



Cahiers balkaniques

43 | 2015

Questions d'identité dans les Balkans du XX^e siècle

Deux piliers de l'économie grecque d'aujourd'hui

La marine marchande et le tourisme

Two Pillars of today Greek Economy: Merchant Navy and Tourism

Δύο πυλώνες της σημερινής ελληνικής οικονομίας: η ναυτιλία και ο τουρισμός

Joëlle Dalègre



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ceb/8951>

DOI : 10.4000/ceb.8951

ISSN : 2261-4184

Éditeur

INALCO

Édition imprimée

ISBN : 978-2-85831-229-0

ISSN : 0290-7402

Référence électronique

Joëlle Dalègre, « Deux piliers de l'économie grecque d'aujourd'hui », *Cahiers balkaniques* [En ligne], 43 | 2015, mis en ligne le 26 juillet 2017, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ceb/8951> ; DOI : 10.4000/ceb.8951

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.



Cahiers balkaniques est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

Deux piliers de l'économie grecque d'aujourd'hui

La marine marchande et le tourisme

Two Pillars of today Greek Economy: Merchant Navy and Tourism

Δύο πυλώνες της σημερινής ελληνικής οικονομίας: η ναυτιλία και ο τουρισμός

Joëlle Dalègre

- 1 L'armateur grec... un fantasme qui revient souvent, mais depuis 2010, la cible favorite des medias et des planificateurs européens. La Grèce croulerait sous les dettes parce qu'elle est incapable de faire payer des impôts à ses armateurs. Les accusés ripostent par la menace – il est facile de mettre les navires sous pavillon étranger en quelques clics informatiques si les pressions sont trop fortes – et par le rappel de leurs contributions à la nation. Les choses ne sont pas plus claires quant au second pilier de l'économie grecque : le tourisme atteint des records mais la fraude à la TVA y fleurit et la TVA augmente... Ce sont néanmoins deux secteurs vitaux de la Grèce d'aujourd'hui et qui résistent (ou progressent) malgré la crise.

La flotte marchande grecque

- 2 La flotte sous drapeau grec est la seconde de l'Union européenne (derrière celle de Malte), 20,2 % du tonnage brut européen (en GT) et 25,4 % en tpl (port en lourd), mais elle représente 46 % du tonnage européen si l'on tient compte des propriétaires, donc des Grecs immatriculés dans d'autres pays de l'UE, dont Malte et Chypre. C'est aussi la septième mondiale, après le Panama, le Libéria, les îles Marshall, Hong Kong, Singapour et Malte¹.
- 3 Les armateurs grecs possèdent 17 % du tonnage mondial, ils sont redevenus les premiers propriétaires mondiaux en 2014 devançant le Japon, la Chine, l'Allemagne et la Corée du Nord.

- 4 Comme il ressort des chiffres précédents, seule une minorité des navires possédés par des Grecs portent le drapeau grec : 22 % en 2014, les autres sont immatriculés dans 47 pays différents ! Les pavillons (de complaisance) préférés sont, dans l'ordre, le Libéria (678 navires « grecs »), les îles Marshall (642 navires appartenant à des Grecs, plus du tiers des navires portant ce pavillon) Malte (582 navires « grecs »), Panama (393 navires), Chypre (242, près de 40 % des navires immatriculés dans l'île) et les Bahamas (231 navires)². Il ne fait aucun doute que changer de drapeau ne présente pour eux aucune difficulté.
- 5 Cette flotte est en pleine croissance et elle se renouvelle, son âge moyen (10 ans ou 11 ans pour les navires sous drapeau grec) est depuis quelques années inférieur à la moyenne mondiale. La croissance ne concerne pas les navires immatriculés en Grèce dont le nombre a diminué légèrement en 2013 et 2014, même si le tonnage total se maintient. En revanche à l'échelle mondiale, entre 2002 et 2012, le nombre des navires possédés par des Grecs a augmenté de 8 % et leur tonnage de 60 % ; en 2014 les Grecs ont retrouvé la première place que le Japon leur avait ravie. Ils sont de grands acheteurs et vendeurs de navires d'occasion, non pas pour affaiblir leur flotte par de vieux bateaux fragiles mais pour la rajeunir encore. Dans les quatre premiers mois de 2013, les Grecs ont acheté près de 400 navires de moins de 5 ans ; un quart des navires qui ont changé de propriétaire en 2012 sont passés chez des Grecs, dans les six premiers mois de 2015, les armateurs grecs ont vendu 112 navires et en ont racheté 168, pour une valeur de 4,82 milliards de \$³, et ils ont effectué 30 % des transactions mondiales concernant des navires d'occasion.
- 6 Sensible à la conjoncture mondiale, la flotte réoriente ses spécialisations : depuis une trentaine d'années, c'est une flotte majoritairement de tankers (26,4 % du total mondial) et de vraquiers (18,5 % du total mondial) ; son intérêt se porte récemment sur l'achat de navires méthaniers ; ainsi la société maritime grecque GasLog vient d'annoncer le rachat de 2 méthaniers à l'entreprise Services Limited, filiale de BG Group, portant ainsi à 8 le nombre de navires LNG de l'entreprise, même si les gaziers ne sont encore que 6 % de la flotte grecque. La marine marchande grecque est également pionnière dans les vaisseaux de nouvelle génération de type Panamax (ainsi nommés car ils sont aux normes du nouveau canal de Panama)⁴.
- 7 Les plus grandes associations d'armateurs, le Greek Shipping Cooperation Committee de Londres, l'Association des armateurs grecs d'Athènes, l'Association of Greek Shipowners, comme la compagnie Union of Greek Shipowners and London Steamship Owners Mutual Insurance Association, sont toutes dirigées par des Grecs, le salon *Posidonia*, le plus important au monde dans ce secteur avec près de 2 000 exposants, se tient en Grèce un an sur deux (en alternance avec la Norvège). Les liens étroits entre le système bancaire mondial, l'industrie navale mondiale et le commerce grec se constatent si on prend en compte le fait que le 1/5 des commandes mondiales de nouveaux navires et le 1/3 des ventes mondiales sont passés par des sociétés regroupant des intérêts grecs.
- 8 D'après *VesselValue.com* la valeur de la flotte possédée par les Grecs serait en 2015 de 105,6 milliards \$ contre 101,03 en 2014, soit un gain de 4,5 % devant le Japon, 89,7 milliards, la Chine, 70,7 milliards \$ et l'Allemagne, 49,7 milliards, un chiffre évidemment impressionnant si on le compare à la dette grecque totale.
- 9 Après cet ensemble impressionnant, notons cependant que la prospérité ne concerne que la marine marchande internationale, mais ni le cabotage ni la croisière, marché d'où la Grèce est absente, ni les lignes de transport intérieures qui, depuis 2012, souffrent énormément de la concurrence des avions *low cost* et de la diminution du nombre des

passagers grecs ; ceci d'autant que les subventions pour les services aux îles peu rentables ont disparu. Ces lignes intérieures souffrent aussi en raison de la chute du tourisme des Grecs, (diminution des week-ends dans les îles et des congés) qui fait que certains navires neufs mais en surcapacité ont été mis au repos plusieurs mois en avance en 2013. Ainsi il y a :

- des fusions et des disparitions ;
- de lourds combats entre les compagnies pour le partage des quelques marchés juteux ;
- un abandon des lignes stériles puisque plus de subventions ;
- une diminution des rotations et de la vitesse pour avoir des navires plus complets, qui consomment moins de carburant ;
- des bateaux mis plus rapidement en hivernage (des navires de 2007, 2005, 2011 et 2012 restent à quai) ;
- Enfin, on range parfois les navires neufs pour ressortir les plus vieux. Premières victimes : les habitants des îles, pour lesquels les liaisons sont moins bonnes et plus chères. Pour l'année 2015, on signale, pour l'instant, une diminution de 250 000 passagers sur les lignes intérieures (baisse de 12,38 % pour les passagers, de 18 % sur le nombre des voitures transportées, de 15 % sur les camions), mais les compagnies comptent sur la forte baisse du prix des carburants, l'augmentation du nombre de touristes étrangers et même les affrètements récents par le gouvernement de navires pour mener sur le continent les réfugiés qui s'entassent dans les îles de Cos et Lesbos, pour équilibrer leur budget⁵.

- 10 Enfin, avant d'aborder le problème fiscal et l'incertitude des chiffres, disons que la marine marchande aurait rapporté à l'État en 2014 environ 7,5 % du PNB et fait travailler 192 000 personnes directement ou non. Les devises venues de la flotte ont augmenté de 9 % en 2014 par rapport à 2013 (un peu plus de 13 milliards €), les armateurs ont accepté un impôt exceptionnel de 420 millions € sur les années 2013-2016. En 2013 s'est ajouté l'impôt sur le tonnage des navires sous pavillon étranger gérés par des bureaux installés en Grèce (la différence entre ce qui est payé à l'étranger et ce qui serait payé par un navire inscrit en Grèce). Tout cela fait que la flotte marchande est indéniablement la première industrie grecque. D'après un exposé du directeur de la Banque de Grèce, en 2014, les rentrées nettes dues au transport maritime se sont élevées à 7,9 milliards €, soit 1,4 milliard de plus qu'en 2013, et alors que le total des devises entrées en Grèce serait de 13,2 milliards € cette année-là⁶.

Les armateurs

- 11 Sur les 50 armateurs les plus importants du monde, 9 sont Grecs, trois d'entre eux figurent dans les 10 premiers. Les quarante plus importants armateurs grecs contrôlent 10 % de la flotte mondiale. Mais d'abord un court rappel historique.

Constitution de la flotte marchande grecque depuis la fin du XVIII^e siècle⁷

- 12 Dès la fin du XVIII^e siècle, la flotte marchande grecque présente certains signes encore vérifiables aujourd'hui : son envergure mondiale (relativement à l'époque), sa base familiale et locale et son appui sur un réseau de diaspora qu'elle contribue à constituer, enfin les liens entre les commerçants, les armateurs et la finance.

- 13 Une première période, du milieu du XVIII^e siècle aux années 1820, s'appuie sur les ports de l'Empire ottoman et prend son essor avec l'accès à la mer Noire et l'exportation de ses blés vers les ports italiens et Trieste. Une seconde phase, des années 1830 à 1914, voit le trafic se développer de façon spectaculaire, à partir de la mer Noire et de l'Égypte en direction de l'Europe occidentale : les cargaisons de blé de Russie et de Roumanie entre 1860 et 1900 sont 25 fois supérieures à celles de la période 1830-1860. C'est dans cette seconde période que se construisent de grandes maisons d'armateurs qui établissent des réseaux dans tous les ports et s'appuient sur leur île d'origine qui leur fournit marins, main d'œuvre et ateliers de construction et de réparation et sur laquelle, en bons évergètes ils répandent leurs bienfaits. Les petites îles du centre de l'Égée disposent de 868 voiliers de grand tonnage en 1870⁸.
- 14 Malgré la création à Syros en 1856 de la première compagnie par actions de navires à vapeur, la vapeur ne commence à remplacer les voiliers qu'à partir de 1880 mais, dès lors, son développement est très rapide, seuls les armateurs de Céphalonie, Ithaque, Andros, Chios et Kassos, réussissent à survivre au changement et les nouveaux armateurs, souvent des Grecs de la diaspora qui entrent dans la carrière avec la vapeur, se centralisent au Pirée où progressivement s'établissent les maisons d'Odessa et des villes de Crimée et d'Azov : en 1914 le Pirée compte 155 bureaux de compagnies différentes. Par toutes les activités annexes que la flotte génère, on peut dire qu'il s'agit déjà d'une industrie et d'une source de revenus pour le jeune État grec.
- 15 Les années 1914-1920 marquent une nouvelle période pour les armateurs car il leur faut se reconvertir rapidement : perte du marché russe à la suite de la Révolution de 1917, perte des ressources ottomanes à la suite de l'éviction totale des Grecs de Turquie en 1923 ; en revanche un nouveau marché se développe que les Grecs fréquentaient déjà depuis le début du XX^e siècle, celui du continent américain, des États-Unis en particulier où les Grecs se taillent une place dans le transport des immigrants.
- 16 La flotte contemporaine remonte aux conséquences de la Seconde Guerre mondiale. La flotte marchande grecque, passée au service des Alliés, a été coulée dans l'Atlantique à 70 % ; les armateurs avaient pratiqué des tarifs élevés pour ces transports, ils ont reçu ensuite des indemnités des assurances. Entre 1941-45, les États-Unis ont mis sur pieds, pour satisfaire les besoins urgents de la guerre, une méthode inspirée de Ford-Détroit pour construire rapidement plus de 6000 navires, dont 2707 *Liberty ships* de 10 000 t, en mars 1946 une loi américaine permet de revendre à bas prix ces navires aux citoyens des États alliés, en avril 1946, le gouvernement se porte garant des prêts engagés par des Grecs pour acheter ces navires. Le premier achat grec porte sur 100 *Liberty* au quart de leur valeur, livrés en 1947 ; en 1966, sur les 722 *Liberty* encore en activité, 603 sont encore aux mains des Grecs. L'Italie a également donné à la Grèce quelques *Liberty ships* au nom des dommages de guerre. Les armateurs peuvent donc reprendre de l'activité. Ils ont, dans cette période, profité également de la guerre de Corée où là aussi ils enregistrent des pertes, mais largement indemnisées par les États-Unis, et de la crise de Cuba. C'est l'époque où l'on disait « un voyage, deux navires » (achetés avec les bénéfices).
- 17 Dans tous les cas, le trafic repose, non pas sur les besoins ou produits exportables venus de Grèce, mais sur le rôle de transporteur et d'intermédiaire mondial, point qui place en permanence les armateurs dans une situation particulière par rapport aux questions purement gréco-grecques.

Comment devient-on armateur ?

- 18 Remarquons d'abord que l'un des traits qui les caractérise est la discrétion, seul Aristote Onassis a cultivé la « peopolisation », tout en maintenant comme ses confrères le secret ou le flou sur ses chiffres...
- 19 En second lieu, tout le monde n'est pas Onassis : 762 compagnies maritimes grecques dont 34 ont plus de 25 navires, 350 n'ont qu'un ou deux bateaux ; 7/10 n'ont pas plus de 4 bâtiments, le plus riche, Aggelicousis en a 114 (le 8^e dans le classement mondial des armateurs, presque tous immatriculés en Grèce), le second Georges Ikonomos, 128 (dont 37 sous drapeau grec) Spyros Latsis, armateur et l'un des Grecs les plus riches du monde (qui habite Genève !), possède 2,4 milliards de dollars selon Forbes... mais celui qui possède un seul bateau est aussi un « armateur » qui ne rentre pas parmi les milliardaires.
- 20 Une génération d'armateurs a appartenu aux *self-made men*, faisant fortune à partir de faibles capitaux, avec beaucoup d'intelligence dans le choix des marchés, de l'audace (Onassis est le 1^{er} en 1938 à faire construire un tanker), de « l'optimisation » fiscale et beaucoup de travail. Onassis a été le premier en 1931 quand il a acheté à crédit ses 6 premiers cargos, à les enregistrer au Panama au lieu de l'Argentine où il résidait, pour des raisons fiscales ! Ils ont tous à leur service de coûteux avocats qui leur permettent de rester aux limites de la légalité et de profiter des occasions. Donc de bons hommes d'affaires.
- 21 Aujourd'hui les armateurs les plus importants ne sont plus des *self-made men* mais des enfants d'armateurs de 2^e ou 3^e génération (un seul né non armateur sur la liste des 10 plus riches de Londres), ayant fait des études aux États-Unis ou en Angleterre en général, comme d'ailleurs la majorité des politiques grecs sauf Tsipras. Ils se marient entre eux et forment un club fermé dont le plus connu est London Greeks, une centaine de sociétés maritimes d'intérêts grecs qui représentent un puissant lobby installé depuis le XIX^e siècle. Ils sont extrêmement réactifs aux conjonctures et aux occasions et vivent et agissent dans un cadre mondial. Ainsi ils figurent sur la liste publiée dans le *Spiegel* des 132 sociétés qui ont fait sortir leurs capitaux de Chypre avant la catastrophe pour la Norvège, pour l'île de Man, Londres et les Caïmans. S'ils commandent aujourd'hui de nombreux navires en Chine, c'est pour placer leurs capitaux à l'abri des possibles mesures contre les paradis fiscaux et profiter du fait que la Chine, pour faire fonctionner ses chantiers en temps de récession, baisse ses prix et leur prêtent même les capitaux manquants à faible coût !

La situation fiscale

- 22 Leur actuelle position privilégiée remonte à 1953, le gouvernement de l'époque cherchant à encourager la renaissance de la flotte. Elle est confirmée car inscrite dans la constitution de 1975, rédigée et votée après la chute des colonels. Constantin Caramanlis, le Premier ministre de cette époque était aussi un ami de Vassilis Kostantakopoulos (décédé en 2011) que la Lloyd's a nommé "Greek King of containers" ! L'article 107 sur « l'imposition des navires, l'établissement de la marine marchande, l'installation d'entreprises maritimes étrangères et la réglementation des matières connexes » établit en 12 pages leurs privilèges fiscaux, 58 exemptions au total. Elles sont justifiées officiellement par les mêmes raisons : garder les navires sous pavillon grec et attirer ceux

qui sont passés sous pavillon étranger, encourager la création d'emplois et les investissements étrangers en Grèce dans ce secteur, comme les possibles investissements des armateurs dans d'autres secteurs. En conséquence les propriétaires de navires ou les actionnaires des compagnies :

- sont exemptés d'impôts sur les bénéfices de leurs entreprises, mais payent une taxe sur le tonnage des navires, modulée en fonction de leur âge (plus jeune, taxe diminuée) : ainsi un navire de moins de 20 000 tjb doit payer un dollar/an et par tjb, mais seulement 0,95 dollar s'il a moins de 10 ans (ainsi 9500 \$ pour un navire de 10 000 tjb qui peut rapporter 50 millions \$ en un an) ou 5300 \$/an pour un navire de 20 000 tjb de moins de 5 ans ;
- sont exemptés de droits d'héritage, de mutation, ou de plus-value ;
- sont exemptés de taxes et plus tard de TVA les produits achetés en Grèce pour être consommés sur leurs bateaux ou pour les équiper ou réparer, ce qui est le cas de la quasi-totalité de la flotte européenne ;
- sont aussi exemptés d'impôts les salaires des employés des compagnies maritimes étrangères qui s'installent en Grèce°;
- leurs investissements – supérieurs à 150 000 euros avec entrée de devises – réparations de navires, restauration de navires ou de bâtiments anciens, investissements dans une autre activité, donnent également droit à des faveurs fiscales ;
- enfin, depuis 2004, les compagnies maritimes sont exemptées d'impôt immobilier.

- 23 Il s'agit jusque-là d'exemptions fiscales légales, mais qui ouvrent la voie à de larges possibilités de fraude : consommer dans les bureaux ou chez soi des produits officiellement destinés aux navires donc sans TVA, entrer comme devises investies de l'argent préalablement exporté, ne déclarer les salariés qu'à un revenu minimum de 10 000 euros par an (qui leur assurait avant 2011 de ne pas payer d'impôts) en leur versant le reste au noir. On peut ajouter que leur fortune leur permet facilement d'obtenir des passe-droits en Grèce et qu'ils sont par ailleurs passés maîtres en installations off-shore. Les efforts du Service de Poursuite du Crime économique (= fraude fiscale) ont débusqué en 2010 un cas qui fit beaucoup de mal à la réputation des armateurs : l'un des plus riches a acheté entre 2005 et 2010, 120 biens immobiliers d'une valeur de plus de 250 millions d'euros, n'a pas déclaré les revenus qu'il en tirait, ni l'existence de ces biens, évitant ainsi de payer la taxe annuelle de 3 % sur la valeur de ces biens achetés par des sociétés off-shore. Il devait donc, avec les pénalités, plus de 40 millions d'euros aux impôts, sans qu'il soit même question d'impôt sur le revenu !
- 24 Il faut bien insister sur le fait que la flotte immatriculée en Grèce ne groupe que le cinquième de la flotte possédée par des Grecs, le reste étant réparti sous 47 drapeaux¹⁰. Par ailleurs cet impôt au tonnage a été copié et repris par tous les pays européens et la France a créé en 1986 son « pavillon de complaisance » des îles Kerguelen (ou n'habitent selon les saisons qu'une cinquantaine de scientifiques) pour ne pas perdre ses armateurs et la flotte panaméenne ne comprend pas que des propriétaires grecs... L'expérience a prouvé leur force de menace : en 2009, à la suite de mesures fiscales britanniques à leurs dépens, environ 30 % d'entre eux avaient quitté Londres pour placer la direction à Genève, la City ne conservant que des agences moins imposées. Ils ont évité Athènes en raison des menaces fiscales justement. En revanche les Britanniques à la fin 2011 ont assoupli les mesures prises pour les voir revenir...
- 25 Georges Papandréou s'était attiré l'inimitié des armateurs en supprimant le Ministère de la Marine marchande au profit d'un « Ministère du développement, de la concurrence et de la marine ». Le parti SYRIZA, avant les élections de janvier 2015, se montrait fort résolu

à faire payer les armateurs. A. Samaras avait réussi en 2012 à les convaincre d'accepter une contribution exceptionnelle de 420 millions d'euros sur trois ans, ils ont accepté pour leurs navires immatriculés hors du pays de payer à la Grèce la différence entre l'impôt payé dans le pays où ils sont enregistrés et la taxe forfaitaire grecque au tonnage, ce qui donnait environ 140 millions de plus par an, une broutille qu'ils peuvent supporter, car la somme est bien faible au regard de leurs moyens.

- 26 Mais finalement SYRIZA, malgré son programme, une fois au pouvoir, a dû compter avec la réalité : la Grèce ne peut risquer de voir partir ses armateurs dont le pouvoir de nuisance est fort ; en conséquence, d'après le dernier train de mesures prises en août 2015, la taxe au tonnage sera augmentée de 4 % jusqu'en 2020, la contribution « exceptionnelle » prolongée, rien de plus. La taxe porte également sur les navires de l'Union Européenne (jusque-là exemptés) et sur les navires immatriculés dans des sociétés étrangères basées en Grèce, ils paieront à la Grèce le complément – s'il y en a une fois payé leur dû à l'étranger. Mais les armateurs restent vigilants, car certaines phrases sibyllines des accords laissent présager d'autres mesures à venir...
- 27 L'Assemblée ayant exigé de connaître les sommes versées par les armateurs depuis 3 ans, le ministre de l'Économie vient de fournir quelques chiffres : les impôts versés par les armateurs auraient rapporté, en 2013, 14 013 519,90 euros, en 2014, 13 154 712,39 euros et en 2015, 17 617 781,18 euros ; la contribution volontaire supplémentaire a rapporté en 2014, 40 546 161,35 euros et en 2015, 45 430 869,71 euros, sommes versées par 524 sociétés qui représentent 90 % du tonnage grec. Le ministre a par ailleurs avoué qu'il ne pouvait donner de chiffres précis sur les sommes encore dues au fisc par les armateurs ni sur les entreprises *off-shore*¹¹.
- 28 Il faut remarquer que les plus riches des armateurs diversifient de plus en plus leurs investissements en dehors de la navigation. Un « bel » exemple : Spyros Latsis, fils de Ioannis, simple capitaine de navires à l'origine, mais aussi jugé pour collaboration pendant la dernière guerre, a fait ses études supérieures à Londres, épousé une américaine, vit à Genève. Il était le plus riche Grec il y a 4 ans, n'est plus que le cinquième, dépassé par quatre autres dont les affaires n'ont rien à voir avec la navigation. Il a hérité d'un conglomérat qui comprend CMM, compagnie maritime, Lamba Development, société immobilière en Europe du Sud-Est, Crems, société immobilière de luxe dans Londres, Privatsea, société de charters de yachts de luxe (il a l'un des plus chers au monde), la Banque Eurobank, Hellenic Petroleum (raffinerie, transport du pétrole et du gaz naturel, réseau de distribution de gaz naturel pétrochimie, production d'électricité) une société qui s'occupe du réseau d'eau de l'Arabie Saoudite...
- 29 Ils sont en revanche très intéressés par les privatisations annoncées, très favorables à une plus grande emprise du chinois Cosco avec qui ils ont déjà des liens étroits. Cosco dispose déjà de deux quais au Pirée, apporte du matériel dernier cri et veut en faire un nouveau Rotterdam de la Méditerranée orientale ; ils sont également – comme Cosco – intéressés par la privatisation de TRAINOSE (SNCF) dans l'idée de moderniser la ligne Pirée-Athènes-Salonique-Bulgarie qui permettrait d'acheminer rapidement des containers vers toute l'Europe orientale et la Russie.

Les armateurs grecs restent-ils « Grecs » ?

- 30 La menace plusieurs fois réitérée d'un changement de pavillon aux dépens de la Grèce conduit certains à se demander si les armateurs « grecs » sont encore « grecs », d'autant

plus que les plus riches ont souvent une double nationalité grecque/britannique/américaine/suisse. Leurs hésitations actuelles : ne pas investir pour au cas où... bâtir de nouvelles sociétés à Chypre¹² pour pouvoir rapidement y transférer leurs navires au cas où... entraîner la mort des chantiers de réparation de Perama en décidant de faire effectuer leurs travaux ailleurs... On parle également de contacts pris avec l'émirat de Dubaï qui serait fort heureux d'accueillir des sociétés de navigation grecques en cas de forte augmentation de leurs impôts¹³. Mais

- L'armateur « rapporte », on l'a dit, au pays : près de 7,5 % du PIB et beaucoup d'emplois de bureaux (192 000)¹⁴, ces devises qu'ils apportent sont supérieures à la totalité des exportations grecques, très supérieures aux versements des différents mécanismes de l'Union Européenne, supérieures jusqu'en 2014 aux apports financiers du tourisme.
- En raison du volume de la marine grecque, le Pirée est devenu un centre attirant pour les courtiers maritimes, et leur présence dense dans ce port forme un "cluster" qui se renforce, depuis quelques années, des maisons comme Barry Rogliano Salles, Lightship Chartering, Lorentzen & Stemoco, se sont établis au Pirée où les prix de l'immobilier sont infiniment moins élevés qu'à Londres de surcroît. Au total il doit y avoir environ 350 maisons de courtiers installées sans compter les compagnies maritimes¹⁵. Ces courtiers depuis 2013 sont imposés en Grèce et leur part augmentera d'après les nouvelles dispositions.

- 31 L'armateur, même établi à Londres, à Genève ou/et à New York, ou disposant d'une double nationalité, reste attaché à la Grèce, à sa « petite patrie », Chios (plus du tiers de la flotte), Andros, Céphalonie... il y recrute ses officiers (d'où des revenus et plus tard des retraites pour la région) y paye des travaux d'intérêt public (école, bibliothèque, route, fontaine, musée local), s'y installe dans une propriété superbe comme un petit pacha chez lui.
- 32 Ce même rôle d'évergète, il le remplit à l'échelle nationale après sa mort par l'intermédiaire des fondations. Ainsi, la fondation Onassis (à partir des revenus d'une flotte de tankers et de biens immobiliers à Londres, New York, Athènes et Bucarest) a-t-elle construit et remis à l'État un nouvel hôpital cardiologique, le meilleur de Grèce (coût estimé à 150 millions d'euros actuels) et un nouveau Foyer des Arts et Lettres. Par ailleurs, elle accorde environ 150 bourses par an à des doctorants qui étudient hors de Grèce et subventionne l'enseignement du grec et des événements culturels grecs dans plus de 39 pays (ceux de la diaspora grecque, mais aussi l'Azerbaïdjan, l'Irlande, l'Inde ou l'Espagne) et plus de 100 universités. Le rival, Niarchos, laissa lui aussi une fondation ; elle construit à Glyphada une Bibliothèque nationale et un Théâtre lyrique national aménageant tout un quartier nouveau (coût total estimé à un milliard d'euros) ; elle intervient également, comme son concurrent, dans les domaines de l'éducation, de l'aide sociale et de la santé (rénovation des hôpitaux en Grèce et construction de bâtiments pour héberger les parents des malades). Latsis a déjà fondé, de son vivant, une fondation qui s'occupe principalement de questions culturelles, soutient les musées et publie des guides rénovés y compris sur le net en open access, octroie des bourses à des étudiants brillants en Grèce et en Suisse ou à de simples étudiants dans le besoin s'ils sont originaires d'Élide, sa région. Goulandris lui aussi est intervenu largement dans l'action culturelle. Autre exemple : Constantakopoulos, natif de Diabolitsi au nord de Kalamata, atteint d'un cancer fatal, décide d'investir près de Pylos dans un complexe hôtelier et deux golfs pour, dit-il, rendre à la Messénie ce qu'elle lui a apporté, le complexe emploie du personnel local, participe aux équipements publics, organise des événements culturels locaux, promeut dans toutes ses activités touristiques le littoral messénien.

- 33 Souvent ces mêmes armateurs font remarquer que cet argent investi par leurs soins a l'avantage de s'investir réellement et concrètement et qu'ils sont bien meilleurs gestionnaires que les politiques, quel que soit le parti auquel ils appartiennent... Les donations post-mortem compensent-elles les impôts non versés ?
- 34 On a une catégorie souvent typique des Grecs de la diaspora, des personnes qui vivent et calculent à l'échelle mondiale – le trafic grec n'est pour rien dans leur fortune-, qui s'appuient sur un réseau diasporique grec en ne montrant guère d'intérêt pour l'État grec mais qui restent fidèles à une certaine culture hellène mondialisée et à leurs racines locales.
- 35 Toute l'Union européenne consciente de l'importance économique de l'armement maritime protège ses armateurs, pour elle comme pour le gouvernement grec, la question est : jusqu'où peut-on imposer les riches sans les faire fuir ?

Les marins

- 36 Le secteur du commerce et transport maritime fait travailler entre 150 000 et 200 000 personnes en Grèce, mais une minorité de marins.
- 37 Le nombre des marins diminue avec la technologie nouvelle, celui des marins grecs encore plus. Leur Caisse des retraites fait partie de celles qui ont plus de retraités que d'actifs. L'ensemble de la marine marchande possédée par des Grecs employait en 1980, 91 000 marins dont 32 000 étrangers, en 1999 un total de 34 000 marins dont 7 600 étrangers, en 2008 un total de 29 000 marins dont 16 000 de nationalité grecque¹⁶, en 2012 il n'y aurait plus que 5 100 marins grecs sur navires grecs et 6 000 autres sur des navires possédés par des Grecs et sous pavillon étranger. La loi grecque oblige les navires sous pavillon grec à avoir un capitaine et un chef mécanicien grecs ! Les conditions sociales des pavillons de complaisance n'attirent guère les Grecs bien sûr.
- 38 La situation varie avec le degré hiérarchique, plus on monte, moins il y a d'étrangers, 0,2 % chez les commandants, 43 % chez les marins, 58,6 % chez les mousses, 86 % chez les chauffeurs, 82% chez les hommes de ménage, 11 % chez les cuisiniers et 79 % chez les aides cuisiniers, 100 % chez les infirmières ! Les 10 écoles grecques d'officiers de la marine marchande qui ne faisaient plus recette, ont en 2013 et 2014 retrouvé tout leur attrait en raison du chômage chez les jeunes et se sont placées parmi les plus demandées au concours d'entrée dans les universités. Elles comptent en 2014, 4 000 étudiants et les armateurs ont financé leur rénovation. Les salaires ont été comme les autres amputés de nombreuses retenues et augmentations d'impôts depuis 2013, au premier embarquement le jeune en formation peut obtenir de 880 à 1 700 euros selon son poste, l'officier débutant entre 3 700 et 5 200 euros bruts. Par la suite une série de primes peuvent s'ajouter selon les cas¹⁷.
- 39 Restent des cas particuliers : les armateurs originaires de Cassos, de Halki, de Symi, de Kastellorizo, Chios, Céphalonie, Crète continuent à recruter du personnel de leur île, ce qui pour les plus petites îles peut représenter 1/3 des actifs. Les îles restent la résidence des absents et des armateurs (les nisiotes possèdent les 2/3) du tonnage), et le lieu des retraités, des actes d'évergétisme ; les Goulandris à Andros, Livanos, Chandris, Carras à Chios, Inousses (14 km², 900 hbts, 45 armateurs, 1/3 flotte grecque de bureaux à Londres)... en général les îles qui font le moins de propagande touristique pour garder leur calme.

- 40 Bien sûr, la plupart des chiffres disponibles sont fournis par les armateurs eux-mêmes et on ne sait pas toujours s'ils distinguent leurs revenus ou impôts en Grèce de ceux qu'ils peuvent encaisser ailleurs. Leurs comptes d'entreprises sont particulièrement opaques. Néanmoins il est certain que leur menace de « déménagement », comme pour les grandes entreprises mondiales reste réelle et prise au sérieux, tant que les conditions juridiques de la « mondialisation » restent les mêmes.

Le tourisme, « industrie lourde de la Grèce » ?

- 41 L'expression est attribuée à Mélina Mercouri, alors ministre de la Culture de son pays... elle recouvrait alors et recouvre encore davantage aujourd'hui une réalité : le tourisme a fourni en 2014 près de 700 000 emplois soit près de 20 % des emplois déclarés, des rentrées de 13 milliards € (soit de quoi couvrir la quasi-totalité du déficit commercial du pays dont les importations diminuent) et 21 % du PIB (un pourcentage en hausse pour un PIB en recul depuis 2008). Les chiffres seront encore plus élevés pour 2015 : on attend des rentrées touristiques évaluées entre 14 et 15 milliards¹⁸.

Une industrie de masse

- 42 L'État a compris vite l'intérêt national de cette industrie. Dès 1919, le ministère grec de l'économie comprend un « Office autonome des étrangers », en fait un service du tourisme, les migrants étrangers n'existant pas ; de 1929 à 1935, fonctionne un *Office du tourisme* que Metaxás cherche à développer en 1936. En 1945 est créé un *Secrétariat général au tourisme*, puis un *Conseil supérieur du tourisme* qui, en 1951, devient l'EOT (Office du Tourisme Grec). En 1954, une loi permet la création de larges complexes touristiques avec le soutien de la Banque Nationale. L'EOT entre alors en possession de terres appartenant à l'État, dans des emplacements intéressants, où il implante des camps de camping et la chaîne d'hôtels Xenia (74 hôtels construits entre 1957 et 1974). Une loi de 1968 subventionne les investissements touristiques privés jusqu'à 80 % des devis, développant ainsi rapidement l'hébergement à domicile par des particuliers même s'ils ne disposent pas de larges capitaux. En 1989 est créé un ministère du tourisme, intégré en 2009 à la Culture. Aujourd'hui, tandis que l'EOT, au cœur de la vague libérale et de la crise, privatise ses acquis, vend marinas, plages, hôtels et casinos, les ministres surveillent les campagnes de promotion de la Grèce à l'étranger, tout le pays fait attention à cette activité, quitte même à repousser les manifestations ou les mouvements de grève en dehors de la « haute saison ».
- 43 Si le pays accueille 90 000 visiteurs étrangers en 1938, à peine 37 000 en 1950 après la décennie d'interruption due à la guerre mondiale et à la guerre civile, en 1966, le million de touristes est atteint. Un léger recul en 1967-1968 marque la réprobation de la gauche européenne face à la dictature des colonels et c'est l'envol : 2 millions en 1971, 3 en 1973, 4 en 1976, 5 en 1978, 8 en 1987, 9 en 1990, 11 en 1994, 12 en 1999, 14,6 millions en 2001, un léger recul pendant 3 ans et la hausse reprend, 15 millions en 2005, 16 millions en 2006, un peu plus en 2007, et autant en 2008 ; les chiffres « stagnent » entre 15 et 16 millions de visiteurs entre 2009 et 2012. Et là, c'est l'explosion : 18 millions en 2013, 22 millions en 2014 et sans doute 23 millions en 2015 !

- 44 Les variations d'une année à l'autre dépendent souvent de facteurs extérieurs à la Grèce : prospérité ou non des classes moyennes européennes, conditions différentes du transport aérien, ouverture des pays communistes. Mais la « peur » est souvent un argument primordial : peur des troubles politiques ou des grèves qui parfois a pu éloigner les visiteurs, et inversement, peur des attentats islamistes en Afrique du Nord et en Égypte et des troubles intérieurs en Turquie qui pousse à une « reconversion » vers la Grèce des personnes qui ne cherchent que le soleil, la mer et la chaleur et surtout les grandes agences de voyage qui ne veulent jamais prendre de risques.
- 45 Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale les voyageurs étrangers recherchaient en Grèce les signes ou traces visibles d'une Antiquité révéralée, Goering fait de même sur l'Acropole en 1936 et même les officiers nazis de l'Occupation ; on n'aimait pas alors ni la chaleur, ni le vent ni la maigre végétation des Cyclades. Jusqu'en 1965 la Grèce reste un pays d'accès difficile, fréquentée par des privilégiés, motivés par les sites archéologiques et les îles proches d'Athènes (îles du golfe Saronique et Mykonos-Délos). La vingtaine d'années suivante voit exploser un tourisme de masse, profitant des charters et des prix bas : c'est à la fois le temps des circuits de visite, des longs séjours type Soleil-Syrtaki-Souvlaki, des jeunes, sac à dos, qui couchent sur les plages et des romantiques qui trouvent en Grèce un paradis pré-capitaliste perdu. Depuis la fin des années 1990, la forte augmentation des prix en Grèce, un intérêt moindre pour l'Antiquité, une génération nouvelle, ont entraîné un nouveau tourisme : le séjour fixe d'une semaine tout compris devient prépondérant. C'est un tourisme très sensible à la concurrence internationale puisqu'il ne s'intéresse nullement au pays, et qui met les hôteliers à la merci des tour-operators assez puissants pour imposer leurs exigences. Les professionnels tentent de promouvoir d'autres activités, conférences, sports d'hiver, trekking, stages de langue, de danse, de poterie, agrotourisme, pêche, plaisance et de prolonger la saison, mais les enquêtes montrent toutes que le tourisme balnéaire reste la motivation des 4/5 des personnes concernées.
- 46 On peut d'ailleurs remarquer que si le nombre total des touristes augmente, leur séjour a tendance à diminuer régulièrement, tout comme leurs dépenses¹⁹. Ainsi en 2013 le touriste étranger a dépensé en moyenne 763 euros par personne pour 789 en 2005, et il ne reste plus que 8 jours en moyenne pour 9 quelques années plus tôt.

Des touristes nouveaux

- 47 Comme dans d'autres pays du monde, on constate que la clientèle touristique change et se diversifie avec l'accession de nouvelles populations à ce type de distractions, nouvelle clientèle des pays émergents et surtout, dans le cas de la Grèce, nouvelle clientèle en provenance des pays anciennement communistes et socialistes, pays assez proches souvent que des liens culturels unissaient à la Grèce, une clientèle que seul le rideau de fer empêchait de visiter la Grèce.
- 48 On ne dispose pas encore des chiffres de l'année 2015 mais ceux de 2014²⁰ permettent de constater les grandes tendances.

Tableau : Arrivées d'étrangers non habitants en Grèce en 2014

Pays/Continent	Nombre	En % du nombre total	2014/2013 en %
Europe	19 477 049	88,4	+ 23,4

dont UE	13 249 459	60,11	+ 25,9
<i>dont Allemagne</i>	2 459 228	11,2	+ 8,5
<i>dont Grande Bretagne</i>	2 089 529	9,5	+ 13,2
<i>dont Bulgarie</i>	1 534 565	7	+ 27
<i>dont France</i>	1 463 157	6,6	+ 12
<i>dont Italie</i>	1 117 712	5,1	+ 15,9
Russie	1 250 174	5,7	- 7,6
Serbie	985 661	4,5	+ 26,6
Asie	1 411 665	6,4	+ 16,4
<i>dont Turquie</i>	976 758	4,4	+ 17,5
<i>dont Israël</i>	197 009	0,9	- 7,3
Afrique	49 043	0,2	+ 58,7
Amérique	890 318	4	+ 18
<i>dont États-Unis</i>	591 853	2,7	+ 26,9
Australie	183 080	0,8	+ 41
Total	22 033 463		+ 23%

- 49 On peut constater la forte augmentation globale, + 23 % en un an qui s'est poursuivie en 2015, une forte augmentation quasi générale, très rares sont les pays dont la participation a diminué et souvent par un effet mathématique de chiffres absolus très forts. La part des Européens reste largement majoritaire mais leur répartition géographique est beaucoup large qu'autrefois : tous les pays de l'Europe centrale ou orientale sont représentés, Bulgarie, Serbie, FYROM et Roumanie figurent en bonne place, même si certains de ces touristes peuvent être en réalité des saisonniers ; les chiffres disponibles pour les 9 premiers mois de 2015 indiquent une augmentation de + 149 % pour les Bulgares, de + 60 % pour les Roumains et les Italiens, près de 40 % pour les Macédoniens ex-yougoslaves. La présence des Russes qui avait augmenté spectaculairement depuis le début des années 2000, a diminué en 2014 à la suite des difficultés financières de la Russie et des effets de l'embargo européen, cela s'est aggravé depuis lors : on parle d'une diminution de 60 % en 2015, un grand choc pour certaines régions dont ils étaient devenus les clients majoritaires. Il faut également signaler l'augmentation régulière depuis le début des années 2000 du nombre des touristes turcs, reflet des rapports améliorés entre les deux États et des voyages de découvertes de lieux ancestraux (le même courant conduit des Grecs en Turquie).
- 50 Dans l'ensemble on constate depuis une décennie :
- une faible croissance du tourisme archéologique qui suit la disparition de la culture classique (le nouveau musée de l'Acropole permet une hausse des entrées, et les sites - hors Acropole- les plus fréquentés restent ceux qui se situent sur les trajets des croisiéristes, Héracléion et Lindos) ;
 - la diminution des touristes indépendants (Italiens et Français restent les plus fidèles à ce modèle) au profit de séjours d'une semaine en un point fixe, proche des aéroports où les

charters déversent les deux-tiers des touristes. Ce tourisme est le plus sensible à la conjoncture puisque n'entrent en ligne de compte que le prix, la sécurité et la dose de soleil. Cela entraîne la course au prix bas, avec services réduits et la concentration sur le littoral ;

- On remarque également la multiplication des résidences secondaires appartenant à des étrangers qui vivent là plusieurs mois par an, avec un regard différent sur le pays et des exigences autres, des résidents secondaires qui achètent et rénovent, construisent ou louent pour une longue durée. Enfin certains lieux (îles) sont à présent colonisés par une jet-set ravageuse.

L'espace « touristique »

- 51 L'industrie touristique influence l'espace par les infrastructures qu'elle demande.
- 52 L'espace touristique, vu la courte durée des séjours, est fortement lié aux transports. Le chemin de fer et le bateau ne conduisent plus qu'un 1 % des touristes vers la Grèce, c'est donc l'avion qui depuis la création des charters achemine 66 % des touristes et la route qui, retrouve de l'importance depuis l'apparition des touristes venant des Balkans et/ou d'Europe centrale, 33 %. Le trajet routier – voitures particulières ou autocars de lignes – localise ces touristes slaves sur les côtes du nord de la Grèce continentale, Thrace, Macédoine et Thessalie. Inversement la multiplication des aéroports accessibles aux vols internationaux et des vols *low cost* développe spectaculairement le tourisme dans les lieux concernés : il a suffi de l'arrivée de Ryanair pour que le trafic aérien de Kalamata augmente de 122 % en 2013. Les aéroports d'Athènes, d'Héracleion et de Rhodes restent (dans cet ordre) les plus fréquentés ; les arrivées toujours en augmentation à Mykonos, à Santorin ou à Zakynthos sont elles aussi étroitement liées aux capacités aériennes de chacune des îles.
- 53 L'espace touristique s'élargit. Ses bases restent les mêmes depuis trente ans, la Crète (24 % des nuitées enregistrées) et les Cyclades dont la domination se renforce, le Dodécanèse et les îles Ioniennes. Dans chaque région, le tourisme s'étale à partir du centre, au fur et à mesure que ce centre est saturé et que les transports s'améliorent : ainsi toute la côte nord crétoise à partir du centre Héraklion-Aghios Nikolaos, la quasi-totalité des Cyclades à partir du noyau Mykonos-Santorin-Paros, le Dodécanèse, à partir de Rhodes ou les îles Ioniennes à partir de Corfou. Même l'île la plus isolée et battue des vents attire des visiteurs ! Le tourisme gagne aussi certaines zones non maritimes, grâce aux résidences secondaires et à l'apparition de nouvelles formes de tourisme.
- 54 L'espace devenu touristique, change : les côtes s'urbanisent par mitage le long des routes (ainsi dans toute l'Attique, à Rhodes ou Cos, en Crète, dans les Cyclades par ex.), les villages perchés se vident au profit des ports et des plages, avant d'être restaurés et repeuplés par des Européens de l'ouest. Les activités non touristiques disparaissent. En été, le manque d'eau s'accroît, les transports sont saturés, mais les touristes sont aussi les clients de choix des artisans, des marchés agricoles (Rhodes ou Crète), il faut améliorer les infrastructures qui profitent à tous... C'est très clair : les îles ou les sites les plus fréquentés sont aussi ceux dont la population a augmenté rapidement depuis 20 ans. Néanmoins la concentration touristique sur les mois d'été aggrave certaines difficultés : multiplication des constructions sous utilisées qui nuisent aux paysages, approvisionnement en eau problématique et coûteux, problème des déchets.
- 55 Une sorte de lutte – commune aux zones touristiques en général – oppose les défenseurs d'un monde ancien (d'où rénovation de villages, définition de types architecturaux à

respecter obligatoirement, protection des côtes, mise en valeur de nouvelles zones archéologiques) et ceux qui, au nom des finances, des dettes à rembourser ou des économies à réaliser, poussent à la privatisation des côtes, des îles inhabitées, à la construction de grands ensembles touristiques au mépris des paysages et souvent, de l'écologie. Dans le contexte actuel, l'État et ses créanciers comptent sur la manne financière d'un tourisme de masse en plaçant ses conséquences au second plan.

Conclusion

- 56 L'un situé essentiellement hors de Grèce, l'autre par définition en Grèce, les deux constituant les principales sources de devises du pays et de grands fournisseurs d'emplois, le secteur maritime et le tourisme sont bien les deux piliers actuels de l'économie grecque. De chacun d'eux le pays espère plus encore : le regain d'activité du port du Pirée devenu le plus dynamique de la Méditerranée orientale après l'installation du chinois Cosco sur deux quais et la promesse négociée d'un troisième, la candidature de la Chine sur la privatisation du chemin de fer, dans le but de ravitailler toute l'Europe centrale et orientale et la Russie, à partir de lignes rénovées qui prendraient les containers au Pirée (en évitant les Détroits), l'espoir de voir encore gonfler le nombre des touristes dans les cinq années à venir... Dans les deux cas cependant se pose la question fiscale : jusqu'où aller sans tuer la poule aux œufs d'or... Obtenir davantage des armateurs sans les pousser à s'exiler, augmenter les TVA sur les hôtels et les restaurants (23 % depuis octobre 2015), sur les îles (fin du régime préférentiel qui compensait le problème du transport par bateau) sans provoquer une hausse des prix qui ferait fuir les touristes...

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

KARLAUTI Tzelina, 2006, «Ναυτιλία», in Kostas KOSTIS, Socrate PETMEZAS (dir.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κατά το 19ο αιώνα* [Le développement de l'économie grecque au XIX^e siècle], Athènes: Alexandraia, p. 421-462.

Sitographie :

On peut trouver des renseignements souvent remis à jour sur :

<http://www.statistics.gr>, INSEE grec

www.naftemporiki.gr, revue de la marine marchande grecque

www.e.nautilia.gr, revue de la marine marchande grecque

www.sete.gr, Association des entreprises touristiques grecques

www.ships-register.com, Lloyd's Register of Shipping-Fairplay

www.yen.gr, site du ministère des Infrastructures commerciales, de la Marine et du tourisme

Ici en particulier :

<http://www.naftemporiki.gr/finance/printStory/984232>, 30 juillet 2015

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/985874/safes-minuma-paramonis-stelnei-efoplismos>, 2 août 2015

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/989049/nea-foro-esoda-apo-tin-pontoporo-nautilia-erxontai-sta-dimosia-tameia>, 13 août 2015

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/989437/nees-epibarunseis-stous-naulomesites-fernei-i-upografi-tou-3ou-mnimoniou>, 14 août 2015

<http://www.naftemporiki.gr/finance/printStory/989892>, 17 août 2015

<http://www.capital.gr/story/3042806/auxanetai-i-forologisi-tis-pontoporou-nautilias>, 20 août 2015

http://sete.gr/media/3004/simasia_tourismou_sete_intelligence_report.pdf

<http://old.sete.gr/EN/TOURISM/Greek%20Tourism%20Basic%20Figures/Basic%20Figures%202012/>

<http://sete.gr/el/statistika-vivliothiki/statistika/?c=&cat=&key=&dates=2015&thematics=55763>

<http://sete.gr/media/4629/ypa-2015-and-slots-2016.pdf> (site du ministère du Tourisme)

http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourism%20Receipts/catID71/GR/140725_SeiraKatataksis2007-13%20new%20layout.pdf

http://www.grhotels.gr/GR/BussinessInfo/News/Lists/List/Attachments/408/GR_GreekTourismHotels2013.pdf

<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25166> (lien devenu inaccessible aujourd'hui).

<http://www.kpmg.com/fr/fr/issuesandinsights/decryptages/pages/grece-gestion-exemplaire-flotte-marchande.aspx>

NOTES

1. http://www.huffingtonpost.gr/2015/09/27/naytilia-erwthseis-apanthseisn_8201128.html. Les chiffres disponibles sont ceux que l'on peut trouver sur le site grec ELSTAT, ou le rapport annuel - 2014/2015 - de l'Union des Armateurs Grecs, <http://big.assets.huffingtonpost.com/annualreport.pdf>
2. On peut trouver les chiffres de Lloyd's Register of Shipping-Fairplay sur <http://www.ships-register.com/>
3. <http://www.naftemporiki.gr/finance/printStory/984232>, 30 juillet 2015.
4. <http://www.kpmg.com/fr/fr/issuesandinsights/decryptages/pages/grece-gestion-exemplaire-flotte-marchande.aspx>
5. www.naftemporiki.gr/finance/printStory/989892, 17 août 2015. Dans l'année 2015 jusqu'au 24 décembre, 836 627 migrants auraient été enregistrés en Grèce, dont 445 037

seraient passés par Lesbos ; ils sont tous acheminés sur le continent ! Chiffres de l'ONU, *Kathimerini*, 29 décembre 2015.

6. <http://www.capital.gr/story/3042806/auxanetai-i-forologisi-tis-pontoporou-nautilus>, 20 août 2015. Chiffres tous fournis par les armateurs.

7. Tzelina KARLAUTI, «Ναυτιλία», in Kostas KOSTIS, Socrate PETMEZAS (dir.), 2006, *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κατά το 19ο αιώνα*, p. 421-462.

8. KARLAUTI, «Ναυτιλία», p. 437 sqq.

9. Signe de l'importance des liens politique/armateurs et de la confusion légale : à peine formé, le gouvernement Samaras en juin 2012 doit accepter la démission de son secrétaire d'État à la Marine et de l'Égée, G. Vernicos, un armateur dont le SYRIZA révèle qu'il a des parts dans une société *off-shore* basée aux îles Marshall. Le ministre a rappelé alors que les sociétés maritimes installées en Grèce ont toutes légalement le statut juridique d'une société *off-shore*...

10. Près de 65 % de la flotte mondiale est immatriculée sous pavillon de complaisance...

11. http://www.huffingtonpost.gr/2016/04/13/oikonomia-efoplistes-_n_9678982.html , texte du 13 avril 2016, consulté le 17 avril 2016.

12. Auraient déposé un dossier à Chypre la Star Bulk Ship-management Co, l'Oceanbulk Container Ship-management Co, le Safe Bulkers Management, la Mantinia Shipping, le Navios Ship-management et Navios Tankers Management, Laskaridis Shipping, Neda Maritime Agency, New Shipping, Samos Steamship, Empire Bulkers, Alma Maritime, Target Marine Limited, Eshipping Limited, Chandris Ship-management Enesel, Almi Marine, Super-Eco Tankers, Allseas International Ship-management, FCN Ship Management, W Marine, Sun Enterprises Limited, Aims Shipping Corp, Astra Ship-management !

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/985874/safes-minuma-paramonis-stelnei-efoplismos>, 2 août 2015.

13. «Κάλεσμα σε ελληνικές ναυτιλιακές από Ντουμπάι», *Kathimerini*, 8 septembre 2015.

14. Il n'y a plus que 11 000 marins grecs, 70 000 retraités, car ils étaient près de 100 000 en 1980. D'une part, les armateurs préfèrent le marin asiatique moins exigeant, de l'autre, les Grecs eux-mêmes ne sont plus attirés par ces carrières exigeantes par rapport au salaire, même les jeunes officiers se font rares.

15. www.naftemporiki.gr/finance/story/989437/nees-epibarunseis-stous-naulomesites-fernei-i-upografi-tou-3ou-mnimoniou, 14 août 2015, <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/989049/nea-foro-esoda-apo-tin-pontoporou-nautilia-erxontai-sta-dimosia-tameia>, 13 août 2015.

16. Chiffres du site ministériel : <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25166> (lien devenu inaccessible aujourd'hui).

17. <http://www.e-nautilia.gr/alithies-gia-tous-misthou-twn-naulikwn/>, 12 octobre 2014.

18. Pour les chiffres les plus fiables voir les sites d'ELSTAT et du SEKE. En particulier ici : http://sete.gr/media/3004/simasia_tourismou_sete_intelligence_report.pdf

19. <http://old.sete.gr/EN/TOURISM/Greek%20Tourism%20Basic%20Figures/Basic%20Figures%202012/>

<http://sete.gr/el/statistika-vivliothiki/statistika/>

[c=&cat=&key=&dates=2015&thematics=55763](http://sete.gr/el/statistika-vivliothiki/statistika/?c=&cat=&key=&dates=2015&thematics=55763)

[http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourism%](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourism%20Basic%20Figures%202012/)

20Receipts/

catID71/GR/140725_SeiraKatataksis2007-13%20new%20layout.pdf

<http://www.grhotels.gr/GR/BussinessInfo/News/Lists/List/Attachments/408/>

GR_GreekTourismHotels2013.pdf

20. Sur sete.gr, voir document <http://sete.gr/media/4629/ypa-2015-and-slots-2016.pdf>.

RÉSUMÉS

Au moment où la Grèce s'enfonce dans une crise économique et financière sans fond, sa flotte marchande est la première du monde et l'activité touristique atteint en 2015 un chiffre record. Mais les armateurs, accusés de ne pas contribuer pas au budget dans la mesure de leurs moyens, menacent de quitter le pays si on touche à leurs privilèges... tandis que le tourisme, l'un des grands secteurs de fraude à la TVA, se plaint d'une augmentation record de la TVA... Cette communication veut simplement faire le point sur la situation actuelle.

While Greece is sinking in a bottomless economical and financial crisis, her merchant navy is the first in the world and the tourist activity reaches a peak in 2015. Nevertheless the shipowners don't contribute, it is said, to the national budget according to their means, while threatening to leave the country of their privileges are affected... and the tourism while offering many opportunities for VAT evasion, complains about the new VAT record increase... This communication means just to review the main points about these situations.

Ενώ η Ελλάδα βυθίζεται σε μία απύθμενη οικονομική και δημοσιονομική κρίση, η ελληνική ναυτιλία βγαίνει πρώτη στον κόσμο και ο τουρισμός γνωρίζει αλματώδη αύξηση το 2015. Οι εφοπλιστές κατηγορούνται γιατί δεν συνδράμουν στα έσοδα της χώρας με την έκταση των μέτρων τους αλλά αυτοί απειλούν να εγκαταλείψουν την χώρα αν θίγονται τα προνόμιά τους... Ταυτόχρονα ο τουρισμός, ένας τομέας ο οποίος προσφέρει πολλές ευκαιρίες για φοροδιαφυγή, παραπονιέται για την καινούργια σημαντική αύξηση της ΦΠΑ. Ο σημερινός μου λόγος έχει σκοπό απλώς να δώσει μερικά στοιχεία για την σημερινή κατάσταση.

INDEX

glossaire marine marchande, armateurs, tourisme

Mots-clés : marine marchande, armateurs, tourisme

motsclesel Εμπορική ναυτιλία, εφοπλιστές, τουρισμός, Ελλάδα, Εικοστός πρώτος αιώνας, Οικονομία, Κοινωνικές επιστήμες

motsclestr Ticaret filosu, Armatörler, Turizm, Yunanistan, Yirmi birinci yüzyıl, Ekonomi, Sosyal Bilimler

motsclesmk ТРГОВЕЦ МОРНАРИЦА, БРОДОСОПСТВЕНИЦИТЕ, ТУРИЗМОТ, ГРЦИЈА, ДВАЕСЕТ И ПРВИОТ ВЕК, ЕКОНОМИЈАТА, ОПШТЕСТВЕНИТЕ НАУКИ

Keywords : Merchant navy, Shipowner, Tourism, Greece, Twenty first century, Economy, Social sciences

Thèmes : Économie, Sciences sociales

Index géographique : Grèce

Index chronologique : vingt-et-unième siècle

AUTEUR

JOËLLE DALÈGRE

CREE-CEB, Inalco, Sorbonne Paris Cité