

**Position
du Conseil supérieur de la marine marchande
en vue du Grenelle de la mer**

A l'heure où sont connus les thèmes et la composition des quatre groupes de travail qui doivent se réunir en mai pour élaborer une stratégie nationale pour la mer et le littoral, le Conseil supérieur de la marine marchande tient à soumettre à la réflexion en cours les éléments suivants.

1. Le Conseil supérieur de la marine marchande se réjouit de la mise en place de cette réflexion collective qui, dans le prolongement du Grenelle de l'environnement, est appelée à réunir le plus large consensus autour d'une politique de développement durable en matière maritime, portuaire et littorale, à préciser les orientations du pays dans ces domaines, à définir les mesures et échéances de leur mise en œuvre et à prévoir les moyens nécessaires.

2. Le Conseil remarque au préalable que la dénomination même de « Grenelle de la mer » ainsi que les modalités retenues pour son organisation placent la réflexion qui s'engage sous les auspices à la fois du développement durable et de la préservation du milieu marin. Il est en effet essentiel, sans quoi cette réflexion manquerait son objet, de parvenir à des solutions équilibrées qui permettent d'exploiter le formidable vecteur de développement que constitue la mer tout en la protégeant des atteintes qu'elle pourrait subir. La France ne tire pas aujourd'hui les avantages économiques que sa position géographique privilégiée sur mer lui offre. Pour les accroître, les approches économiques, sociales et environnementale ne doivent pas être opposées dans un stérile face-à-face mais au contraire chaque fois que possible conjuguées et, mais seulement lorsque c'est nécessaire, arbitrées.

3. En particulier, sur le plan institutionnel, l'équilibre entre protection de l'environnement et développement des activités portuaires mérite de trouver de nouvelles formes d'expression, l'opposition frontale qui existe actuellement n'étant plus admissible au regard de la gravité des enjeux écologiques, sociaux, et économiques. Il importe d'instaurer un dialogue institutionnel entre toutes les parties prenantes selon un mode et des règles à déterminer.

En outre le transport maritime ne peut être appréhendé indépendamment d'une politique maritime globale qui intègre les différents usages et les différents enjeux de la mer (voir la récente directive cadre 2008/56/CE « stratégie pour le milieu marin »), qui vise à la mise en œuvre progressive dans les zones maritimes métropolitaines d'approches intégrées de la gestion de la mer sous la forme de stratégies marines déclinées à des échelles déterminées par les écosystèmes.

Cette approche intégrée pourrait être favorisée par la mise en place des conseils scientifiques d'estuaires et par des interactions plus systématiques entre le Conseil supérieur de la marine marchande et les autres conseils concernés.

4. Le Conseil souligne que la France manque de ports adaptés et de qualité avec des voies de desserte bien intégrées. Le port est un point nodal à l'interface entre la terre et la mer. Les projets

portuaires doivent être intégrés dans une logique d'aménagement de l'espace. Le Conseil appelle l'attention de l'Etat et des collectivités sur les conséquences souvent irréversibles aux dépens du domaine portuaire des arbitrages entre les réserves foncières portuaires et les réserves naturelles ou espaces protégés.

Le Conseil rappelle en outre toute l'importance d'une approche en termes de développement durable et de respect des écosystèmes marins pour les milieux insulaires, particulièrement dans les départements et les territoires d'outre-mer.

5. Le Conseil relève que 90% des échanges de marchandise empruntent la voie maritime. Or ce mode de transport est, de loin par rapport à l'avion et à la route, le moins polluant¹. La conséquence qui en résulte est claire: il convient non seulement de maintenir la part du transport maritime mais surtout de l'augmenter notamment en développant le cabotage intra-européen et avec les régions périphériques (Maghreb...). Le gain accessoire en étant le désengorgement des axes terrestres saturés. A cet égard les autoroutes de la mer constituent une voie prometteuse qui mérite d'être soutenue par les pouvoirs publics. Encore faut-il que des connexions terrestres adaptées soient réalisées pour soutenir les flux.

Le développement des ports français ne peut se concevoir qu'en étant intégré dans le réseau trans-européen de transports. Comme le rappelle l'organisation européenne des ports maritimes (ESPO), l'établissement d'un tel réseau est un élément capital pour la compétitivité et l'emploi en Europe. Il est donc essentiel de raccorder les liaisons là où elles présentent une discontinuité et de supprimer les points d'encombrement du trafic dans une perspective de développement durable.

6. Le fait que 65% seulement en valeur de nos approvisionnements nationaux soient assurés par les ports français montre l'ampleur de la tâche. Il importe, pour préserver les emplois d'aujourd'hui et ceux de demain, de gagner en compétitivité par rapport à nos concurrents européens.

La recherche d'une plus grande compétitivité n'exclut pas celle d'une certaine complémentarité entre les ports, ni d'organiser des démarches de coopération entre plusieurs d'entre eux notamment pour la prospection de débouchés commerciaux à l'étranger.

L'organisation d'une chaîne de transport cohérente grâce au développement de l'hinterland en liaison avec la façade littorale est une des conditions du succès. La desserte de l'hinterland, même loin du port maritime, devrait être assurée par des modes de transport eux-mêmes respectueux de l'environnement, c'est-à-dire en privilégiant les modes fluviaux et ferroviaires. Le Conseil souligne que les efforts fournis tant en matière d'investissements pour les grands ports maritimes qu'en matière organisationnelle par la récente réforme, doivent pour porter leurs fruits être poursuivis dans le domaine du raccordement aux voies de dessertes ferroviaires et fluviales. Une politique volontaire de « maritimisation » des trafics intra-communautaires suppose aussi des investissements adéquats dans les ports maritimes ou fluviaux afin de développer également le trafic fluvio-maritime.

En mer, l'emploi des équipages à des coûts qui ne présentent pas un différentiel de charges sociales trop important par rapport à la concurrence est également l'une des conditions auxquelles pourra être maintenu le pavillon français.

Parallèlement, la France doit s'efforcer de promouvoir dans les enceintes internationales une harmonisation des conditions sociales et salariales d'emploi des personnels navigants. De même, le Conseil supérieur de la marine marchande rappelle que les navires vétustes et aux normes techniques et sociales minimales ou infra-minimales demeurent un vrai problème et constituent un facteur grave d'insécurité et de dégradation potentielle de l'environnement.

1- Ceci n'exclut pas de continuer à développer des propulsions navales plus propres et des navires non polluants.

Ayant ses façades maritimes particulièrement exposées, notre nation doit poursuivre activement ses efforts de propositions au sein de l'OMI², de contrôle dans ses eaux et de coopération intra-européenne.

Le Conseil supérieur de la marine marchande fait pleinement siennes les recommandations émises par le Conseil de l'Union européenne concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018³ : « L'Union européenne a intérêt à promouvoir un transport maritime sûr, sécurisé et efficace sur des océans plus propres. ».

Le Conseil supérieur de la marine marchande préconise enfin la reprise de négociations en vue de sortir le registre international français (RIF) de la liste des pavillons de complaisance afin de mettre fin aux pratiques discriminatoires résultant dans certains pays de cette assimilation.

7. Le CSMM propose la mise en place d'une véritable filière de déconstruction des navires en fin de vie sur la base d'une réglementation contraignante au niveau international et national.

Le développement d'une telle filière, indispensable pour préserver les écosystèmes marins et promouvoir des conditions de travail acceptables sur tous les chantiers de démolition, serait générateur de savoir-faire et d'emplois. Il suppose que le coût de la déconstruction des navires soit intégré dans le calcul de leur amortissement.

8. Le CSMM rappelle en outre l'intérêt de développer la recherche/développement dans le domaine de la construction navale pour promouvoir la conception et l'utilisation de navires de commerce plus économes en carburant, moins émetteur en gaz à effet de serre et particules nocives.

9. Le CSMM rappelle également toute l'importance d'un recrutement et d'une formation de qualité pour les équipages⁴. L'enseignement maritime, s'il forme d'abord au métier de marin, sert aussi d'autres pans de l'économie en raison des possibilités importantes de reconversion qui, mieux connues, renforceraient l'attractivité de la marine marchande. Si la France ne formait plus de marins navigants au long cours, elle serait absente des enjeux mondiaux de développement durable que renferment les océans et qui demeurent pour nombres d'entre eux à découvrir.

10. Les actes de piraterie qui se multiplient depuis quelques mois nuisent à la bonne activité du transport maritime. Ils représentent une atteinte fondamentale au principe de libre pratique de l'espace maritime international et sont un facteur général de déstabilisation des échanges commerciaux mondiaux. Le Conseil demande que le France et l'Europe portent une réflexion d'ensemble construite et coordonnée afin d'imaginer des solutions appropriées et pérennes, pour réprimer et empêcher le développement de la piraterie.

11. Le maintien de navires sous pavillon national sur toutes les mers du globe est une condition nécessaire pour préserver la capacité de la France sur le long terme à prospecter et exploiter les richesses marines qui sont l'avenir de notre planète.

2 Organisation Maritime Internationale

3 - Communiqué de presse du Conseil de l'Union européenne – 2935ème session- Bruxelles, les 30-31 mars 2009.

4 - Voir les rapports du CSMM 2007 et 2009 consultables sur www.csmm.equipement.gouv.fr de

*Monsieur Patrick Retourné, sur « **le développement de l'emploi dans les activités maritimes** »,

*Monsieur Guy Sulpice, sur « **la formation maritime** ».