



# Marinifos Magazine

Le maritime autrement

N° 45 Décembre 2025

## Faut-il supprimer la taxe au tonnage ?

Sébastien d'Aurade

Elle a été instituée en 2005 pour permettre au pavillon français, fût-il RIF\* de rester compétitif ; mais c'était à une époque très difficile pour les armateurs et personne dans le monde extérieur n'y trouvait à redire. En gros, elle leur impose une taxation sur la taille des navires possédés et non pas sur les bénéfices réalisés.

Mais vint l'après Covid et les augmentations spectaculaires des taux de fret, principalement pour les lignes régulières et les gains réalisés par certains armateurs, dont bien sûr CMA CGM, attirèrent l'attention de la presse non maritime qui -dans la plupart des cas- n'en avait même pas entendu parler.

Or, la crise budgétaire que nous vivons actuellement a poussé les journalistes à se pencher sur cette fameuse taxe. Et bien entendu, au regard des millions gagnés, une partie de la classe politique a demandé son abrogation.



Sur le fond, il est clair qu'on ne voit vraiment pas pourquoi on avantagerait un secteur de notre commerce plutôt qu'un autre, où qu'une industrie quelconque. Après tout, un industriel, fabricant de pièces usinées ou d'automobiles, est soumis aux mêmes aléas de la concurrence, principalement non européenne, sans pour autant bénéficier d'un impôt qui serait levé -disons sur l'importance de ses machines- plutôt que d'acquitter un impôt direct.

Il est malheureusement vrai que nos industriels et leurs concurrents hors CE (et parfois même dans l'Europe, certains pays se montrant plus « souples » lorsqu'il s'agit de défendre leurs intérêts) ne sont pas logés à la même enseigne : salaires, charges sociales, cotisations variées, normes à respecter, sécurité, respect de l'environnement, la liste est très longue.

Mais l'État a sans doute ses raisons, que la raison ne connaît pas : les dépenses vont dans tous les azimuts, mais rarement au soutien réel de notre économie. Nous avons, au fil des décennies, abandonné nos filateurs, nos fondeurs, et d'autres pans entiers de notre industrie (qui se souvient d'un ordinateur ou d'un téléviseur fabriqué en France ?)

Notre flotte de commerce, soumise aux mêmes aléas, n'a pas fait exception. Théoriquement mobilisable en cas de guerre, elle ne serait certainement plus capable d'assumer son rôle.

Alors, pourquoi défendre nos armateurs plus que les autres ?

Eh bien, en effet, il n'y a aucune raison !

Sauf peut-être une excellente raison : leur outil de travail est mobile et peut du jour au lendemain être transféré sous un tiers pavillon, moins regardant sur les normes et salaires évoqués plus haut. Même son siège social peut être déplacé dans un pays plus accueillant.

Cela signifierait des chômeurs en plus, des rentrées fiscales en moins, si faibles soient-elles, etc.

Alors, avant d'attaquer la famille Saadé, pour ne citer qu'elle, il conviendrait d'être prudent, même si cette fameuse taxe au tonnage peut paraître injuste / Même le Sénat, pourtant jugé conservateur, ne veut pas du rétablissement complet des exonérations de charges patronales pour les entreprises maritimes ...

Il y a quelques années, le journal Le Monde, peu soupçonné de soutenir le grand capital, avait publié un article soulignant que l'Impôt sur la fortune (ISF) était en fait de nature à pousser les plus riches à un exil fiscal qui remplaçait un impôt peut être inférieur à ce qu'il aurait dû être, par plus d'impôt du tout... « trop d'impôt tue l'impôt » dit le proverbe populaire ; ne l'oublions pas.

D'autre part, de nombreux pays l'ont également adoptée, et la supprimer ne ferait que creuser l'écart de compétitivité, à notre désavantage.

Le Sénat ne veut pas du rétablissement complet des exonérations de charges patronales pour les entreprises maritimes

Alors, ne vaudrait-il pas mieux garder la taxe au tonnage, même si cela peut heurter certains d'entre nous, sans doute à juste titre...

\*Registre International Français, permettant de garder le pavillon moyennant le respect de certaines obligations écologiques, sociales, sanitaires, etc. et avec un équipage comportant au moins 25 % de ressortissants de la Communauté européenne.



## Sommaire

- ✓ La taxe au tonnage, par Sébastien d'Aurade.
- ✓ L'éolien en mer, par Philippe Le Hardi.
- ✓ Hors la loi, par Alain Genty.
- ✓ Brèves de l'estran, par René de Cayeux.
- ✓ Lerbret, 100 ans.
- ✓ La vigilance à la passerelle, par Capt. Pilchard.
- ✓ Album photos.



## Quel avenir pour l'éolien en mer ?

Philippe Le Hardi

### Un petit résumé de la situation

C'est dans les années 1990 que l'on voit les premières installations d'éoliennes en mer, suivant, vingt ans plus tard, celles construites sur terre.

Leur intérêt est bien sûr de s'assurer une production - en théorie - constante d'électricité ne dépendant plus des énergies fossiles, voire nucléaires.

Les deux principaux obstacles sont leur coût, parfois exorbitant, et, dans certains cas, le manque de vent. Les autres, sans être négligeables, sont rarement pris en compte par les décideurs, telles les réclamations des riverains mécontents de les voir gâcher la vue sur mer qu'ils pensaient imprenable et les pêcheurs, inquiets, car - outre le fait que les stations gêneront la navigation, ils craignent qu'elles ne chassent poissons et crustacés (ce qui reste à démontrer).

Mais la pression des écologistes a eu - dans bien des pays - raison de tout, et le secteur connaît une activité extraordinaire.

Ce sont des centaines de milliards de dollars qui sont injectés dans un circuit qui était encore inconnu il y a quelques décennies. Nous avions il y a quelque temps, dans notre numéro 37 de décembre 2023, détaillé les différents secteurs professionnels concernés, nous n'y reviendrons donc pas. ([Marinfos Magazine N°37](#)).

### Quels sont les principaux marchés ?

L'Europe, la Chine, et moindres, mais grandissants, le Japon, la Corée du Sud et Taïwan.

Les États-Unis démarraient bien, surtout la côte Est, mais les visées trumpistes ont mis un frein brutal à leur développement. Le président américain a qualifié les éoliennes de "moulins à vent", et même menacé de sanctions ceux qui persisteraient dans cette voie. En filigrane, il s'agit de soutenir les énergies fossiles du pays (gaz et pétrole) dont les dirigeants ont apporté un important soutien financier aux campagnes présidentielles ; une sorte de renvoi d'ascenseur...



L'ennui est que cette position a eu des répercussions mondiales ; certaines sociétés qui avaient investi des centaines de millions de dollars ont vu leur contrat annulé du jour au lendemain, sous des prétextes futile et juridiquement plus que boiteux, mais les actions légales intentées risquent de traîner pendant des années, pour autant qu'elles aient été admises par une Justice parfois inféodée au pouvoir en place.

Certaines ont perdu tant d'argent qu'elles ont dû procéder à des émissions d'obligations pour rester à flot.

Il s'est donc déclenché un mouvement de panique rapidement exploité par les ennemis de la filière qui se sont empressés de prendre le train en marche pour remettre en avant des arguments qui avaient été précédemment balayés lors des enquêtes préliminaires.

La question ne s'est pas posée au Danemark, qui a fait le choix de tout miser sur l'éolien, qui représente maintenant plus de la moitié de ses fournitures d'électricité, et qui prévoit une indépendance énergétique totale pour 2050. Mais ce sont des milliards de subventions qui ont été versés et personne ne parle de rentabilité...

Mais il n'en est pas de même en France, où de nombreux opposants soulignent le coût grandissant des installations au large, des frais d'entretien, des risques de coupures de câbles, etc., le tout comparé au nucléaire (en oubliant au passage que si le coût du kilowatt/heure est

bien inférieur, les frais de construction d'une centrale EPR se chiffreraient à l'entour de 250 milliards). Mais la bataille de chiffres fait rage entre partisans et détracteurs, et il est assez difficile d'y voir clair, les critères pris en compte n'étant pas toujours les mêmes.

Cependant une chose est certaine : les principaux acteurs du secteur ont reçu une douche froide et certains projets ont été remis en question, voire abandonnés, fragilisant ainsi les constructeurs européens, leurs homologues chinois étant soutenus par le gouvernement qui tient à s'en assurer la suprématie, comme il l'a déjà fait dans d'autres domaines, tels l'automobile, l'électronique, les batteries, etc.

### Parmi les récentes décisions, on trouve :

- Aux Pays-Bas, l'annulation d'une cible de 50 GW, jugée trop ambitieuse, trop onéreuse, et pas vraiment nécessaire.
- En Allemagne, un appel d'offres pour 2,5 GW n'a pas trouvé preneur.
- Aux États-Unis, les projets sont annulés les uns après les autres, soit par décision arbitraire de l'administration Trump, soit par des entités territoriales effrayées par d'éventuelles sanctions (Massachusetts, New Jersey, Connecticut, Rhode Island, etc. ; en tout 80 % des projets en cours, parfois presque terminés !). Tout ceci met en difficulté de nombreuses sociétés qui avaient investi sur place moyens et personnels, étrangères...mais aussi américaines, y compris certains ports.



Mais on vient d'apprendre qu'un juge américain venait d'annuler les interdictions de permis pour les éoliennes en mer, jugées "arbitraires et frivoles" (les mots sont bien choisis). Donc rien n'est encore définitif.

- L'Inde a annulé deux appels d'offres pour 4 500 MW.
- En France, selon le journal Les Échos, l'État devra mettre la main à la poche pour un supplément de deux milliards et plusieurs projets, notamment en Manche, ont poussé les pêcheurs à demander un moratoire et une opposition se mobilise contre le futur parc de Bretagne Sud.
- Au Royaume-Uni, la rupture d'un contrat avec TenneT a mis Petrofac en difficulté.
- Maple Power se retire d'un projet EDF en Centre Manche d'un GW.
- En raison de la diminution de la demande, le danois Vestas repousse ses projets de construction d'une usine de turbines en Pologne et Siemens Gamesa a renoncé à construire une usine de production de nacelles au Danemark.
- Mais néanmoins, le Royaume-Uni semble tenir bon, et mise visiblement sur l'ÉM comme source principale de fourniture de courant.
- Mais personne n'a répondu au dernier appel d'offres des Pays-Bas :

<https://tinyurl.com/2s3dn6bt>

- Shell annule deux projets d'éolien flottant en Écosse :

<https://tinyurl.com/5n8tyf6m>

- Le New Jersey renonce à son futur parc de 2,4 GW :

<https://tinyurl.com/24nra9k6>

- Après seulement 15 ans d'exploitation, le parc allemand Alpha Ventus va être démantelé.

Notons qu'étant donné les coûts énormes engendrés par l'ÉM, les alliances sont en forte augmentation.

Mais malgré ces revers, la production pourrait tripler de 2024 à 2030.

Les enjeux sont colossaux, les risques également.

Si à Marinfos on aime bien faire des pronostics, cette fois, nous nous abstiendrons ...



## Hors-la-loi

Alain Genty

Les lois régissant les océans et ceux qui y naviguent sont maintenant bien codifiées. La majeure partie des pays y adhèrent et les respectent.

Mais comme toujours, les exceptions confirment la règle.

Nous étions habitués aux délinquants classiques, que ce soit dans le domaine de la pêche, de la territorialité sur des îles convoitées et des pavillons douteux utilisés par des pays visés par des sanctions économiques.

La piraterie a fait sa réapparition au début du siècle, prouvant qu'en ce domaine, une situation n'est jamais définitive.

Mais nous n'attendions pas d'une nation comme les États-Unis qu'elle ne respecte pas les droits les plus élémentaires de la navigation internationale. Lutter contre les trafiquants de drogue, parfois avec des moyens -disons musclés- est une chose, une bonne chose, mais tirer sur des rescapés sans défense, hors d'état de nuire, en est une autre. On pourrait en effet penser qu'après une telle aventure, ils ne seraient plus candidats à de telles traversées.

Las !

Un chef d'État, devenu tout puissant en ne respectant pas les propres lois de son pays, s'est affranchi de toute contrainte et fait tirer en mer "dans le tas", au mépris des lois morales ou écrites sur des gens devenus inoffensifs.

Comment voulez-vous qu'après nous ayons une influence quelconque sur les criminels patentés qui sévissent au nom de leur propre idéologie, ou de leurs buts économiques ?

La Chine, la Russie, la

Corée du Nord, et bien d'autres encore, doivent sourire - et pourquoi pas - bien accueillir ce nouveau compagnon de route...

Honte à vous, Donald Trump !



Marinfos vous propose la lecture des souvenirs de René de Cayeux (Capitaine au long cours, ancien vice-président de l'ACOMM, ancien vice-président du comité Île-de-France de l'IFM), extraits sous forme de journal de bord, .

## Brèves de l'Estran

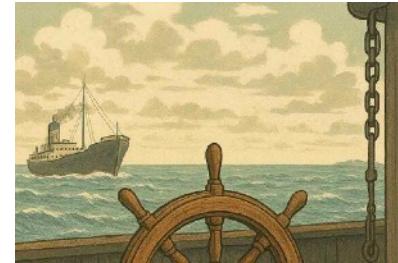
### Le Temps où le Marin était le Maître de son Bord

Le texte de René de Cayeux que Marinfos vous présente n'est pas une simple chronique de journal de bord. C'est l'écho d'une époque révolue, celle des années 50 et 60, où la Marine Marchande était une école de la débrouille, de la polyvalence, et de l'improvisation. René de Cayeux était de ceux-là : un jeune pilote sur des *Liberty Ships* aux noms de villes martyres, le "Turckheim" et le "Baccarat", chargé de pointer des caisses de vin à Bordeaux, de gérer des épidémies de dysenterie, ou de déchiffrer les silences d'un pilote britannique qui jetait son repas par-dessus bord.

De l'Hydro à l'humidité des cales du "Cabinda", en passant par la tension palpable de la remontée du Mékong sous les tirs sporadiques du Vietminh, chaque escale était un monde, chaque navire une société close. Navigation sans l'électronique sophistiquée d'aujourd'hui. Un officier devait être à la fois navigateur, infirmier et diplomate, jonglant avec les us et coutumes des *kroomen* africains, et les exigences des douanes.

C'est le souvenir des cercueils chargés au moment du repli d'Indochine, mais aussi l'absurdité joyeuse des "pratiques" dans la forêt du delta du Niger, ou la stupéfaction face au mystère des radios médicales d'un commandant boiteux à Cotonou.

Ces Brèves de l'Estran sont les miettes de vie ramassées entre l'écume des vagues et la poussière des quais. Elles racontent un temps où les navires cognaient encore aux musoirs des formes de Saint-Nazaire par manque de coordination, où la connaissance du mascaret de la Seine valait tous les propulseurs d'étrave, et où un simple accident de voiture pouvait sceller l'issue d'une opération de sauvetage.



C'est un hommage à la solitude des quarts de nuit, aux odeurs de potasse et de mazout, et à cette fraternité unique qui unit les hommes face à l'immensité de la mer. C'est aussi un adieu amusé à cette époque, dont l'histoire semble aujourd'hui s'être perdue, comme en témoigne la stupéfaction de cette "bru'te" face au souvenir d'un certain "Marcel Kébir".

Marinfos vous propose la lecture de ces souvenirs. Montez à bord, le navire est prêt à appareiller.

## Brèves de l'estran, René de Cayeux



## Lerbret 100 ans

Le courtier maritime français Lerbret a récemment organisé une réception à Paris pour marquer les 100 ans d'une entreprise née d'une rencontre fortuite entre deux hommes convalescents à l'hôpital après la Première Guerre mondiale.

Marcel, un ancien docker de Rouen, s'est lancé dans le courtage maritime après avoir été envoyé dans un hôpital de Nice en 1917, souffrant du paludisme contracté alors qu'il servait comme soldat dans les Balkans.

Là, il s'est lié d'amitié avec un autre jeune soldat malade, Max Sorel, dont la famille avait des liens avec un magasin parisien, qui a introduit Marcel Lerbret dans le secteur. Celui-ci s'est établi à son compte en 1925, et a bâti l'entreprise, qui a également possédé des navires pendant des décennies.

Laurent Lerbret, troisième génération de la famille de courtiers maritimes, et petit-fils du fondateur Marcel, a pris sa retraite, et a transféré l'entreprise à Emmanuel Croce et Marie Doré en 2018, mettant fin au rôle de la famille à la tête de l'entreprise.

Elle se concentre désormais largement sur l'affrètement de navires pour les secteurs du sucre et des céréales.

Un livret, imprimé pour l'occasion de cet anniversaire, retrace le rôle du courtier, qui a profondément évolué depuis l'époque de ses fondateurs.

La réception organisée dans un restaurant parisien témoigne de "la valeur que chacun accorde encore aujourd'hui aux relations humaines dans la profession de courtier".

## Lerbret 100 ans





## La vigilance doit rester de mise à la passerelle

### Capt. Pilchard

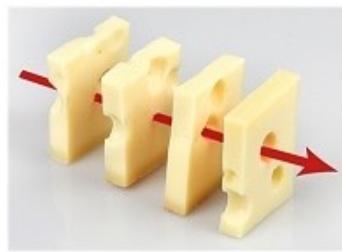
Super bateau, super équipé, dans une super compagnie, super pilotes, et super procédures dans un super grand port d'un pays super moderne. Et pourtant, une mauvaise gestion, et une mauvaise vigilance à la passerelle ont conduit, le 30 août 2024 au port de Fremantle en Australie occidentale, à la collision du porte-conteneurs de 333 mètres "Maersk Shekou" avec le Trois-mâts "Leeuwin".



- Pilote 1 (36 ans d'expérience) oublie de donner un ordre de barre à un endroit clef.
- Pilote 2 (25 ans d'expérience) blaguant au téléphone ne s'aperçoit de rien.
- Le Commandant (22 ans de Commandement) et le Lieutenant à la passerelle ne s'aperçoivent de rien.
- L'homme de barre continue imperturbable à suivre le cap ordonné (Il n'ose pas aller contre les ordres, et signaler le problème).
- Les procédures en vigueur (prises de remorque, météo) ne sont pas appliquées.

C'est assez incroyable, mais c'est le propre des accidents, il faisait mauvais temps, SW 40-45 kn de vent, et l'on peut penser que c'est ce qui a majoritairement préoccupé la passerelle.

Une fois encore, le modèle du fromage suisse s'est appliqué. Selon cette théorie, un accident est non pas la conséquence d'une défaillance isolée provoquée par une seule personne, mais plutôt la résultante de plusieurs facteurs qui sont entrés en jeu, et se sont combinés pour créer une "trajectoire d'accident".



- Le résumé publié par le journal G Captain :

<https://tinyurl.com/Collision-Fremantle>

- Le rapport complet publié par le Bureau australien de la sécurité des transports :

<https://tinyurl.com/Rapport-Maersk-Shekou>

A la page 4, la carte montrant le virage "non pris", puis la chronologie de l'accident et la panique des pilotes, et, aussi la carte à la page 25, avec l'analyse des multiples erreurs des pages 33-38, suivie des conclusions sans appel.

## Album photos



Les grues déchargent le minerai de fer dans le port de Qingdao dans la province orientale du Shandong en Chine.



Le MV "Explorer Oceania", minéralier panamax, longueur 229 m. - largeur 32,26 m. - 81,073 DWT sur 14,45 m. à la sortie Ouest du canal de Panama. L'écluse Cocoli, et le pont des Amériques dans le lointain.

L'écluse fait 427 m de long pour 55 m de large et 18,30 m de profondeur.

Pour s'abonner  
au bulletin quotidien de Marinfos

[gentyco1@gmail.com](mailto:gentyco1@gmail.com)

**Marinfos Magazine** est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires, et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.

Les envois et dossiers de Marinfos :

<http://marinfos.e-monsite.com>