



Institut Français de la Mer

Article paru dans :

Le phare, le journal de l'assurance maritime

N° 12 de novembre 2007

Les armateurs déloyaux ont du mauvais sang à se faire

Francis Vallat
Président de l'Institut Français de la Mer

Sécurité maritime et développement durable : ces notions sont d'autant plus indissociables que la croissance mondiale, plus que tout autre facteur, se conjugue avec celle du transport maritime. S'il est un homme dont la carrière et le tempérament se confondent avec la mer, c'est bien Francis Vallat. Il lui a emprunté sa générosité, mais aussi sa force, sa capacité à vaincre, à déborder tout obstacle. D'où son acharnement à la préserver des prédateurs en plaçant sa sécurité au plus haut de l'échelle des priorités.

Quel objectif poursuit le Cluster maritime ?

Francis Vallat : Autant l'IFM est une organisation philanthropique, se battant pour la politique maritime et l'intérêt général maritime de la France, autant le Cluster s'inscrit dans une volonté de renforcement du poids du secteur privé maritime. C'est un outil de promotion transparent du *business* maritime français. Mais de *business* intelligent et exigeant éthiquement. Ainsi par exemple, les 50 millions d'euros des premiers souscripteurs du nouveau Fonds d'investissement marin créé par le CMF devraient être levés d'ici à la fin de l'année.

Ils seront confiés au gérant de fonds Ace Management qui se chargera de sélectionner, en « capital-risqueur » et avec l'aide des pôles maritimes, des projets créatifs, réalistes, et de qualité. Il s'agira d'accompagner sociétés ou entrepreneurs pouvant contribuer - par des initiatives incontestables et/ou innovantes - à un plus grand rayonnement de la « place maritime française ».

Auront-ils trait, peu ou prou, au développement durable ?

FV : Ce n'est pas la mission première du Cluster. Mais l'initiale « filiation IFM » et la qualité recherchée de ses membres font que c'est un concept incontournable et qui ne peut qu'être au cœur des critères de choix.

Le procès de l'*Erika* s'est achevé fin juin. Les juges rendront leur verdict en janvier prochain. Les parties civiles réclament un milliard d'euros. Qu'en pensez-vous ?

FV : Je n'ai été ni ne suis d'aucune façon partie prenante à ce procès. Il ne m'appartient pas d'en juger. Mais ayant horreur de la langue de bois, je vais vous répondre. Pour beaucoup de parties civiles, les réclamations sont certainement et évidemment justifiées (sans parler des blessures morales profondes et douloureuses). À noter d'ailleurs qu'à l'avenir les vraies victimes seront beaucoup mieux indemnisées que par le passé grâce en particulier au récent niveau supplémentaire d'indemnisation FIPOL 3. Mais il y a eu aussi un certain nombre de plaignants qui ont tenté de profiter de « l'aubaine ». Vu la dimension de l'affrètement - Total ayant d'entrée de jeu mis la main à la poche pour commencer à réparer les dégâts, avec en outre quelques « maladroites » provocantes - il y a eu dans cette affaire un aspect *deep pocket* qui nuit à l'objectivité. Mais en fait, le plus regrettable est que sous couvert du principe de respect de la souveraineté des États (dont ceux qui accordent leur pavillon à n'importe qui) on n'ait pas pu poursuivre les acteurs les plus déloyaux et les plus responsables.

Au-delà du désastre écologique, lui aussi de plus en plus susceptible d'être pris en compte, félicitons-nous donc que l'Europe ait enfin décidé des mesures qui commencent à bannir effectivement de nos eaux les navires sous-standard. Entre les « Paquets » *Enka 1*, *Erika 2* et maintenant le 3^e paquet (qui pour la première fois s'attaque enfin aux États de complaisance), il n'y a pas un domaine touchant à la sécurité qui ne soit concerné. Les contrôles sont beaucoup plus efficaces, les sanctions beaucoup plus lourdes, même si celles-ci sont parfois mal orientées. Les véreux ont désormais vraiment du mauvais sang à se faire.

Pensez-vous que l'opinion publique partage votre point de vue ?

FV : Comment voulez-vous qu'elle ait une vision claire, objective, quand les plus grands médias ne donnent à voir de la mer et de ses acteurs que les catastrophes, et se ruent avec complaisance dans « l'à peu près » et l'amalgame, comme si tous les acteurs du maritime étaient des voyous !

J'ai même entendu l'un des principaux avocats du procès de l'*Erika* déclarer de manière liminaire et péremptoire au journaliste d'Europe 1 qui l'avait invité : « *Il faut d'abord que vous sachiez que dans le milieu maritime, il n'y a pas de morale, il n'y a pas d'éthique. Il n'y a qu'une chose qui compte : c'est le profit !* »

De tels propos, laissés sans réponse ni commentaire, me rendent fou de rage.

Je pense que si pendant 27 ans, l'armement pétrolier que j'ai présidé n'a pas eu à souffrir d'un seul naufrage, d'une seule collision, d'une seule pollution, c'est certes parce qu'on a eu un peu de chance tant la mer peut être puissante, tant un navire peut être complexe, mais c'est aussi parce que nous étions consciencieux. Nous étions constamment soucieux de la qualité de nos équipages, de la sécurité de nos navires et. mais oui, de la mer que la plupart d'entre nous aimons passionnément. On n'a pas de la chance pendant 27 ans par hasard ! Oui c'est un métier que je suis fier d'avoir exercé, au surplus en tant que l'un des armateurs de France dont la place permanente au premier rang qualitatif mondial n'est pas un hasard. Et je peux témoigner qu'il compte une grande majorité de responsables qui ont une véritable éthique. Mais de ceux-là on ne parle pas.

Croyez-vous réellement que la mer puisse être débarrassée de ses acteurs les plus déloyaux ?

FV : Prenons un exemple : vous n'ignorez pas que beaucoup de navires sont propriété d'investisseurs privés, voire individuels (songez aux navires dits « de dentistes » allemands !). Or tous ces investisseurs, là comme ailleurs, n'ont qu'un désir : voir leurs capitaux rémunérés le mieux possible. Mais il faut trouver quelqu'un pour opérer le navire et l'armer, ce qu'on appelle un « manager ». Ce qui compte pour eux, c'est qu'il fasse le travail et qu'il assume le plus possible la responsabilité, tout en réduisant les coûts et donc les charges d'exploitation (l'équipage, l'entretien, l'assurance...). Or hier ce manager pouvait impunément tromper, mentir, s'abriter derrière des procédures écrites mais non respectées. Aujourd'hui c'est fini, il ira en taule en cas d'accident. Ou aucun affréteur de bon rang ne choisira plus ses bateaux. Cela n'est pas neutre et c'est à mon avis l'une des raisons pour lesquelles on voit sur le marché les managers se consolider fortement, mouvement qui s'accompagne d'un retour net à l'unicité « armateur-opérateur ».

De même on voit bien que les entreprises familiales - où la responsabilité directe est totale - ont le vent en poupe dans toutes les tailles de compagnies, dans tous les pays, sur tous les créneaux, aux côtés de groupes qui se consolident en investissant sur la qualité. En fait le vrai talon d'Achille du maritime aujourd'hui, et ça n'est pas faute de l'avoir crié depuis quinze ans, c'est le manque de personnel qualifié - officiers et matelots - au niveau mondial.

Fini le temps de la complaisance, à vous entendre ?

FV : Il y a quelques années, je pensais que je quitterais ce métier vaincu par la complaisance. On attendait que de vraies mesures soient prises mais elles ne venaient pas, ou pas assez. C'était vraiment déprimant pour les bons armements « sûrs » qui coûtaient plus cher (jusqu'à 20 %, constatait tranquillement l'OCDE). Ils étaient virtuellement condamnés.

Je ne suis pas naïf. Il y aura encore des bavures, peut-être des scandales, mais chaque année la garde de la sécurité maritime monte. Tout n'est pas encore en place, il faudra peut-être encore 5 voire 10 ans au niveau mondial. Il n'empêche que l'arsenal dont s'est dotée l'Europe est déjà d'une efficacité redoutable. Les règles OMI sont de plus en plus appliquées, les sanctions réellement dissuasives, les procédures et schémas de crise (dont les zones refuges bien sûr) de plus en plus fins. Observez, par exemple le travail de l'Agence européenne de sécurité maritime, ou ce qui se passe pour les dégazages : les amendes pleuvent, les navires sont saisis. Ils ont baissé dans une proportion de un à vingt. Or il y a encore 5 ans, tout le monde me disait que j'étais un rêveur et qu'on n'arriverait pas à stopper ces exactions.

Comment mieux protéger encore l'écosystème, cette mer poumon de la planète ?

FV : Il nous faut mieux communiquer, promouvoir les actions qui concourent à une meilleure politique comme à une meilleure économie maritime. Il faut encourager des initiatives créatives et transversales. Et il faut le faire d'abord chez nous, entre acteurs maritimes nationaux à la qualité irréprochable si nous voulons ensuite être crédibles, en tant que « place française ».

Nous avons par exemple, *via* l'IFM au départ, ensuite aussi en tant que Cluster maritime français, passé des accords innovants avec la Marine nationale française. Les bâtiments de la « Royale » sont une vitrine prestigieuse. Ils sont maintenant très régulièrement, grâce à la remarquable ouverture d'esprit des chefs actuels de la Marine, des ambassadeurs pour les talents maritimes français que représente le Cluster. Nous avons avec

eux monté une sorte d'exposition itinérante qui « vend » le produit maritime France (panneaux d'information, visuels multimédia, etc.). En fait, par les actions transversales qui fédèrent toute la communauté des bons professionnels de la mer, le Cluster valorise indirectement mais clairement le label qualité/développement durable. Seule, chacune des entreprises adhérentes ne le pourrait pas autant. Ensemble nous avons la capacité de signer une image forte, de la développer mieux à l'extérieur.

Autrefois et sur un autre plan, une solution pour trop d'opérateurs à l'exploitation fragile consistait à s'aligner plus ou moins sur la complaisance, et à le faire ouvertement, au nom de la nécessité toujours éminente d'être compétitif... Aujourd'hui ceux qui pratiquent encore la vraie complaisance (celle des comportements) se taisent. Hypocrisie ? Peut-être, mais nous savons tous depuis La Rochefoucauld, que l'hypocrisie est un hommage que le vice rend à la vertu... c'est donc plus qu'un bon signe !

Les bonnes pratiques se vendraient-elles mieux ?

FV : Oui, le micro a changé de main. Je dirais même que le terrorisme intellectuel a changé de camp. Ceux qui parlent sont les militants de la qualité. Les nuances qu'on peut entendre ici ou là ne remettent pas en cause le fond (il s'agit la plupart du temps d'éviter que le mieux soit l'ennemi du bien, ou que des attitudes trop extrêmes n'aient des effets pervers). Oui, car dans la mesure où la marche vers la qualité, quoique longue, paraît dorénavant irréversible, nous commençons enfin à préparer le terrain des générations futures. Savez-vous que c'est dans ce bureau (celui de l'IFM en fait) qu'a été créé fin 2006 The European Network of Maritime Clusters, pour que les clusters nationaux se parlent entre eux et se fassent entendre au niveau du Parlement européen. Nous rencontrons d'ailleurs les parlementaires cet automne pour qu'ils aident au développement des activités maritimes européennes dont la valeur ajoutée est précisément le couple qualité/sécurité maritime. En fait le vrai risque pour l'avenir serait que les bons relâchent leur vigilance, mais, sur ce point je suis très optimiste : ça n'arrivera pas, le coup est parti.