millions d'habitants, possède le 12<sup>e</sup> pavillon mondial et la 5<sup>e</sup> flotte contrôlée : 900 navires sous pavillon et 14 000 emplois maritimes qualifiés à hauts salaires, à comparer aux 200 navires et 3 500 marins français à salaires inférieurs.

Le droit du navire est le droit international des conventions de l'Organisation maritime internationale (Omi) et de l'Organisation internationale du travail (Oit). La convention du travail maritime dont le parlement a voté la ratification en novembre 2012 sera en vigueur le 20 août 2013. Dorénavant le *corpus* juridique est complet. Le

communiqué de Frédéric Cuvillier, ministre des Transports et de la Mer, le constate le 6 décembre 2012 : « Cette convention crée un véritable code du travail mondial pour le transport maritime. en traitant de l'ensemble des conditions de travail et de vie à bord, d'emploi, de santé et sécurité au travail, sans omettre la sécurité sociale, la convention du travail maritime permet d'intégrer l'élément humain dans le dispositif de contrôle des navires<sup>3</sup>... La convention vise aussi à apporter des réponses concrètes aux défis de la mondialisation en luttant contre le dumping social. » L'occasion se présente pour la France d'achever la décolonisation et de conquérir la compétitivité de son pavillon en se conformant à ces règles internationales, à ces seules règles. ■

1 - L'administration des affaires maritimes est un corps militaire exerçant ses responsabilités au sein des ministères (civils) chargés de la marine marchande et de la pêche.

2 - Le 20 novembre 2012, le ministre des Transports et de la Mer annonce qu'il pourrait étendre cette « protection » aux produits pétroliers.

3 - Par l'État du port comme par l'État du pavillon.