

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I I <sup>e</sup> L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mercredi

9 mars 2011

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 33

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

**Présidence de  
M. Serge Grouard**  
*Président*

– Table ronde, ouverte à la presse, sur le développement économique maritime avec la participation de M. Christian Garin, président d'Armateurs de France, M. Joël Jouault, représentant l'union fédérale maritime CFDT pour la marine marchande, M. Michel Le Cavorzin représentant la fédération nationale des syndicats maritimes CGT, M. Laurent Castaing, Président du Directoire et directeur général Grand Port Maritime du Havre, M. Jean-Pierre Quéneudec, président de l'académie de Marine, ou Mme Françoise Odier, présidente de la section Marine marchande, et M. Francis Vallat, Président de Cluster maritime français ..... 2



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a organisé une **table ronde sur le développement économique maritime** avec la participation de M. Christian Garin, président d'Armateurs de France, M. Joël Jouault, représentant l'union fédérale maritime CFDT pour la marine marchande, M. Michel Le Cavorzin représentant la fédération nationale des syndicats maritimes CGT, M. Laurent Castaing, Président du Directoire et directeur général Grand Port Maritime du Havre, M. Jean-Pierre Quéneudec, président de l'académie de Marine, ou Mme Françoise Odier, présidente de la section Marine marchande, et M. Francis Vallat, Président de Cluster maritime français.

**M. le président Serge Grouard.** Cette table ronde sur l'économie de la mer est la première d'un cycle de travail consacré à l'espace maritime. Elle sera suivie, la semaine prochaine, d'une seconde table ronde sur la biodiversité marine puis, le 12 avril, de l'audition de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Je remercie les participants d'avoir accepté l'invitation de la commission et je leur cède sans tarder la parole.

**M. Francis Vallat, président du Cluster maritime français.** L'économie de la mer est l'un des principaux atouts de la France à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, qui sera sans nul doute le plus maritime de l'histoire.

Avec la mondialisation, la *maritimisation* de l'économie semble irréversible. D'ores et déjà, 90 % des marchandises sont transportées par voie maritime, et les flux ont été multipliés par cinq ces trente dernières années. En 2020, ils représenteront entre 14 et 15 milliards de tonnes, contre 7 aujourd'hui. Environ 50 000 navires de commerce sillonnent les mers, soit une augmentation de 40 % en dix ans. Chaque année, près de 1,6 milliard de personnes empruntent les navires à passagers – autant que l'avion. On transporte, en moyenne, une tonne de marchandises par personne sur 7 500 kilomètres : 99,8 % de ce fret arrivent au port sans encombre.

Il est significatif que le coût moyen du transport de vingt tonnes de marchandises de l'Asie vers l'Europe soit nettement inférieur au prix d'un billet d'avion en classe économique. Dans le prix d'une paire de chaussures, les frais de transport ne représentent que quelques centimes. La puissance extraordinaire – voire, pour certains, dévastatrice – de l'outil maritime n'a cessé de s'accroître depuis la démonstration de Vasco de Gama qui, passant le cap de Bonne Espérance, a réduit d'un coup à néant la puissance vénitienne en permettant de vendre les produits d'Extrême-Orient moins cher à Lisbonne qu'à Venise. Plus près de nous, convoier un réfrigérateur de Shangai à Anvers coûte bien moins que d'Anvers vers Paris ou vers Lyon. Le transport maritime met la Chine à notre porte.

L'avenir de la terre, c'est la mer. C'est vrai pour l'énergie, l'alimentation, la recherche pharmaceutique, les minerais : on connaît seulement 10 % de la faune et de la flore sous-marine, seulement 5 % des sols sous-marins. L'espace maritime est une chance pour notre terre menacée par sa démographie et par l'épuisement des ressources traditionnelles.

Quels seront les enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle ?

Il y a d'abord, la sécurité maritime, avec les risques liés aux conteneurs et les navires géants : il sort aujourd'hui des chantiers navals des paquebots pouvant accueillir 8 500 passagers et des porte-conteneurs d'une capacité de 18 000 caisses – et bientôt de 23 000.

Une conscience navale et une pensée maritime européenne devront impérativement émerger.

Il conviendra de veiller à la sûreté en mer, en développant les garde-côtes, en assurant la protection des routes maritimes, en luttant contre la piraterie. Ayons le courage de dire que, si elle se produisait un jour, la guerre pour le pétrole ne serait pas une guerre « sale » !

Il faudra parvenir à un équilibre entre les impératifs de sécurité et de concurrence, entre le libéralisme d'inspiration anglo-saxonne et la mise en œuvre de régulations légitimes.

Il y aura des enjeux humains : il faut que les marines de commerce disposent de suffisamment d'officiers et de maîtres qualifiés. Il y aura des enjeux industriels, avec l'énergie renouvelable marine et la construction navale. Il y aura enfin des enjeux portuaires.

Un dialogue renouvelé et crédible avec les pays du tiers monde sera nécessaire ; il ne faudrait pas, *via* la déconstruction des navires et les pavillons de complaisance, leur envoyer un message selon lequel les pays riches devraient demeurer riches et les pauvres demeurer pauvres.

Il faudra renforcer la coopération entre la marine marchande et la marine nationale, désormais excessivement affaiblie. Aujourd'hui, la France ne pourrait plus répéter l'opération *Daguet*, qui lui a permis de participer à la coalition internationale durant la première guerre du Golfe. La marine nationale devrait en particulier revoir sa logistique, se concentrer sur les navires de combat, relancer les concepts de Force auxiliaire occasionnelle (FAO), de Force maritime de complément (FMC) ainsi que la Commission permanente d'adaptation des navires à la défense (COPAND).

Face à ces enjeux, je conserve bon espoir car la France reste la cinquième puissance commerciale du monde : un bateau touche un de ses ports toutes les six minutes. Elle dispose d'atouts considérables. Il revient à notre pays de saisir la chance qu'offre la mondialisation afin de compenser les délocalisations dont, comme beaucoup d'autres, il souffre. Dans cette optique, notre capacité maritime est essentielle. Grâce à l'outre-mer, notre territoire s'étend sur 11 millions de kilomètres carrés – et bientôt 12, grâce au programme *Extraplac*. Le secteur économique marin représente quelque 310 000 emplois – soit plus que l'automobile, le vin, l'industrie pharmaceutique, la banque, l'aéronautique ou l'aérospatiale – et 51 milliards d'euros en valeur de production. L'économie maritime française, ce sont onze fleurons mondiaux, des métiers internationaux et des sociétés qui font partie du peloton de tête, en termes quantitatifs comme qualitatifs, dans le secteur de l'assurance, de la classification, du courtage, du financement, de l'armement, de l'*offshore* – en particulier pétrolier –, de la sismique, de la recherche océanographique, de la construction navale civile et militaire.

Même dans les activités où elle est moins puissante, la France peut faire valoir de solides atouts. Si les effectifs de la flotte de commerce sous pavillon national ne sont pas à la hauteur de la cinquième puissance économique mondiale – encore faudrait-il comptabiliser aussi les navires contrôlés par les armateurs français –, elle est, depuis des années, l'une des meilleures au monde en termes de qualité et de sécurité. De même, la pêche française se bat, dans la douleur, pour une pêche responsable.

Dans bien des cas, les entreprises françaises ont conquis leurs positions récemment, par leurs propres moyens, contre une concurrence très dure : c'est le cas de Bourbon et de

Technip dans l'offshore, de Louis-Dreyfus Armateurs dans la pose et l'entretien des câbles sous-marins, et de nos compagnies d'assurance maritime, aujourd'hui à la troisième place mondiale hors marchés captifs, alors qu'elles n'existaient pas il y a vingt ans. Enfin, avec Brittany Ferries, nous devons être le seul pays au monde à posséder un armement paysan !

La réforme portuaire représente un enjeu considérable. Lorsqu'il l'avait lancée au début de l'année 2008, le Premier ministre avait évoqué la création de 30 000 nouveaux emplois. Ce chiffre nous semble sous-évalué : nous considérons qu'une capacité de traitement supplémentaire de 1 000 conteneurs aboutit à la création de 5 à 10 emplois permanents par an.

Si Anvers est actuellement la destination privilégiée pour le fret français, c'est qu'il est plus long, plus coûteux et surtout plus risqué pour les armateurs de passer par la France ; ils craignent que leurs navires ne s'y trouvent piégés, ils sont méfiants. La situation changera lorsque nos ports seront plus performants et plus crédibles car la géographie nous avantage : notre pays est idéalement placé au bout de la péninsule européenne. Alors que l'*hinterland* de l'Union européenne s'étend de plus en plus jusqu'à l'Europe centrale, que le Pas-de-Calais et le Rhin sont en train de devenir des goulets d'étranglement et qu'il n'y a plus de réserves foncières à Anvers et Rotterdam, la France possède encore des espaces disponibles, en particulier sur l'Atlantique et sur la Manche.

Enfin, l'année 2009 a vu le discours du Président de la République au Havre, celui du Premier ministre à Brest, la publication du Livre bleu et la première réunion depuis de nombreuses années d'un Comité interministériel de la mer (CIMER). Les acteurs maritimes français se reprennent à croire que l'État a conscience de l'importance du secteur pour le pays.

Est-ce à dire que l'avenir maritime de la France est assuré ? Si le socle est solide, il reste à prendre les décisions concrètes sans lesquelles nous en resterons à des velléités. Nos demandes sont simples : nous voulons un suivi du Livre bleu et de la stratégie maritime française et, pour ce faire, nous souhaitons que le comité interministériel de la mer se réunisse régulièrement.

Il ne s'agit pas d'exiger que l'État fasse tout et tout de suite. Nous sommes réalistes : nous savons que les finances publiques sont contraintes et que certaines mesures devront être repoussées. Cependant, nous voulons que, chaque année, on fasse le point sur l'état d'avancement de la stratégie maritime.

Pour la première fois, nous disposons d'un levier. Nous n'avons pas l'intention de le laisser gâcher, comme l'ont démontré les rassemblements historiques d'entrepreneurs du secteur maritime à Brest le 1<sup>er</sup> décembre 2009 et à Toulon en décembre 2010, rassemblements au cours desquels sont intervenus le Premier ministre, Mme Kosciusko-Morizet, la présidente du MEDEF et la plupart des dirigeants des métiers maritimes. Ce furent les occasions pour nous d'afficher la volonté et la solidarité des gens de mer, devenus une force incontournable pour le pays, et de rappeler que nous ne sommes pas des mendiants, mais des atouts !

**Mme Anne-Sophie Avé, déléguée générale d'Armateurs de France.** Je supplée le président Christian Garin, qui vous prie d'excuser son absence.

Contrairement à ce que l'on croit trop souvent, les armateurs ne sont pas les propriétaires des navires – en France, ce sont souvent des banques –, mais les entreprises qui les exploitent, en assurent la gestion technique et y affectent les marins compétents qui

garantiront la sécurité de la navigation. On compte en France une centaine d'armateurs de tailles diverses. On rencontre des fleurons mondiaux comme les groupes Bourbon, CMA CGM ou Louis-Dreyfus. Il y a aussi de petites entreprises qui rendent des services essentiels, comme le désenclavement des insulaires, et une multitude de bâtiments particuliers, comme les câbliers, les navires à passagers, les navires de fret, de vrac ou de pétrole – le transport maritime représente 90 % du transport mondial. Cette centaine d'entreprises exploitent environ un millier de navires, sur lesquels travaillent 10 000 marins.

Le Grenelle de la mer a favorisé la prise de conscience de l'importance de la mer en France ; en effet, si le pays fut une grande nation maritime à l'époque de Colbert, il avait depuis perdu de sa superbe.

Être armateur aujourd'hui, c'est jouer dans la cour de la mondialisation. Depuis l'ouverture communautaire, il n'y a plus de réservation de pavillon et, pour le trafic international, nous sommes en compétition avec des entreprises du monde entier – la concurrence des Chinois étant particulièrement rude. Nous travaillons en partenariat avec l'État – auprès duquel nous intervenons pour apporter notre expertise, et non dans une démarche poujadiste – afin de renforcer la compétitivité des armateurs français. Pourquoi faudrait-il, au nom d'Adam Smith et de David Ricardo, laisser les Chinois devenir les spécialistes du transport maritime ? Il est essentiel de conserver des armateurs et un pavillon français : c'est la souveraineté de la France qui est en jeu.

Par ailleurs, les armateurs français sont particulièrement soucieux de la qualité de leurs navires. On trouvera difficilement plus vertueux qu'eux. Il suffit de noter que, depuis la création du Registre international français (RIF), le pavillon français a toujours occupé l'une des trois premières places du classement établi dans le cadre du Mémorandum de Paris. Si, demain, il n'y a plus de pavillon national, la France ne pourra plus peser dans les organisations multilatérales. Comme il n'y aurait plus de navires français au large de nos côtes, nous aurions de grandes difficultés à faire respecter les règles environnementales. Il est très difficile de faire entendre sa voix et de défendre ses côtes si l'on n'est pas soi-même une grande nation maritime. Il existe donc un lien direct entre la présence d'armateurs français et la grandeur de la France maritime.

Qui dit mondialisation, dit application du droit international. C'est fondamental. Ce droit a été conçu, écrit et défendu par la France à l'époque où elle était une grande nation maritime. Il n'a pas été élaboré de manière irresponsable, et c'est à tort qu'on lit parfois qu'il favorise l'immunité de ceux que le président Chirac appelait les « armateurs voyous ». Il existe des moyens de faire appliquer ce droit de la mer sans entraver le trafic maritime. Être un grand pavillon nous permettra de protéger nos navires et nos marins.

Enfin, je souhaite donner un coup de chapeau au Gouvernement pour son action dans la lutte contre la piraterie au large de la Somalie. La France a été exemplaire : elle fut à l'origine de la mise en place de la force *Atalante*, elle dispose à l'ONU d'un ambassadeur dédié à la question de la piraterie. Nous sommes le seul pavillon au monde à pouvoir compter sur un tel soutien de nos autorités publiques. Pourvu que cela dure ! De notre côté, nous nous conformerons aux exigences de la Marine nationale afin de l'aider à nous aider.

La France maritime, ce sont des hommes, des navires, des entreprises et un État. Si l'État, les entrepreneurs et les organisations syndicales travaillent conjointement, la France fera de grandes choses.

**M. Joël Jouault, représentant l'Union fédérale maritime CFDT pour la marine marchande.** Je précise que nous sommes affiliés à la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et à la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

Le Grenelle de la mer a rappelé l'importance de la mer pour la France, qui n'est la deuxième puissance maritime mondiale qu'en termes de surface contrôlée. Elle pointe aux alentours du trentième rang économique, ce qui est fort regrettable. J'évoquerai deux sujets de préoccupation : l'emploi et la flotte, l'un n'allant pas sans l'autre.

On assiste actuellement à un *dumping* social, notamment dans le domaine du cabotage maritime, dont la France est quasiment absente. En revanche, la moitié des navigants français travaillent sur les ferries. On a réformé l'enseignement maritime, en créant l'École nationale supérieure maritime. La restructuration des lycées maritimes pose question, notamment en raison de la non-représentation des organisations syndicales dans les instances de décision.

Le RIF n'a pas été à la hauteur des espérances en matière d'emploi. En revanche, le nombre de navires est resté stable, on a progressé en tonnage, et l'*offshore* s'est développé – alors que la part du pétrole sera probablement appelée à se réduire dans les prochaines années.

Le Grenelle de la mer a su donner naissance à des emplois verts, notamment dans le secteur des énergies nouvelles. À cet égard, si la loi de 1992 impose une capacité de transport du pétrole brut sous pavillon français à hauteur de 66 % du volume raffiné, je ne pense pas qu'on ait intégré le gaz dans les énergies prochaines. Il constituerait pourtant une garantie majeure en matière d'emploi, dans la mesure où il pourrait y avoir des obligations de pavillon national sur un nombre sensible de navires.

Il existe en Europe un *dumping* social permanent à travers les changements de pavillon et les modifications d'immatriculation. Nous sommes en ce moment particulièrement préoccupés par l'absorption de Fouquet-Sacop par Sea Tankers et par le projet de Petromarine de faire passer d'ici à 2018 l'ensemble de sa flotte sous pavillon belge, pour des raisons économiques mais certainement pas sociales. Nous demandons avec fermeté la ratification de la Convention internationale du travail maritime afin, d'une part, de réguler la concurrence entre les pays et, d'autre part, d'améliorer les conditions sociales des navigants.

Le RIF a été déclaré « pavillon de complaisance » par l'intersyndicale. Pour sortir de cette catégorie, un certain nombre de conditions doivent être réunies. Elles concernent la formation professionnelle – aujourd'hui en recul – ainsi que le niveau d'emploi, non seulement au niveau des officiers, mais aussi de la maistrance, car il s'agit de la deuxième source pour assurer la continuité de la profession, *via* la promotion sociale. Si elle se tarissait, il y aurait pénurie d'officiers.

Il faut aussi mettre en œuvre la responsabilité sociale des entreprises. Des contraintes de plus en plus lourdes pèsent sur les navires du fait de la mise en place du code ISPS. Sur certains bateaux, les conditions de travail sont devenues quasiment carcérales, avec interdiction pour les navigants de sortir dans les ports. Nous considérons d'ailleurs que certains ports font preuve de complaisance : l'accès y est refusé aux organisations syndicales et les armateurs les utilisent pour remplacer les navigants. Ce n'est heureusement pas le cas en France, mais il existe de telles situations en Europe.

Nous recensons de plus en plus de navires abandonnés, donc de marins abandonnés, qui ne perçoivent plus de rémunération et sont livrés à eux-mêmes. Certes, il existe en France une ligne budgétaire leur permettant d'obtenir un pécule, que l'on récupère ensuite sur la vente du navire ou auprès de l'État concerné. Mais cela n'empêche pas une recrudescence inquiétante du phénomène.

S'agissant de la pêche, nous demandons la ratification de la convention STCW-F. Comme pour le commerce, elle favorisera la professionnalisation de l'activité, elle renforcera la sécurité, elle permettra de lutter contre la pêche illégale – qui, je le rappelle, représente 30 % de la capture. Elle constituera un outil de gestion des ressources.

**M. Michel Le Cavorzin, représentant la Fédération nationale des syndicats maritimes CGT.** Je me contenterai de compléter la déclaration du précédent intervenant, qui a donné un aperçu clair de notre situation.

Il importe de contrôler l'état technique des navires, car nous constatons que ceux qui battent pavillon de complaisance se délabrent très rapidement. Certains arrivent dans des états déplorables, conséquence d'une course exacerbée au gain qui s'effectue au détriment du navire lui-même et de son équipage. Récemment encore, dans des ports français, des marins peu ou pas formés ont embarqué sans être capables de répondre aux exigences de sécurité. C'est inacceptable ! Nous nous réjouissons d'entendre que le pavillon français est l'un des meilleurs en matière de sécurité ; il faut poursuivre dans cette voie.

Il y a aujourd'hui pénurie de marins, tant dans les fonctions d'officier que pour le personnel d'exécution. L'attractivité de la profession doit être renforcée et la formation améliorée.

Nous sommes nous aussi affiliés à ETF et à ITF, dont cinq inspecteurs assurent le contrôle de certains ports français, retenus selon le critère de la présence plus ou moins importante de pavillons inscrits sur la liste noire d'ITF. Nous souhaitons une plus grande coopération avec ces inspecteurs, qui ne sont pas assez reconnus dans le milieu maritime, alors qu'ils jouent un rôle crucial sur le plan social.

Alors que, sur les navires arborant le pavillon français, on trouve des navigateurs français, bien formés, qui travaillent ensemble et donnent toute satisfaction, on compte jusqu'à six ou sept nationalités différentes à bord des navires battant pavillon de complaisance. L'entente parmi les marins, alors, n'est pas toujours bonne et, en cas d'avarie, les difficultés de communication peuvent mener à la catastrophe. Afin de remédier à cette situation, il convient de ratifier la convention de l'Organisation internationale du travail et de veiller aux compétences du personnel navigant.

**M. Laurent Castaing, président du directoire et directeur général du Grand port maritime du Havre.** Je précise que je ne m'exprimerai pas au nom de l'ensemble des ports français, mais seulement en tant que directeur du port du Havre.

Au risque de faire figure de vilain petit canard dans cette table-ronde, je ne suis pas là pour défendre le pavillon français. Aujourd'hui, les ports sont ouverts, la liberté du commerce est l'un des fondements du monde moderne, et ma mission consiste à accueillir tous les navires, avec les avantages et les inconvénients que cela comporte. Il n'y a pas si longtemps, lorsque les nations européennes avaient des colonies, leurs ports étaient réservés aux trafics et aux armateurs nationaux ; cette pratique a marqué les esprits et certaines

personnes pensent encore que le directeur du port oriente le trafic et reçoit des ordres secrets du Gouvernement ! Il faut lutter contre cette idée reçue.

Aujourd'hui, pour convaincre les opérateurs, le directeur ne peut compter que sur l'efficacité de son port. Une nation comme la nôtre a besoin de ports dynamiques. D'abord, parce qu'il s'agit d'un impératif économique : dans le cas contraire, on se trouverait dans une situation autarcique où tout coûterait plus cher. Ensuite, parce que le transport maritime est bon marché et que les océans s'apparentent à un immense réservoir de matières premières et de produits manufacturés dans lequel les nations vont puiser. Une nation moderne se doit de rechercher l'accès le plus rapide et le moins onéreux à la mer.

Des milliers d'emplois sont en jeu. Et même si les chiffres avancés intègrent les emplois induits, il ne s'agit pas d'un amalgame abusif car, sous l'effet d'un mécanisme économique simple, ceux-ci tendent à se rapprocher du port par lequel les marchandises transitent. On a pu le vérifier à Anvers.

Si nous voulons conserver nos ports, nous devons être attentifs à quelques éléments. Premièrement, il faut qu'ils fonctionnent, y compris sur le plan social. Pour cela, les forces en présence doivent reconnaître la nécessité de se mettre autour d'une table et de réfléchir en termes d'efficacité. Pardonnez-moi ce parti-pris politique, mais le temps n'est plus à la lutte des classes.

**M. Daniel Paul.** Quelle idée !

**M. Laurent Castaing.** Disant cela, j'ai sans doute outrepassé mon mandat ; je retire donc mon propos.

Je souhaiterais néanmoins que les acteurs sociaux examinent ensemble comment rendre nos ports plus efficaces, sans craindre de s'inspirer de ce qui se fait ailleurs. L'industrie – d'où je viens – a été capable, sous les coups de la concurrence, de se remettre en cause. Cela n'a pas été le cas des ports.

Par ailleurs, il y a un effet médiatique terrible : tout ce qui se passe est étalé dans les journaux. Les correspondants des armateurs du monde entier, voyant les ports français en grève, se posent des questions, ce qui nous fait souvent plus de tort que le conflit en cours. Souvent, à Anvers, on annonce que le port ne fonctionne pas à cause du brouillard, mais celui-ci masque parfois des éclusiers ou des dockers qui refusent de travailler. Il faudrait moins parler des ports.

Deuxièmement, si l'on veut rester dans la compétition, des investissements sont nécessaires. Quelle part l'État doit-il assumer ? Sans prendre position dans le débat, je noterai que les plus grands ports européens équilibrent leurs comptes en allant chercher des financements sur les marchés de capitaux ; il n'est donc pas obligatoire que la puissance publique soutienne la totalité des investissements. Évidemment, plus le port est petit, plus c'est difficile ; l'action portuaire a alors un rôle d'aménagement territorial. Toutefois, les considérations locales doivent impérativement s'inscrire dans une vision nationale.

Troisièmement, la – bonne – réforme que vous avez adoptée va mettre les entreprises, qui ont longtemps vécu à l'ombre des ports, face à leurs responsabilités : elles devront devenir de vraies sociétés, qui se modernisent et qui investissent. Mais peut-être ne s'y sont-elles pas assez préparées.



Quatrièmement, il faut renforcer la liaison avec l'*hinterland*. Stop aux idées reçues : il ne s'agit pas seulement d'un problème d'écologie ou de développement durable. Si le port de Hambourg évacue 35 % de ses conteneurs par le train, ce n'est pas pour défendre l'environnement, mais pour des raisons d'efficacité économique. Sur ce terrain, la France est en retard sur les autres pays européens. Il faut améliorer les infrastructures, mais également veiller à leur bon usage : il ne sert à rien de construire des voies ferrées si elles ne sont pas utilisées par des entreprises efficaces.

On en revient à la défense du pavillon français, qu'il convient d'assurer si l'on veut développer la liaison des ports français avec le reste de l'Europe, alors que se met en place un réseau transeuropéen de transport. Vieille lune ? Détrompez-vous : il existe des demandes en ce sens. Ainsi, un grand industriel allemand du bord du Rhin a demandé, il y a quelques mois, à travailler avec nous pour ne plus être dépendant de sa seule liaison rhénane avec Anvers et Rotterdam.

Faudrait-il que les opérateurs portuaires soient nécessairement français ? D'ores et déjà, ce n'est plus le cas ! Et si l'on craint les investisseurs asiatiques et moyen-orientaux, qui sont pourtant des partenaires comme les autres, tout le monde semble ignorer que les Belges sont déjà très présents dans nos ports, et que la compétition est très sérieuse. La défense du pavillon français nécessite sans doute que tous les opérateurs portuaires ne passent pas entre des mains étrangères, mais nous n'en sommes pas encore là.

**M. Jean-Pierre Quéneudec, président de l'Académie de marine.** Pour l'Académie de Marine, vieille dame de deux cent cinquante-neuf ans, l'activité maritime d'aujourd'hui témoigne du conflit grandissant entre l'affirmation continue de la mondialisation économique et la division du monde en entités politiques souveraines.

Tandis qu'une approche ne voit dans les États que de simples obstacles au développement des échanges permis par une mondialisation débridée, ces États, quels qu'ils soient, s'efforcent de développer la régulation de l'activité maritime afin d'en conserver le contrôle. La mondialisation est une réalité de toujours du transport maritime. Les États, à commencer par la France, en ont toujours organisé la défense pour garantir la sécurité de leurs approvisionnements. Ils ont aussi pris en charge l'emploi des gens de mer : historiquement, les « inscrits maritimes » formaient la réserve des équipages des flottes de guerre.

Sous l'Ancien Régime, le pacte colonial réservait au pavillon national le trafic entre la métropole et les colonies. La Révolution vit l'adoption par la Convention d'un acte de navigation assurant à ce pavillon le monopole des importations et des exportations de la République. Sous la Restauration sont venues les surtaxes de pavillon. La réserve du trafic au pavillon français s'est ensuite maintenue pour le cabotage et le trafic avec l'outre-mer.

La décolonisation a donc été un choc pour le transport maritime français. Il en a été de même de la construction européenne. Non seulement la libre circulation des travailleurs s'appliquait, mais elle touchait un secteur jusqu'alors administré, les différentes formes d'assistance prodiguées entraînant un surcoût pour le pavillon français.

À partir des années 1960 sont aussi apparus les risques de pollution des côtes françaises. Les évolutions des règles du droit de la mer ont poussé la France à se comporter de plus en plus en État côtier.

La France continue à se vanter d'être, avec une zone économique exclusive (ZEE) de 11 millions de kilomètres carrés, la deuxième puissance maritime du monde. Mais de combien d'avions et de navires dispose-t-elle pour les surveiller ?

Notre pays a également eu le réflexe de se transformer en État du port ; il est à l'origine du premier Mémorandum de Paris, en 1979. Enfin, chacun ici l'a reconnu, la France doit rester un État du pavillon.

La marine française est-elle en déclin ? Certes, quatrième marine du monde en 1948, elle n'en est aujourd'hui que la vingt-neuvième ou la trentième par le nombre de navires et le tonnage. Il reste que l'un des trois premiers armateurs de porte-conteneurs dans le monde – tous européens – est français.

La précieuse expérience de notre pays dans l'exploitation de l'outil naval doit être préservée : la part du savoir-faire et de la technologie s'accroît dans la construction de navires et de structures à forte valeur ajoutée. La création de l'Académie de marine, en 1752, a coïncidé avec l'essor de la navigation maritime moderne pendant la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, lui-même intimement lié à celui des sciences et des techniques. Peut-être faut-il s'en souvenir pour souligner aujourd'hui l'importance du savoir scientifique et intellectuel dans l'industrie maritime.

La France dispose d'emplois maritimes qualifiés. La création de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) est un atout à exploiter. N'oublions pas les initiatives privées, comme l'association La Touline, dont l'objectif est de placer les navigants français. La dissémination dans le monde des qualifications françaises peut être envisagée avec d'autant plus d'optimisme que la France a aussi à faire valoir son expérience dans d'autres métiers liés au commerce maritime : expertise technique, certification – je pense au Bureau Veritas – contrôle et suivi des navires, assurances et crédit maritimes.

La France jouit donc d'atouts pour tenir sa place dans le monde maritime. Il lui suffit de s'en servir : comme l'a écrit, il n'y a pas si longtemps, le romancier chinois Yan Lianke, « *le fleuve qui coule n'a pas besoin de savoir d'où vient l'eau, et l'eau qui coule n'a pas besoin de se demander si le fleuve a été creusé pour elle* ».

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis des crédits des affaires maritimes.** La mer couvre 70 % de la superficie de la planète. Les deux tiers de la population mondiale habitent à moins de 80 kilomètres d'une côte. L'économie maritime et la protection de l'environnement sont aussi étroitement liées. Produisant de cinq à vingt fois moins de CO<sub>2</sub> que le transport routier, et jusqu'à cent fois moins que le transport aérien, le transport maritime est le plus écologique de tous.

L'Europe a parfois tendance à dévaloriser ses atouts et à considérer que la Chine ne pourra plus être rattrapée. Mais le continent représente 40 % du trafic maritime mondial de marchandises. La Chine, l'Inde, les États-Unis ne viennent que derrière elle. Comme l'a rappelé le président de l'Académie de marine, les trois premiers armateurs mondiaux de porte-conteneurs sont européens : le danois Maersk, l'italo-suisse MSC et le français CMA CGM.

Depuis 2002, la politique maritime de la France s'affirme à travers quatre axes d'action : la sécurité maritime, le développement des grands ports, la croissance du pavillon

français, et la formation maritime. J'en assume, au nom du Parlement, ma part de responsabilité.

Je ne reviendrai pas sur l'action remarquable de la France en matière de sécurité maritime, ni sur les nombreuses mesures prises par le Gouvernement. Les *centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage* (CROSS) ont été modernisés. L'inspection des navires a été améliorée : 30 % des bateaux relâchant dans les ports français en font aujourd'hui l'objet, et l'effectif des inspecteurs a doublé – de 60 à 126. L'identification de zones refuges permet désormais aux autorités françaises et britanniques de positionner un navire en difficulté à l'abri des courants et d'éviter les marées noires. Le savoir-faire des préfectures maritimes est reconnu. Elles sont dotées de moyens : chaque zone est pourvue d'un remorqueur de haute mer, ainsi l'*Abeille-Bourbon* à Brest, l'*Abeille-Liberté* à Cherbourg et l'*Anglian Monarch* – que nous partageons avec les autorités de Londres – dans le Pas-de-Calais. Alors que, depuis la catastrophe de l'*Erika*, 345 incidents de mer ont été répertoriés, aucun n'a dégénéré en accident.

Ce résultat n'est cependant pas définitif. Nos amis anglais semblent avoir décidé, pour des raisons budgétaires, de mettre fin à la présence d'un remorqueur dans le Pas-de-Calais. Le Premier ministre a fait une représentation auprès de son homologue britannique, en raison du caractère unilatéral de la décision, alors que l'usage de l'*Anglian Monarch* est partagé entre la France et le Royaume-Uni. Par ailleurs, le coût annuel des quatre remorqueurs anglais postés entre la Cornouailles et le Pas-de-Calais est de 15 millions d'euros, à comparer avec le milliard d'euros qu'a coûté le sinistre de l'*Erika*. Le tarif d'assurance est attractif !

De plus, comme l'a exposé M. Francis Vallat, de nouvelles difficultés sont à attendre de la circulation maritime dans le Pas-de-Calais. Aujourd'hui, 700 navires par jour l'empruntent ; dans cinq ans, ils seront 1 000. Ne faudrait-il pas obliger certains navires à prendre à bord des pilotes hauturiers, créer l'équivalent des tours de contrôle du monde aéronautique pour guider les navires dangereux, ou encore édicter de nouvelles interdictions de circulation, à l'exemple de celle décidée à Malaga, à l'initiative du Président Jacques Chirac, pour les pétroliers à simple coque âgés de plus de quinze ans ?

M. Castaing a raison signaler le caractère économique incontournable des ports français : 40 000 emplois directs, sur les quais et les zones logistiques, et 120 000 emplois indirects. Or, l'élément moteur de la croissance du fret maritime de demain, c'est le transport par conteneurs. Si 4 millions d'entre eux transitent par les ports français – dont 2,4 millions au Havre soit 55 % du trafic- le seul port d'Anvers en traite 4 autres millions. C'est dire quelles perspectives de croissance s'ouvrent aux ports français s'ils se dotent des moyens d'agir. Les négociations entre partenaires sociaux s'achevant, à mon sens, par une paix honorable, l'activité devrait reprendre normalement. Ce n'est pas une rêverie de penser qu'en six ou sept ans, 5 000 emplois supplémentaires pourraient être créés au Havre.

Aujourd'hui, le pavillon national français – pavillon 1<sup>er</sup> registre, registre *international* français (RIF) et registre DOM-TOM – comprend 310 navires, contre 210 il y a quatre ou cinq ans. Le nouveau régime constitue un succès relatif. Les 1 600 emplois induits par sa création ne sont toutefois pas suffisants. Ces 310 navires doivent être rapportés aux 1 000 navires sous contrôle d'armateurs français. On voit bien l'intérêt d'un règlement du problème de la complaisance, qui rebute de nombreux armateurs. Il convient de mettre fin aux éléments contraires au bon sens signalés par Mme Avé : la protection sociale offerte par le pavillon français est bien supérieure à celle du pavillon belge. MM. Quéneudec et Vallat l'ont rappelé : le pavillon français, ce sont des emplois français, de la richesse créée en France par

des armateurs français, et une dynamique positive. Il faut, chers partenaires sociaux, signer la paix des braves !

La formation des marins est un enjeu capital. L'ENSM, qui réunit les quatre centres de formation de Marseille, Nantes, Saint-Malo et Le Havre, sera une école d'ingénieurs. L'objectif poursuivi par sa création est la dynamisation de l'enseignement maritime, son insertion dans le cursus LMD – licence, master, doctorat – et, sur cette base, son ouverture à l'ensemble des universités et des écoles d'ingénieurs françaises et étrangères s'intéressant au transport maritime. C'est une révolution copernicienne.

Actuellement, les quatre centres scolarisent 1 000 élèves. Chaque promotion en comporte 300. Au Havre, nous avons fait le pari au de tripler cet effectif : passer à 1 000 élèves. Alors que le déficit en officiers se monte à 1 000 en France et 10 000 en Europe, il faut avoir l'audace de répondre à la croissance annuelle de 8 % du trafic maritime mondial. L'école sera transférée de son site actuel de Sainte-Adresse, devenu vétuste, vers les docks. Nous y créons un centre de recherche sur la sécurité maritime. En effet, il n'est pas d'école d'ingénieurs digne de ce nom sans centre de recherches. De surcroît, les banques de données produites par les institutions voisines chargées de la sécurité maritime – la préfecture maritime, les CROSS, le Bureau enquêtes accidents – ne sont pas utilisées aujourd'hui de façon systématique et scientifique. Le centre de recherches les exploitera pour maîtriser l'accident de demain.

Enfin, les métiers de la mer – assureur et courtier maritimes, armateur, expert, banquier, fiscaliste, juriste, consignataire, mais aussi contrôleur de navires, enseignant maritime, administrateur des affaires maritimes, officier de port, expert de société de classification, juge et avocat spécialisés en droit maritime, marin du remorquage, pilote ou encore lamaneur – constituent un ensemble riche et diversifié. Le développement de la filière maritime est un enjeu essentiel pour leur succès. Ces professions s'exercent à l'international, leur présence est capitale pour notre pays. Depuis 2002, les pouvoirs publics avancent avec intelligence et succès, même s'ils rencontrent parfois des réticences.

Enfin, le domaine maritime de la France classé en ZEE, le deuxième du monde, est non pas de 11 mais bien de 12 millions de kilomètres carrés, comme l'a rappelé M. Francis Vallat. Ce million de kilomètres carrés supplémentaire, deux fois la superficie du territoire national, a été obtenu grâce à l'excellence des travaux et des négociations menés par l'IFREMER, leader mondial en la matière. Nous devons saisir ensemble cet atout formidable pour la France et l'Europe.

**M. Maxime Bono.** Merci, monsieur le président, pour avoir organisé cette nécessaire table ronde.

Malgré les espoirs suscités par le Grenelle de la mer, et alors que les chiffres présentés par le président Vallat devraient parler d'eux-mêmes, nos concitoyens continuent à appréhender le fait maritime avec difficulté.

Quels sont les premiers résultats des autoroutes de la mer, mentionnées par la loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ? Connaît-on le trafic de la première d'entre elles, la ligne Nantes-Gijón ? Quelles sont ses perspectives ? Quelles nouvelles lignes pourrait-on voir établies dans un avenir bref ?

Cent millions d'euros ont été inscrits dans le cadre du grand emprunt pour l'amélioration de la performance des navires. Quelles sont les orientations qui se dessinent ? Quelle sera la fonction du Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités navales (CORICAN), issu d'un engagement du Grenelle de la mer et mis en place en mars 2010 ? Quel regard portez-vous sur cette nouvelle institution qui regroupe la communauté maritime ?

De mon point de vue, il est impossible que notre pays accède à une conscience maritime forte sans pavillon national fort. Quel est votre sentiment sur les appels d'offres lancés par la Marine nationale – pour des remorqueurs *Abeille* notamment – qui laissent aux soumissionnaires le choix de leur pavillon ? Je n'imagine pas l'*Abeille-Languedoc*, basée à La Rochelle, armée d'un équipage étranger, quelles que puissent être ses qualités.

Pour sortir de l'impasse dans laquelle se trouve le RIF, peut-être le temps est-il venu pour chacun des partenaires de la négociation de faire un pas vers les autres.

Enfin, la bataille des ports se gagnant à terre, le dernier schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) donne-t-il satisfaction aux opérateurs portuaires et aux gestionnaires de ports, notamment pour leur désenclavement ?

**M. Yanick Paternotte.** Quelle est la part du pavillon français dans les 72 % des échanges mondiaux qui passent aujourd'hui par la mer ? Quelles sont ses perspectives d'évolution ?

À Dunkerque, une filiale d'Eurotunnel, Europorte, a installé un terminal multimodal utilisant le rail. Quelles premières conclusions peut-on en déduire sur l'appétence du monde maritime pour ce type de solution, qui impose notamment, pour éviter une rupture de charge, l'installation sur les emprises portuaires des opérateurs ferroviaires de proximité ?

Comment les armateurs se positionnent-ils à l'égard des autoroutes de la mer, issues du Grenelle et présentes dans le SNIT ? L'intérêt manifesté il y a deux ou trois ans pour une ligne entre Marseille, Gênes et Barcelone, notamment par CMA CGM, semble s'être réduit.

La Cour des comptes a dénoncé le déclin économique du port de Marseille et le blocage social qu'y imposent les syndicats. Le trafic phocéén ne représente aujourd'hui que la moitié de celui de Barcelone, le tiers de celui du Havre, et 10 % de celui de Rotterdam. Dans des conditions d'apaisement durable du climat social et de retour de la confiance – je ne suis pas sûr que la paix obtenue ne comporte pas quelques éléments de capitulation en matière de retraites –, quel serait le potentiel du port de Marseille pour le trafic de conteneurs, et donc en termes d'emplois directs et indirects ? J'ai cru comprendre que les 0,9 million d'unités pourraient passer à 2 millions. Que le trafic puisse plus que doubler me semble stratégique, y compris pour la conduite de négociations plus sereines : aujourd'hui, celles-ci, loin de se fonder sur une dynamique, ne prennent en compte que l'existant !

**M. Daniel Paul.** Les solutions adoptées dans le transport maritime ont souvent été marquées du sceau libéral. Or, et cela a été rappelé, cette activité a été relativement protégée pendant longtemps. Issu moi-même d'une famille de marins, j'ai le souvenir de revenus meilleurs que ceux des métiers terrestres. Que tel ne soit plus le cas aujourd'hui est sans doute une source de désaffection.

J'ai voté contre la création du RIF. Sauf élargissement du recrutement de Français au-delà du personnel officier, je répéterais ce vote aujourd'hui.

Le coût du transport maritime n'est parfois que de quelques centimes par produit. C'est vrai, la bataille se joue non pas en mer, mais sur terre. Les profits supplémentaires sont gagnés sur la part qui devrait aller aux hommes. Les conditions de travail se sont dégradées : si la sécurité des navires en France s'est beaucoup améliorée – il faut en remercier, hélas, aux catastrophes qui ont jalonné les trente dernières années du XX<sup>e</sup> siècle –, des décisions contestables ont été prises. Ainsi, au Havre, l'ouverture du remorquage à la concurrence se traduit par la disparition, qui n'était souhaitée par personne, d'une entreprise et la mise au chômage de soixante-dix salariés.

L'industrie navale est en grande difficulté. Il ne subsiste qu'un seul chantier de construction. Un grand port comme Le Havre ne peut plus offrir de réparation navale à proprement parler : nous ne disposons plus de ces stations de réparation capables de faire face aux incidents habituels que connaissent les navires.

Si chacun se félicite des progrès continus de la sécurité, l'accroissement des dimensions des navires crée des risques nouveaux. Un porte-conteneurs d'une capacité de 18 000 ou 23 000 boîtes ne se manipule pas comme un modèle de 10 000. La qualité croissante des machines et des systèmes électroniques ne permet pas forcément de conjurer tous les risques de sécurité, notamment pas ceux dus à l'accroissement du trafic dans le Pas-de-Calais.

Je rappellerai aussi pour mémoire les interrogations que peut susciter la multiplication des parcs éoliens *offshore*. Certains sites sont sans doute moins pertinents que d'autres.

L'efficacité d'une chaîne doit se constater jusque dans ses ultimes maillons. Or, si le Président Chirac a décrété Port 2000 d'intérêt national en 1995, ledit intérêt national s'est malheureusement arrêté aux limites du territoire portuaire : à aucun moment il n'a été pris en considération pour les liaisons terrestres. Quinze ans plus tard, nous continuons à payer les conséquences de cet oubli. Le contournement de la région parisienne n'est pas achevé ; il continue à progresser, tronçon par tronçon, au bon vouloir des contrats de projets État-régions. Pour peu qu'elle soit construite, dans quel délai la ligne à grande vitesse entre Le Havre et Paris entrera-t-elle en service ? Aujourd'hui, les trains de voyageurs et de marchandises, peu rapides, continuent à circuler sur les mêmes voies. L'autoroute n'a relié Paris au Havre – l'un des tout premiers ports de France voire le premier – qu'en 1984, après Deauville, et seulement parce que la chambre de commerce et d'industrie a financé la construction. La mise en place des liaisons structurantes relève des responsabilités publiques européenne et nationale ! Les infrastructures terrestres ne sont pas à la hauteur des équipements portuaires.

Quelles sont les mesures envisagées pour accompagner l'évolution de l'industrie française de la déconstruction des navires ? La laisser dans son état actuel est impossible à concevoir.

La création d'un pavillon européen est-elle à l'ordre du jour ?

Quel est l'état de développement des autoroutes de la mer ? J'estime qu'elles ne peuvent voir le jour sans aide financière publique au démarrage.

La croissance du transport maritime se poursuivra-t-elle au rythme actuel ? La Chine semble plus attentive désormais au développement de son marché intérieur qu'à ses exportations.

La fonte des glaces est-elle susceptible d'entraîner la réouverture du passage du Nord-Ouest ? La marine marchande y trouverait-elle un intérêt ?

Enfin, quelles sont les conséquences prévisibles de la hausse continue du prix du pétrole sur le mode de propulsion des grands navires qui vont sillonner les mers dans les prochaines années ?

**M. Philippe Boënnec.** L'avenir de la terre est en mer, mais l'acceptation de cette idée suppose une révolution culturelle. Quels gisements d'emplois peut-on prévoir dans ce secteur dans les dix, quinze, vingt ou trente prochaines années ?

Il est regrettable qu'il ne subsiste plus qu'un seul chantier naval français, à Saint-Nazaire. Qu'en est-il, dans ce contexte, des navires du futur ?

En troisième lieu, quel est l'avenir des grands ports maritimes ? Comment concilier, notamment, la création de réserves naturelles, comme c'est le cas dans l'estuaire de la Seine et prochainement dans l'estuaire de la Loire, avec l'étalement des plateformes portuaires ?

Il faut, en outre, prendre en compte l'*hinterland* : il est inutile de construire de grands ouvrages portuaires si nous n'avons pas l'ambition de les relier au reste du territoire.

Quelles sont enfin, selon vous, les perspectives des énergies renouvelables dans le milieu maritime, qu'il s'agisse des éoliennes *offshore*, des hydroliennes ou de l'ensemble des dispositifs susceptibles d'utiliser le potentiel énergétique de la mer pour permettre à la France d'atteindre l'objectif de réduction de 22 % d'énergies renouvelables en 2023 ?

Il me semble, pour finir, que le pavillon français doit être défendu. À l'Assemblée nationale, nous le défendrons !

**M. Christophe Priou.** Je rappelle que les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige* n'ont pas eu lieu dans la Manche, mais dans l'Atlantique. Dix ans plus tard, les procédures judiciaires sont toujours en cours, même s'il est vrai que les trois paquets *Erika* I, II et III ont contribué à améliorer la sécurité. Cependant, le trafic maritime s'opérant à l'échelle mondiale, les règles du jeu ne sont pas les mêmes partout et les intérêts des pays peuvent diverger. Quel jugement portez-vous à cet égard sur l'Organisation maritime internationale (OMI), où se jouent les questions tant de sécurité que de droit maritime et de droit social ?

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Je suis inquiet d'observer que les bateaux sont de plus en plus grands et les conteneurs transportés toujours plus nombreux. Je ne suis guère rassuré non plus par les propos tenus récemment par la ministre de l'environnement, qui a déclaré que « *notre responsabilité est de préparer l'avenir pour les générations futures et cet avenir est pour partie dans le fond des océans. Je pense en premier lieu à l'exploitation des métaux stratégiques. Nous conduisons actuellement, en lien avec l'IFREMER, [...] une campagne d'exploration des grands fonds marins dans les eaux de Wallis-et-Futuna* ». »

Toujours plus profond et toujours plus grand, comme dans le domaine du transport routier, où le Gouvernement vient d'autoriser la circulation des poids lourds de 44 tonnes,

avant d'autoriser peut-être demain ceux de 50, puis de 60 tonnes ! La folie des hommes me fait peur et je regrette que personne n'ait évoqué ce risque.

Pour ce qui concerne le réchauffement climatique, quel outil sera mis en place pour tenir les engagements de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % entre 1997 et 2020 ? S'agira-t-il d'un marché du carbone ou d'une taxation ?

Le projet de plateforme dédiée aux énergies marines renouvelables, évoqué par la ministre de l'environnement, a pris beaucoup de retard. Aboutira-t-il ? Dans l'affirmative, à quel moment ?

Enfin, pouvez-vous nous donner quelques indications quant à une nouvelle gouvernance dans le domaine de l'aquaculture, des énergies renouvelables, de l'identification des aires marines protégées et du trait de côte ?

**Mme Françoise Branget.** L'État a redécouvert sa puissance maritime et les perspectives qu'elle peut offrir sur l'échiquier mondial, grâce notamment à des opérateurs qui sont encore parmi les meilleurs du monde.

Monsieur Vallat, les réponses concrètes que vous attendez de l'État pour pallier nos défaillances, notamment la perte de crédibilité de nos ports, ne passent-elles pas par une modernisation des voies fluviales qui irriguent notre pays ? Des milliers d'emplois sont en jeu.

Nos déficiences renforcent nos voisins. Sans même parler d'Anvers ou Barcelone, le port de Tanger-Med, au Maroc, qui traite aujourd'hui 4 millions de containers par an et en traitera demain 10 millions, a l'ambition de devenir le *hub* de l'Europe. Que deviendront les ports français quand il en aura la capacité opérationnelle ?

**M. Alain Gest.** Monsieur Castaing, en évoquant la liaison des ports avec l'*hinterland*, vous n'avez pas cité le réseau fluvial, qui permet une massification du transport dès la sortie du port. Quelle est votre opinion sur l'écluse de Port 2000, dont la création a été évoquée dès 2003 par un CIADT ? Quel est, selon vous, l'apport du fluvial à un port comme le vôtre dans le cadre du projet de canal Seine-Nord-Europe ?

**M. Yves Albarello.** J'appuierai où cela fait mal : les efforts importants engagés depuis 2002 pour rendre plus compétitif le secteur maritime n'ont pas été couronnés de succès, car la France se situe toujours, selon les critères, entre le vingtième et le trentième rang mondial. Entre le nombre de conteneurs transféré dans les ports français et celui traité par les ports espagnols qui les concurrencent, le rapport est du simple au double.

L'unicité syndicale qui prévaut dans les ports est une situation anormale, comme j'en ai connu dans les métiers graphiques dont je suis issu : à l'époque des Nouvelles messageries de la presse parisienne, elle pouvait paralyser toute la chaîne. C'est le cas aujourd'hui dans les ports. La démocratie doit se traduire par la pluralité et tous les syndicats doivent pouvoir s'exprimer sur le lieu de travail. Il n'est pas normal qu'une organisation règne en maître dans les ports français et agisse à sa guise en leur sein. Il faut avoir le courage d'aborder ce sujet et je souhaiterais connaître votre position à cet égard.

Où en est la signature des accords ? Puisque la réforme de la Constitution a permis au législateur de suivre l'application de la loi, il nous faut exercer ce nouveau métier.



**M. Frédéric Cuvillier.** Après le mythique discours du Havre, qui affichait des volontés et des ambitions, nous restons sur notre faim. Alors que la stratégie nationale est aujourd'hui fondée sur deux grands ports nationaux, l'État s'est désengagé des ports au nom de la décentralisation. Il les a transmis aux collectivités locales dans des conditions qui méconnaissent les enjeux de l'aménagement du territoire.

Dans un contexte de gigantisme, la concurrence internationale nous détourne parfois de l'essentiel. Ainsi, sur une façade maritime de 70 kilomètres que je connais bien, nous n'avons pas été capables de réunir sous un même statut le premier port de pêche de France, le deuxième port mondial de voyageurs et le grand port national de commerce qu'est Dunkerque. Ceci aurait peut-être assuré une certaine compétitivité par rapport à d'autres grands ports.

Je ne reviendrai pas sur le fait que les conclusions du Grenelle de la mer sur l'aquaculture et les énergies renouvelables ne se concrétisent pas, car ce point a été évoqué par M. Chanteguet.

En matière de sécurité maritime, alors qu'on annonçait fièrement un accord militaire historique, la coopération que représentait le remorqueur franco-anglais a été interrompue unilatéralement par les Britanniques.

Je souhaiterais être rassuré sur l'avenir du CROSS Gris-Nez. En effet, le détroit le plus emprunté du monde est au large du Nord-Pas-de-Calais, avec plus de 700 passages de navires par jour – c'est là que se trouve la véritable autoroute de la mer. Or, la population concernée, qui compte 800 000 personnes, n'a aucun moyen de faire face à d'éventuelles difficultés.

Quant aux autoroutes de la mer, pour avoir assisté à la chasse aux subventions, je suis enclin à une certaine circonspection.

**M. Didier Gonzales.** Vu de la terre, le problème du port de Marseille n'est pas très clair. Un rapport de la Cour des comptes, intitulé *Blocage social et déclin*, constate notamment que « *le GPMM n'a cessé de reculer dans la compétition internationale* ». Il évoque une fiabilité compromise par d'incessants conflits sociaux, ainsi que par des réformes inabouties et une mauvaise gestion des ressources humaines. Le rapport recommande d'établir des indicateurs de la fiabilité, de mener à bien les transferts prévus par les réformes portuaires, d'encourager l'effort des opérateurs de terminaux pour conduire l'adaptation de la manutention aux standards internationaux et de mieux gérer les ressources humaines : pourquoi ces mesures, habituelles pour le secteur économique, ne sont-elles pas déjà mises en œuvre ?

**M. le président Serge Grouard.** Madame, messieurs, je vous propose de répondre aux questions posées dans l'ordre où vous êtes intervenus pour vos propos liminaires.

**M. Francis Vallat.** Je précise tout d'abord que le chiffre de 310 000 emplois que j'ai cité est celui des emplois directs du secteur maritime, hors industries portuaires et tourisme du littoral. Il s'agit donc de gens qui vivent à 100 % de la mer – par exemple un cabinet d'avocats traitant exclusivement des questions maritimes.

Pour ce qui concerne les navires géants, cette question a déjà fait l'objet d'une réflexion, comme l'atteste un rapport sur lequel ont travaillé quarante professionnels pendant

un an et demi et que vous pourrez consulter sur le site de l'Institut français de la mer. Même si elles relèvent de la bonne volonté de l'armateur, des solutions existent pour dominer le risque. On ne peut, en effet, se contenter de la situation actuelle.

Pour ce qui est des ports, la préoccupation majeure du Cluster maritime français est, après la réforme, de rebâtir leur crédibilité auprès des armateurs.

Du fait des échéances politiques, le Conseil d'orientation de la recherche et de l'innovation pour la construction et les activités navales (CORICAN), qui aurait dû être mis en place, ne l'a pas été. Son installation est en cours. Les professionnels attendent beaucoup de cet organisme de coordination, notamment une meilleure utilisation des fonds pour la recherche. Le navire du futur est l'un des points importants de son ordre du jour. La construction navale civile et militaire représente en effet en France 50 000 emplois.

La déconstruction, à propos de laquelle l'un de vos collègues a d'ailleurs mené une réflexion, peut certes relever d'une filière française pour les petits bateaux ou certains navires d'État. Mais il faut éviter, pour le reste, de ruiner la position de la France en interdisant cette activité aux pays pauvres. En respectant toutes les conditions d'hygiène et de protection de l'environnement, elle représente en effet des millions d'emplois et son coût est sept fois moindre dans ces pays que dans le nôtre. Comment pourrait-on à la fois demander au contribuable de subventionner cette filière et adopter une telle attitude vis-à-vis des pays pauvres ? La Convention de Hong-Kong, signée l'année dernière par tous les pays du monde, y compris la France, procède précisément de cette attitude réaliste.

A propos du RIF, il est ridicule que le meilleur pavillon au monde en termes de qualité et de sécurité soit classé parmi les pavillons de complaisance. Les critères qui ont conduit à ce classement, adopté par les partenaires sociaux, n'ont rien à voir avec ceux de la Fédération internationale des ouvriers du transport. Il faut souligner que le classement du pavillon français est intervenu le même jour que celui de la Corée du Nord et de la Géorgie, dont l'ITF avait démontré, au terme de deux ans de travail, qu'ils flottaient sur de véritables poubelles. Dans le cas de la France, le classement a été automatique en réponse aux critères définis à la demande des trois syndicats.

La proportion des marchandises transportées par voie de mer représente bien 90 % des trafics internationaux autres qu'intra-portuaires, et non 72 %. Je ne puis vous indiquer quelle est la part de la France dans ce volume. Elle est très importante en nombre de conteneurs et relativement faible, bien que significative, pour les autres trafics par mille parcouru et en pourcentage. Les 310 000 emplois directs que j'ai évoqués concernent bien entendu toutes ces activités. La France possède l'un des secteurs maritimes les plus importants au monde, grâce aux progrès accomplis au cours des vingt dernières années face à la compétition internationale dans tous les métiers cités.

Le port de Marseille jouit d'un emplacement idéal, qui en fait l'un des mieux placés face au danger que représente le développement du port de Tanger, même s'il est sans doute possible d'améliorer ses connexions.

En réponse à M. Priou, je tiens à souligner que la sécurité maritime s'est considérablement améliorée. Les trois paquets *Erika* ont eu des effets extraordinaires et nous sommes parvenus à éliminer les dégazages, ce que Mme Corinne Lepage jugeait impossible voilà quelques années.

L'OMI travaille et l'Europe sait accélérer ses travaux. Alors que je pensais jadis que je verrais triompher la complaisance avant d'avoir pris ma retraite, je suis aujourd'hui certain que la qualité finira par l'emporter.

Le projet de plateforme dédiée aux énergies marines renouvelables est engagé. L'un de vos collègues, Jérôme Bignon, est très compétent sur ce dossier : l'Agence des aires marines protégées, qu'il préside, est une illustration du bon dialogue que peuvent entretenir, contrairement à ce qu'affirment certains, les professionnels et les défenseurs de l'environnement.

Enfin, le pavillon européen, qui est un vieux rêve, n'est pas pour demain. Une convergence est en cours, mais on ne pourrait en forcer le rythme qu'au détriment de certains des combats sociaux que vous menez.

**Mme Anne-Sophie Avé.** Bon nombre des questions s'adressent en fait au Gouvernement, concernant par exemple les choix politiques de l'État. Les armateurs de France ont néanmoins un avis que je vais vous indiquer.

Les autoroutes de la mer ressortissent à une politique d'aménagement du territoire. Mises en place par un armateur, elles seraient désignées comme une lignes régulières, ce qui signifie qu'elles seraient économiquement rentables ; en revanche, dès lors qu'elles procèdent d'une volonté de l'État, ces lignes, déficitaires par définition, doivent être aidées, en particulier lorsqu'elles répondent à une volonté quantifiée et mesurable de report modal. Il s'agit donc d'une question globale, qui ne concerne pas seulement les armateurs : les nouvelles routes doivent être impérativement intégrées dans les schémas des chargeurs et des logisticiens, car on ne fait pas boire un âne qui n'a pas soif.

Nous connaissons les parts de marché de chaque entreprise française dans l'environnement mondial, mais nous ne disposons pas de la comptabilité des conteneurs transportés sous pavillon français. Le marché mondial est atomisé et compte de très nombreux opérateurs, les plus grands de ces opérateurs cumulés ne représentant pas plus de 20 % à 25 % de parts de marché. Il serait en effet intéressant de calculer la part de marché correspondant à la France.

Pour ce qui concerne le registre international français, la classification du pavillon français parmi les pavillons de complaisance est le résultat d'une crise ou d'une maladresse du dialogue social. Je suis certaine que les représentants syndicaux présents autour de cette table conviennent que le rétablissement du dialogue est en bonne voie, à tout le moins au niveau de la branche.

Afin que nous puissions tenir nos engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, Armateurs de France a appelé à l'instauration d'une taxe internationale forfaitaire sur la tonne de carburant consommé. Ce mécanisme a l'avantage de la transparence. La dépense peut en outre être anticipée : plus on réduit la consommation, moins on paie. Le produit de la taxe serait versé à un fonds affecté en toute transparence à la préservation et à la remédiation de l'environnement, ainsi qu'à la recherche. Nous ne sommes pas favorables à un système d'échange de droits à polluer, car il s'agit d'un outil spéculatif qui ne sert qu'à enrichir les financiers. J'espère que vous soutiendrez, le moment venu, notre démarche, à laquelle l'État commence du reste à se ranger.

Le Fonds mondial pour l'environnement est prêt à héberger le mécanisme proposé, qui associerait les États, les opérateurs et les organisations non gouvernementales afin d'assurer la transparence du dispositif. Les États qui sont réticents à entrer dans un système de réduction des émissions le feront dès lors qu'ils pourront bénéficier de ce fonds, alors qu'ils n'ont aucun intérêt à entrer dans un système d'échange de droits à polluer.

Je vous invite à prendre une connaissance plus détaillée de nos positions sur notre site internet. Nous publions en outre une collection de fascicules de petit format intitulée « *En 50 leçons* », dont les premiers titres traitent du *shipping*, de la Convention de Montego Bay et de l'OMI. Un nouvel exemplaire sera consacré aux marins.

**M. Joël Jouault.** Il est regrettable que les pertes d'emplois contrebalancent les créations. Il faudrait, pour y remédier, veiller à ce que le règlement relatif au cabotage soit mieux appliqué. Il serait également possible de créer des emplois sur les ferries. Il importe d'éviter de recourir à des marins chinois, dont les conditions d'emploi sont très contestables. Récemment, Corsica Ferries affirmait que les marins cubains présents à bord de ses navires ne faisaient pas partie de l'effectif, ce qui se trouvait être faux : je rappelle que ces marins sont rémunérés 2 euros de l'heure et que ces pratiques déséquilibrent la concurrence en Méditerranée, notamment pour la desserte de la Corse.

Sur la question du gigantisme, je reste prudent. Depuis le colloque organisé à Brest en 1970 sur les gros pétroliers, la tendance s'est inversée et une réflexion s'impose, tenant compte du report modal et du développement du transport fluvial, qui peut être source d'emplois. Bien que ce dernier mode de transport soit encore peu développé, la France est en ce domaine à la traîne, distancée par les autres pays européens.

Il est regrettable que le schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) n'ait pas pris en compte le développement du port de Tanger, qui alimentera aussi les ports et l'industrie de notre pays.

Le problème du RIF est directement lié au dialogue social, en particulier pour ce qui concerne la maistrance.

Enfin, compte tenu de l'augmentation du coût du pétrole, le gaz naturel liquide (GNL) devrait être intégré dans le champ de la loi de 1992.

**M. le président Serge Grouard.** Plusieurs questions ayant été posées à propos de la situation du port de Marseille, il serait souhaitable d'y apporter des réponses.

**M. Michel Le Cavorzin.** Mes réponses seront axées sur la situation du marin français. La Marine nationale a lancé des appels d'offres pour des formations dans le domaine du remorquage et du sauvetage en mer. J'ai commencé à naviguer dans le cadre du sauvetage en mer, je sais que ce métier est très dur.

Les navires de Corsica Ferries concurrencent ceux de la SNCM sur le port de Marseille en employant des marins sous-payés. Cette situation contribue d'ailleurs aux problèmes que rencontre actuellement la SNCM. Quant au pavillon anglais, s'il n'est pas pavillon de complaisance, il en a tous les gènes.

Les autoroutes de la mer reçoivent des aides d'État franco-espagnoles. On peut y voir circuler un navire sous pavillon anglais transportant des passagers et du fret, et dont l'équipage est issu de six nationalités. Comment évoluera cette situation ? Nous sommes tout

à fait favorables à l'ouverture d'autoroutes de la mer et avons travaillé sur le sujet, mais nous ne pouvons accepter que cela se fasse dans de telles conditions.

En matière de formation, il conviendrait de ne pas se limiter à celle des officiers. Il faut envisager celle du personnel d'exécution, qui représente plus de 50 % des marins français. La catégorie de l'aide du service général (ADSG), quant à elle, ne reçoit plus aucune formation. Une bonne réflexion s'impose.

Les efforts accomplis et les améliorations réalisées en matière de contrôle doivent se poursuivre afin d'éviter le retour en arrière que représenterait le recours à des sociétés privées pour la classification et le contrôle.

**Plusieurs députés.** Et le port de Marseille ?

**M. Daniel Paul.** M. Le Cavorzin représente le personnel maritime, pas le personnel portuaire !

**M. Michel Le Cavorzin.** En tant que représentant de la Fédération nationale des syndicats maritimes, je ne puis répondre que pour les marins et non pour les dockers.

Le conflit que connaît la SNCM est un conflit interne. Les marins ont interpellé l'État ; ils sont prêts à participer à une table ronde pour sortir du blocage. Ils ont le sentiment que la SNCM veut se séparer de plus de la moitié de ses effectifs. Leurs demandes n'ont pas reçu de réponse de la part de la direction. Si elle n'avait pas l'intention de supprimer ces emplois, pourquoi refuserait-elle une table ronde avec l'État – qui dispose, je le rappelle, avec les 25 % du capital qu'il détient et les 9 % des salariés, de la minorité de blocage prévue lors de la transformation, en 1985, de la société nationale en société privée ? On sait que des ententes existent et que d'autres se mettront en place pour le transport des passagers en direction du Maghreb, notamment avec un navire sous pavillon anglais. Ce navire se conformera-t-il à l'obligation de passer sous pavillon français ? S'il n'y a rien à cacher, la SNCM doit organiser une table ronde avec l'État et les salariés, qui ne demandent pas mieux.

**M. Daniel Paul.** Très bien !

**M. Laurent Castaing.** De quelque sensibilité politique qu'on se réclame, on ne peut que se féliciter du discours prononcé par le Président de la République au Havre. Celui-ci a reconnu que la France avait un avenir maritime et qu'il fallait agir en ce sens. Il appartient ensuite à chacun de juger des suites données à ces déclarations.

Compte tenu des investissements importants que nécessite le milieu maritime et des contraintes induites par les règlements internationaux, on ne peut avancer que lentement. J'invite la représentation nationale, tous bancs confondus, à assurer la continuité nécessaire.

Certains des problèmes que connaît le port de Marseille se rencontrent dans tous les ports français. Par ailleurs, Marseille compte deux ports : Marseille-Est et Fos, lequel est capable de vous étonner. Les esprits changent et tout n'est pas désespéré. Marseille a certainement un potentiel. Comme Le Havre, elle a manqué la première donne. En effet, Le Havre n'a pas réussi à attirer le centre européen de distribution de Nike, pour lequel cette entreprise a choisi Anvers. Marseille a laissé passer d'autres occasions, permettant à Barcelone et à Gênes de se développer. Une nouvelle donne est cependant en cours, du fait de la crise et de l'évolution de la taille des navires, et il ne faut pas la manquer. La France a ses chances, mais l'augmentation de la taille des navires incite les grands armateurs de porte-

conteneurs à souhaiter des plateformes de dimension européenne, avec au plus trois ou quatre escales en Europe : il faut absolument que l'une d'elles soit un port français. À cet égard, Port 2000 est un bon choix, qu'il ne faut pas regretter, même si le manque de crédits n'a pas permis de construire immédiatement toutes les routes et tous les chemins de fer prévus. Il en va de même pour Fos. Pour faire fonctionner ces ports, nous avons encore nos chances, mais c'est maintenant que la partie se joue.

Le travail quotidien des directeurs de port est difficile. Tous les jours, nous sommes pris en otage par de multiples intérêts, qui ne sont pas seulement ceux des salariés. L'une de nos tâches consiste à arbitrer ces conflits d'utilisation et à assurer la neutralité pour laquelle l'État a voulu conserver la maîtrise des ports de notre pays. Il nous faut du pouvoir – nous en avons – et du courage : s'il vous plaît, soutenez-nous !

Pour ce qui est de savoir s'il faut laisser la place à un seul grand opérateur, je n'ai pas de réponse absolue, car cette situation n'est pas sans danger. La réponse dépend de nombreux facteurs, comme la taille des ports. La prudence s'impose. De fait, au-delà de la question sociale, il faut éviter l'installation d'un monopole privé.

En matière d'intermodalité, pour Le Havre, le transport fluvial a augmenté de 13 % en 2008 et de 10 % en 2009. C'est l'un des seuls trafics qui aient progressé durant la crise. Cette progression se poursuit et, pour Le Havre, le fluvial a désormais dépassé le ferroviaire.

Un important chantier multimodal est en cours au Havre. Comme il doit recevoir des financements de l'État, du port et des collectivités, nous avons étudié le dossier et nous avons découvert que le multimodal bénéficie, en Europe, de subventions qui peuvent atteindre 80 % aux Pays-Bas et en Allemagne. Ne soyons pas des enfants de chœur : nous avons besoin de chantiers multimodaux, mais ils ne doivent pas être le monopole d'un seul acteur.

Enfin, n'oublions pas que même les ports européens les plus performants n'acheminent que 40 % de leur trafic par les modes massifiés : il ne faut donc pas négliger le problème des poids lourds – ne pas l'avoir fait a récemment failli coûter très cher au Havre. Même si ce n'est pas politiquement correct, il faut rappeler que le poids lourd reste aujourd'hui le meilleur moyen de transport à moins de 200 ou 300 kilomètres.

Les ports ont besoin de surfaces et ils les disputent aux espaces naturels. Cependant, à l'instar des ports asiatiques, qui accueillent plus de trafic en utilisant moins de place, il nous faut désormais renoncer à des politiques portuaires extensives et commencer à rationaliser l'espace. Pour faire plus sur le même espace, il faut plus d'investissements privés. Or, les investisseurs trouvaient jusqu'à présent plus commode de se faire offrir des surfaces par les ports que d'y installer des équipements comme on le fait en Asie.

Quant à l'éolien en mer, il relève de deux dossiers distincts. Il s'agit, d'une part, de l'industrie éolienne, dont nous devons saluer le développement et pour laquelle de bonnes décisions sont prises. L'autre dossier est celui de l'installation des champs d'éoliennes, qui nécessitera des surfaces importantes dans les ports durant quelques années, avant de céder le pas à la maintenance. Le véritable enjeu consiste à obtenir qu'une industrie éolienne compétitive subsiste dans les ports. Il s'agira là d'une filière importante.

**M. Jean-Pierre Quéneudec.** Le gigantisme évoqué par MM. Jean-Yves Besselat, Daniel Paul et Jean-Paul Chanteguet ne représente pas seulement un risque de concentration croissante de navires dans certains parages maritimes, mais il pose aussi des problèmes

d'accueil et de sécurité dans les ports, notamment pour les grands navires à passagers. Des dispositions nouvelles doivent donc être prises tant sur le plan technique que dans les domaines législatif et réglementaire. Vous trouverez sur le site Internet de l'Académie de marine l'avis émis par celle-ci, qui met en garde contre un développement incontrôlé et inconsidéré du gigantisme de navires.

Quant au pavillon européen, il ne peut exister en l'absence d'État européen. Pavillon et État sont en effet étroitement liés et peut-être la représentation nationale devra-t-elle un jour réfléchir aux liens unissant le pavillon et l'immatriculation des navires.

**M. le rapporteur pour avis.** La politique maritime de la France existe, et j'en prendrai trois exemples récents.

La réforme des ports, votée par le Parlement sur proposition du Gouvernement, a donné lieu à des compromis raisonnables qui permettent maintenant d'attendre les armateurs et le trafic. Pour ce qui concerne le port de Marseille, les impérities dénoncées par la presse durent depuis dix ans et ne sont pas le monopole de ce seul port. Dans le cadre de la Fédération des ports et docks, l'ensemble des ports a donné son accord à des dispositions qui vont ouvrir le jeu. Place à l'avenir.

Il a été suggéré à juste titre que le Parlement s'intéresse au Livre bleu.

Quant à la réforme de l'enseignement maritime, elle concerne à la fois l'enseignement supérieur et les lycées maritimes. Contrairement à ce qu'ont pu dire certains, nous ne laissons pas au bord du chemin les sous-officiers et les agents de maistrance.

Le RIF a permis de redresser la flotte française sous pavillon français, le nombre de navires passant en quatre ans de 210 à 310. La complaisance empêche vingt à trente navires de se placer chaque année sous pavillon français, car des gens comme Philippe Louis-Dreyfus ne veulent pas payer la *blue card*, qui permet de trouver des arrangements pour les navires battant pavillon de complaisance. Si nous parvenons à régler la question à l'amiable, on comptera chaque année vingt ou trente navires de plus sous pavillon français, soit cent cinquante navires en cinq ans.

Ayant été rapporteur du projet de loi relatif au RIF, je sais pourquoi les syndicats ont déclaré que le pavillon était complaisant. Le texte prévoit que, lorsque le navire reçoit une aide de l'État, notamment sous la forme d'un groupement d'intérêt économique fiscal, le commandant a pendant huit ans l'obligation d'engager 35 % de marins français ou communautaires. Il prévoit aussi, et c'est la mesure qu'ont critiquée les syndicats, que ce pourcentage soit ramené à 25 % au terme des huit ans. En effet, le maintien de la contrainte de 35 % de marins français ou communautaires risquerait d'inciter les armateurs à sortir du pavillon français. La disposition incriminée leur laisse donc une marge de manœuvre lorsque le navire sort du dispositif d'aide d'État. J'ai d'ailleurs indiqué au ministre, qui m'avait demandé conseil après avoir rencontré les syndicats, que le texte permettait aux armateurs de dynamiser leur participation au pavillon français. Le Parlement a voté ce texte à une large majorité et les syndicats ont pris ombrage de cette disposition, qui a tout de même permis de créer 1 600 emplois.

Si nous levons la complaisance, ce sont vingt ou trente navires de plus qui paieront l'impôt en France. Quant aux marins, quel que soit leur grade, ils ne sont pas soumis à l'impôt sur le revenu.

L'ITF définit les navires sous pavillon de complaisance comme ceux pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un autre pays que celui des pavillons. Ces critères sont destinés à préserver les marins et l'ITF a, de fait, un rôle éminent à jouer en matière de protection sociale. Cependant, la définition qu'il donne de la complaisance signifierait que la France ne contrôlerait pas les navires qui se trouvent sous pavillon français. C'est faux. Le guichet du RIF, à Marseille, est dirigé par des administrateurs des affaires maritimes qui contrôlent la qualité du navire, les brevets du commandant et la qualité de l'équipage, ainsi que les sociétés de *manning* qui recrutent des marins dans le tiers monde.

En matière de protection sociale, le RIF est probablement le meilleur second registre du monde. Lorsqu'un marin pakistanais tombe malade, les frais d'hospitalisation et de rapatriement sont pris en charge par l'armement et une prime lui est versée. Existe-t-il un autre pavillon appliquant des normes qui sont toutes supérieures à celles de l'OIT ? Le problème du pavillon n'est donc pas de nature sociale. En revanche, on peut se demander à quoi sert l'argent obtenu grâce à la *blue card*.

Je propose donc que l'on reconnaisse la définition donnée par l'ITF et l'erreur qui a donné lieu au classement du pavillon français. Je tiens, enfin, à rappeler que le texte relatif au RIF a été voté par les représentants du peuple. Je ne vois pas au nom de quoi l'intersyndicale a pu jeter un jugement aussi négatif sur cette loi.

**M. le président Serge Grouard.** Merci à tous les orateurs pour la clarté de leurs interventions. À défaut d'avoir épuisé le sujet, nous en avons désormais une vision plus précise.

Je conclurai par un souvenir d'enfance : lorsque le paquebot *France* a perdu le pavillon français, nous avons tous eu mal au cœur. Souhaitons que le pavillon français batte désormais haut et fort.





## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mercredi 9 mars 2011 à 9 h 30

*Présents.* - M. Jean-Pierre Abelin, M. Yves Albarello, M. Jean-Yves Besselat, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Maxime Bono, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Branget, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. André Chassaingne, M. Frédéric Cuvillier, M. Marc-Philippe Daubresse, M. Lucien Degauchy, M. Stéphane Demilly, M. Olivier Dosne, M. David Douillet, M. Raymond Durand, M. Daniel Fidelin, M. André Flajolet, M. Alain Gest, M. François-Michel Gonnot, M. Didier Gonzales, M. François Grosdidier, M. Serge Grouard, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Thierry Lazaro, M. Jacques Le Nay, M. Jean-Pierre Marcon, Mme Christine Marin, M. Philippe Martin, M. Gérard Menuel, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Marie-Line Reynaud, M. René Rouquet, M. Jean-Claude Thomas

*Excusés.* - M. Jean-Claude Bouchet, Mme Claude Darciaux, M. Philippe Duron, Mme Geneviève Gaillard, M. Jean-Pierre Giran, M. Joël Giraud, M. Michel Havard, M. Armand Jung, Mme Annick Lepetit, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, Mme Sophie Primas, Mme Catherine Quéré, M. Max Roustan, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier, M. André Vézinhet

*Assistaient également à la réunion.* - M. Bernard Lesterlin, M. Daniel Paul, M. Francis Saint-Léger