

La politique maritime de la France

Enjeux et perspectives

Novembre 2009

Jean-Yves Besselat
Député du Havre
Rapporteur du Budget de la Mer
Administrateur de l'Institut Français de la Mer

Introduction : La politique maritime de la France : ses enjeux stratégiques

Chapitre I – Le très net redressement du pavillon français.....P. 5

Chapitre II – La rénovation en profondeur de notre enseignement maritime supérieur.....P. 10

Chapitre III – Les grands ports maritimes : la mise en place de la réforme, et la nécessité d'investir puissamment dans leurs dessertes fluviales, ferroviaires, et dans les autoroutes de la mer.....P. 18

Chapitre IV – La sécurité maritime : l'excellence française doit sans cesse, être améliorée en liaison étroite avec les Etats européens.....P. 27

Chapitre V – Les DOM-TOM : une nouvelle frontière et des enjeux considérables à organiser et à planifier sur le moyen et long terme.....P. 32

Conclusion : Propositions de décisions à mettre en œuvre pour construire une politique maritime de grande envergure.

Introduction

Le discours du Président de la République, le 16 juillet au Havre, est un texte essentiel pour le développement de la politique maritime de la France. Même s'il ne se prononce pas sur tous les sujets, il marque la volonté forte de la France de s'investir puissamment dans la mer.

Cette volonté s'inscrit dans une stratégie française (et progressivement européenne) : Elle s'exprime dans une vision globale, à l'intérieur de laquelle plusieurs axes doivent être soulignés.

- **La France possède le deuxième domaine maritime mondial** (11 millions de km² dont 400 000 km² de plateau continental) et dispose là d'une nouvelle frontière de développement d'une exceptionnelle qualité. Dispose-t-elle des moyens nécessaires pour assurer sa souveraineté, sa sécurité et la protection durable de ses ressources ?

Cette question appelle évidemment une réponse claire, française, mais aussi sans doute européenne.

- **La France doit assurer la sécurité de ses approvisionnements** et donc la sécurité des routes maritimes stratégiques indispensables à un développement économique, harmonieux et sécurisé. Là aussi, des moyens importants doivent être mis en œuvre.

- **La France a en Europe, notamment par sa position le long de la Manche, des responsabilités essentielles en matière de sécurité maritime.** Elle assure cette charge, en collaboration avec l'Angleterre, la Belgique et la Hollande de façon remarquable, sous l'autorité des préfets maritimes. Il faut certainement encore mutualiser les moyens autour de la fonction de gardes-côtes, mais il est nécessaire de rappeler la qualité et le professionnalisme de notre organisation.

- **La France, depuis trois ans grâce essentiellement au registre international français, redéveloppe sa flotte de commerce** et crée des emplois de marins. La présence de notre pavillon sur toutes les mers du globe, encore insuffisante, constitue un enjeu stratégique pour notre pays. Dans les cinq ans qui viennent, ce pavillon doit pouvoir fortement se développer pour porter notre flotte de 301 à 500 navires, ce qui permettra à notre pays de peser plus lourd dans les organismes internationaux.

• **Corrélativement, la France a décidé de réformer en profondeur son enseignement maritime supérieur** et déjà le nombre de candidats au concours d'entrée a été multiplié par deux. A-t-on conscience du nombre et de la qualité des métiers de la mer que cette filière génère déjà, et va générer de façon plus forte, aujourd'hui et demain ? Il est essentiel pour notre pays que la France soit plus puissante encore dans l'ensemble de ces métiers.

• **La France a décidé de réformer la gestion de ses grands ports maritimes.** Cette réforme se met en place. Mais n'est-il pas stratégique, pour le développement portuaire, que soient enfin décidés les grands investissements de desserte (par voie fluviale, par voie ferroviaire dédiée, par les autoroutes de la mer) qui permettent à nos grandes zones portuaires d'être reliées avec leurs zones de chalandise vers l'Est de la France et progressivement vers le cœur de l'Europe ? Nos concurrents d'Europe du Nord et de Méditerranée ont réalisé ces investissements, il y a 20 ans. N'est-il pas stratégique de décider aujourd'hui, et non demain des investissements à réaliser, et d'examiner aujourd'hui leur mode de financement ? Des décisions irréversibles doivent être prises.

• **La France prend des engagements très fermes en matière de développement durable.**

Le Grenelle de l'Environnement a convaincu les Français de cette nécessité vitale. De la même façon, le Grenelle de la Mer nous conduit à investir fortement dans les projets économes en énergie, moins polluants et plus rentables. Il s'agit notamment d'inventer les navires du futur, de développer en mer les éoliennes, les hydrauliques, la géothermie, le solaire et la biomasse.

Il s'agit aussi de faire de la Méditerranée la mer la plus propre du monde ; la création, sous l'impulsion du Président de la République, de l'Union Pour la Méditerranée (UPM) constitue une initiative tout à fait remarquable.

Cette évolution est en marche. Encore faut-il que des décisions concrètes soient prises rapidement et soient financées en métropole et dans les DOM TOM.

Encore faut-il aussi que l'Etat, sur l'ensemble de ces sujets, prenne des engagements « durables ». La politique qu'il doit décider doit absolument être constante dans le temps pour donner de vrais résultats en liaison de plus en plus étroite avec les Institutions européennes et internationales.

Chap. I – Le redressement de la flotte de commerce sous pavillon français

Ce redressement est incontestable depuis 2006, en nombre de navires sous pavillon français, et en emplois créés.

A - Les chiffres

*1- Nombre de navires**

Au premier septembre 2009, le pavillon français (pour les navires supérieurs à 100 tonneaux de jauge brute) représente les chiffres suivants :

Flotte de commerce

RIF	97 navires
1 ^{er} registre	74 navires
Dom-Tom	45 navires

Flotte de service

RIF	85 navires
-----	------------

TOTAL 301 navires
> 100 UMS

En 2006, le nombre de navires > 100 UMS était de 212 navires.

La flotte française a donc progressé de 89 navires en 3 ans.

Il faut ajouter à ces chiffres la flotte de service < 100 UMS qui représente 102 navires (navires de tonnage moyen sous pavillon RIF).

* *Chiffres transmis par la Direction des Affaires maritimes et de la flotte de commerce*

Observations sur la flotte de service :

Le secteur maritime ne se limite pas au seul transport, mais il repose sur un ensemble bien plus large d'activités économiques. La flotte française est fortement représentée par les services en mer (assistance à l'industrie pétrolière offshore, dragage, câbliers, recherche, etc.). Les 85 navires supérieurs à 100 tonnes de jauge brute sont de grands navires.

Ainsi donc, le total de la flotte française est aujourd'hui le suivant :

301 navires > 100 UMS
102 navires < 100 UMS
<hr/>
403 navires

2- Les emplois de marins

Pendant la même période, ont été créés, 1 600 emplois de marins embarqués. Le nombre global de marins passant de 13 500 à 15 100.

L'essentiel de la création d'emplois est dû au Registre International Français (RIF).

De plus, si l'on admet qu'un marin embarqué, entraîne la création de 2 emplois à terre, on peut considérer que le nombre total d'emplois créés est de :

$$1\ 600 + 3\ 200 (1\ 600 \times 2) = 4\ 800 \text{ emplois en 2 ans.}$$

L'ensemble de ces chiffres prouve que le déclin de la flotte française, constaté depuis 25 ans, est stoppé, et que celle-ci se développe à nouveau. Ce développement est sans précédent depuis de longues années.

B- Ceci constitue un événement économique très important qui appelle quatre observations

- 1 – Quelles sont les raisons de cette croissance ?
- 2 – Quels sont les freins ?
- 3 – Quelles sont nos ambitions pour notre flotte ?
- 4- Quels sont nos objectifs en matière de développement durable ?

1 - Les raisons de cette croissance

La politique mise en œuvre, s'appuyant sur une croissance mondiale forte, porte ses fruits. Les mesures prises sont pour l'essentiel les suivantes :

- **La taxe au tonnage**, adoptée en 2002, qui permet à l'armateur de substituer à l'impôt sur les sociétés, une taxe fixe en fonction du tonnage, est un atout majeur en période de croissance de l'entreprise.
- Le vote par le Parlement du **Registre International Français 2005** :
 - permet aux marins embarqués de ne pas payer l'impôt sur le revenu,
 - exonère totalement les armateurs des charges ENIM.
- Le rétablissement du **GIE fiscal** (après renégociation avec Bruxelles) au début 2007, permet d'alléger le coût d'achat d'un navire neuf de l'ordre de 15 à 20% pour l'armateur.

Deux remarques complémentaires doivent être faites :

- La loi Registre International Français (RIF) offre aux armateurs une sécurité juridique qui est probablement la meilleure au monde.
- Les autorités françaises ont prouvé depuis 2002 leur volonté constante d'aider par des mesures concrètes, financières et fiscales, au développement du pavillon français.

Les armateurs français et étrangers demandent à la France d'offrir sur une longue durée, des conditions stables pour investir. C'est aujourd'hui le cas et ceci est fondamental dans un secteur où l'on investit sur le moyen et le long terme.

L'ensemble de ces mesures, permet désormais à notre second registre (RIF) de lutter à armes égales avec les autres registres européens.

2 - Quels sont les freins ?

Ils sont essentiellement constitués par l'attitude de deux syndicats français (CFDT et CGT) qui ont demandé à l'ITF (organisation mondiale des syndicats de marins) de déclarer le RIF pavillon de complaisance, ce qui n'a pas de sens :

a) Parce que le pavillon français est classé second pavillon mondial pour sa qualité, par l'ensemble des organismes étatiques.
b) Le pavillon français, à la différence des pavillons de complaisance, est un pavillon sévèrement contrôlé par la France :
L'immatriculation est faite à Marseille par les Affaires maritimes qui contrôlent de façon rigoureuse :

- L'état du navire
- La compétence du commandant et de son équipage
- Les dispositifs de sécurité à bord du navire
- La protection sociale de l'ensemble des marins.

Curieusement, lorsque l'on interroge les syndicats français, auteur de cette déclaration de complaisance, ils ne savent pas démontrer la justesse de leur position.

Il faut crever cet abcès dans les 3 mois qui viennent. Le Grenelle de la Mer pourrait y contribuer, les armateurs et les syndicats ayant prévu d'aborder ce sujet rapidement.

Pour l'instant, cette déclaration négative freine le pavillonnement des navires : certains armateurs, et non des moindres (Ph. Louis Dreyfus et Broström Tankers) se refusant à enregistrer leurs nouveaux navires au RIF pour ce motif.

Elle crée aussi un brouillage aux yeux du grand public qui ne contribue pas à conforter l'image de notre pavillon.

3- Quelles sont nos ambitions pour la flotte de commerce

La poursuite et le renforcement de son développement doivent s'appuyer sur les éléments suivants :

- Les échanges internationaux vont à nouveau croître nettement à partir de 2010. La France doit en profiter pour développer sa flotte. L'objectif que nous nous fixons est de faire croître notre pavillon de 301 navires aujourd'hui, à 500 navires dans 5 ans.
- Avec l'aide d'Armateurs de France, de la direction des Affaires maritimes, de l'Institut Français de la Mer, nous allons organiser une campagne de communication et de sensibilisation auprès de l'ensemble des armateurs français et étrangers pour démontrer l'intérêt du pavillon français.

- Le contact récent que j'ai pris avec Monsieur Saadé, lors de la visite au Havre du Président de la République, est très encourageant (même si aujourd'hui son armement connaît des difficultés, que connaissent tous les grands armateurs mondiaux).
- Le développement du RIF pour les navires à la grande plaisance professionnelle. C'est un secteur d'activité prévu par la loi qui a été relativement peu utilisé jusqu'à présent mais qui va connaître des développements intéressants : une dizaine de navires vont être pavillonnés au RIF dans les prochains mois. C'est le début de la reconquête d'un marché, largement dominé par les Anglais. Inutile de préciser l'importance de ce développement pour l'emploi français sur les navires et dans nos ports de plaisance.
- Le guichet unique d'accueil pour l'immatriculation au RIF qui est basé à Marseille vient d'être complètement rénové : il est installé quai de la Joliette et sera inauguré le 10 décembre prochain.
Amélioration très sensible des conditions d'accueil, simplification des procédures d'immatriculation, et raccourcissement des délais, vont nettement faciliter l'entrée sous ce pavillon.

Il faut enfin que les armateurs adhèrent tous à l'ensemble des mesures prises. On peut évidemment envisager d'aborder le débat sur « le net wage ». Mais utilisons déjà l'ensemble des mesures prises qui sont solides.

4- Quels sont nos objectifs en matière de développement durable ?

En matière de développement durable, les objectifs du Gouvernement doivent pouvoir être raisonnablement atteints par les armateurs.

En matière d'émission de CO2 notamment, la réduction de 20% d'ici 2015 correspond à l'esprit de la charte de qualité signée par l'ensemble des armateurs français. Encore faut-il que la concurrence européenne et mondiale s'aligne sur ces règles.

Chap. II – La formation de marins – L’enseignement maritime

A – La réforme de l’enseignement maritime

Le développement du transport maritime, provisoirement freiné par la violente tempête qui a secoué le monde, mais qui va reprendre dans les prochains mois. La très nette croissance de la flotte de commerce sous pavillon français et la croissance du nombre d’emplois créés (les chiffres du chapitre I sont éloquentes) nécessitent une révision en profondeur des moyens mis en œuvre en France pour assurer la formation d’officiers à la hauteur des enjeux d’un secteur d’activité stratégique.

Une réforme en profondeur de cet enseignement est donc nécessaire, même si la qualité des capitaines français a toujours été excellente, pour être à la pointe du progrès.

En effet, quels étaient les handicaps du système actuel.

Celui-ci était constitué de quatre écoles Le Havre, Marseille, Nantes, Saint-Malo. Les deux premières forment des officiers de 1^{ère} classe polyvalents, les deux dernières forment des officiers monovalents pont ou machine.

Ces écoles se caractérisaient, jusqu’à ces dernières années, par un enseignement de bonne qualité formant des officiers réputés, mais par une attractivité très insuffisante due en particulier :

- Au sentiment qu’il n’y avait plus en France vraiment d’avenir dans la marine de commerce.
- Au fait que les écoles de la Marine marchande étaient isolées et qu’elles ne participaient pas aux réseaux des grandes écoles, que le diplôme – au demeurant de qualité – n’était pas valorisé par le titre d’ingénieur, et que la recherche nécessaire n’était pas réalisée dans ces écoles compte tenu de leur trop petite taille.
- La dispersion des savoirs empêchait la création de pôles de développement. Il n’y avait aucune correspondance avec le schéma de formation général, notamment avec le système LMD, mais également avec les écoles d’ingénieurs.
- Une hésitation liée à la décentralisation, a laissé penser que l’Etat abandonnerait aux Régions cette compétence.

Tout ceci conduisait progressivement à l'étiollement du corps des enseignants.

Ceci est derrière nous, le gouvernement a repris les choses en mains, et le Parlement vient de confirmer définitivement la compétence de l'Etat en matière d'enseignement supérieur.

Réfléchissons à l'importance de ce sujet pour notre pays

La France doit posséder une capacité de formation dans tous les métiers liés au transport maritime, la sous-traiter à d'autres, abandonner toute ambition dans ce domaine, conduirait à se priver d'une capacité vitale dans le domaine de la formation, de l'exploitation de nos talents, et se priver aussi d'opportunités d'emplois pour les jeunes.

La liste est longue des métiers liés à la mer où notre pays est déjà excellent, et ce secteur d'activité propose à notre pays des espaces de développement exceptionnel. La France maritime ne peut pas manquer ce moment stratégique de son histoire.

Il faut d'abord - naturellement - renforcer le cœur de métier qui est celui de la formation d'officiers – officiers qui pourront irriguer par leurs compétences, de nombreux secteurs d'activité. Ce sont les métiers d'armateurs, d'assureurs maritimes, courtiers, experts, banquiers, fiscalistes, juristes, consignataires et également les métiers de contrôleurs, d'enseignants maritimes, d'administrateurs des affaires maritimes, d'officiers de port, d'experts des sociétés de classification, de juges et d'avocats spécialistes de droit maritime, et aussi naturellement les pilotes, les lamaneurs et les marins du remorquage. Cette chaîne est extrêmement riche d'emplois pour demain.

La loi votée le 25 septembre 2009 crée « une école nationale supérieure maritime ».

L'école nationale supérieure maritime est un établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer. Elle a notamment pour objet de préparer, dans plusieurs sites (Le Havre, Marseille, Nantes, St Malo), aux carrières d'officier de la marine marchande.

Les règles d'organisation et de fonctionnement de l'école nationale supérieure maritime sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret créant l'Ecole devrait être proposé au ministre avant la fin 2009, afin que celle-ci puisse être opérationnelle à la rentrée 2010.

Ainsi donc, le gouvernement a pris la mesure des enjeux. Le texte qui vient d'être adopté crée une Ecole unique, avec quatre établissements. Le Havre et Marseille formeront des officiers polyvalents de première classe, Nantes formera

des officiers monovalents pont, et Saint-Malo des officiers monovalents machine.

L'objectif est de tripler dans les prochaines années les effectifs de ces écoles pour croître de 1 000 à 3 000 élèves, ce qui permettra de « produire » chaque année des promotions de 1 000 officiers (au lieu de 300 actuellement).

Pour décrire la nouvelle organisation de l'enseignement maritime, nous allons prendre l'exemple du Havre, où nous avons le projet de construire une nouvelle école dans les Docks, l'école actuellement située à Sainte-Adresse étant devenue vétuste.

B – Contenu de l'enseignement de la nouvelle école du Havre

1 – L'enseignement

La nouvelle école aura le statut d'établissement public à caractère scientifique culturel et professionnel. Cette école deviendra une école d'ingénieur ayant pour objet central de former des officiers polyvalents de première classe, mais capable également grâce à des modules d'enseignement de 6 mois, d'acquérir des spécialités soit directement dans l'école elle-même soit dans le cadre de formations complémentaires acquises dans d'autres écoles d'ingénieurs.

Cette école doit répondre aux besoins des armateurs et donc avoir la souplesse d'adaptation aux évolutions nécessaires, ce que la structure précédente des écoles ne permettait pas.

Il faut que la nouvelle école soit maîtresse de son projet pédagogique, et puisse avoir un rayonnement national et international.

Elle doit donc être gérée par un Conseil d'administration disposant d'une large autonomie à la fois sur le plan de l'enseignement, et sur le plan financier.

Le schéma éducatif devrait être le suivant :

- Ecole d'ingénieurs et intégration au module européen LMD.
- Formation d'officiers de première classe polyvalents.
- Modules spécifiques en liaison avec les autres écoles d'ingénieurs (notamment avec l'Ecole navale).
- Centre de simulation électronique pour la formation et pour la recherche.

Les règles de fonctionnement des métiers de la mer obéissent à des contraintes internationales qui sont structurées dans le cadre de conventions internationales (STCW, SOLAS, MARPOL, convention OIT sur le travail maritime...).

Les enseignements de cette nouvelle école devront pouvoir intégrer l'ensemble de ces conventions (elles en tiennent déjà largement compte).

Les objectifs de formation de la nouvelle école doivent répondre à des besoins qui vont bien au-delà d'un cadre purement français. C'est donc une université internationale dans les sujets traités qu'il s'agit de bâtir pour répondre aux besoins d'un secteur économique dont les fondamentaux sont aussi internationaux. Il faut donc se positionner délibérément sur le marché international de la formation maritime.

2- La recherche

La recherche est indispensable pour que l'école puisse devenir une école d'ingénieur. Elle est également indispensable pour que se développe dans nos écoles une recherche de pointe et pour que notre pays devienne un pôle d'excellence européen et mondial dans la connaissance des métiers de la mer.

Il existe, pour simplifier, trois types de recherche en matière maritime :

- la recherche sur la sécurité maritime
- la recherche sur les métiers du shipping
- la recherche sur les métiers de l'off-shore

Nous ne détaillerons pas ici l'ensemble des catégories de recherche que recouvrent ces concepts. Soulignons simplement que l'Ecole Supérieure du Havre devrait se spécialiser dans la recherche en matière de sécurité maritime, compte tenu de sa position le long de la Manche. Cette recherche permettrait de bénéficier des banques de données accumulées par les Cross et les préfets maritimes, et de travailler en liaison étroite avec les Universités maritimes anglaises (Southampton), belges et hollandaises (ce qui à titre complémentaire permettrait d'obtenir dans le cadre d'Interreg des crédits européens de l'ordre de 2 millions d'euros).

Il conviendra donc de réfléchir à la nature du simulateur permettant de répondre à cette spécialité.

(Dans un premier temps, les enseignants chercheurs ne pourront provenir que des chercheurs universitaires, les enseignants actuels des écoles ne faisant que très peu de recherche).

3 – La formation permanente

Cette école devra être en mesure de délivrer des formations adaptées à toutes les étapes de la carrière. Ces formations professionnelles devront permettre aux cadres de se préparer à un métier maritime : cela concerne ceux qui débutent leur vie active dans le domaine maritime, ceux qui viennent d'un autre domaine mais aussi ceux qui pour des raisons de gestion de carrière souhaitent passer d'un métier de navigant, à un métier de sédentaire ou inversement. Cela permettra en outre de répondre aux souhaits des navigants dont le volontariat pour l'embarquement évolue au cours de la carrière en fonction de leurs contraintes, notamment familiales.

4 – Les enseignants

Le corps actuel des professeurs d'enseignement maritime étant en forte réduction, il est nécessaire de le renouveler. Il a été décidé que ce corps serait formé par l'école des administrateurs des Affaires maritimes actuellement à Bordeaux (qui sera transféré à Nantes). Mais ce recrutement sera très insuffisant au regard des besoins croissants des écoles. Parmi les enseignants devront donc aussi figurer d'anciens navigants ayant une expérience maritime affirmée. Le détachement d'officiers de la marine marchande en activité pourra à titre transitoire renforcer l'enseignement, des professeurs universitaires ayant déjà des compétences devront pouvoir devenir professeurs associés, comme cela se pratique dans les autres écoles d'ingénieurs, des ingénieurs spécialisés dans l'industrie maritime pourront compléter le corps enseignant.

Pour que ces « enseignants extérieurs » puissent exercer, il faut que ces écoles puissent développer un système de contractualisation qui leur donnera la souplesse nécessaire qui manque singulièrement aujourd'hui.

5 – L'ouverture aux réseaux.

La nouvelle école du Havre devra, comme les autres écoles, s'ouvrir aux réseaux nationaux, et internationaux ; d'institutions développant des formations similaires.

- Au Havre, un partenariat soutenu est déjà développé avec l'Université et la Chambre de Commerce qui délivrent un certain nombre de diplômes maritimes de qualité. Nous ne les détaillerons pas ici ; il faudra intensifier la collaboration de cette nouvelle école avec ces deux institutions, le rapprochement géographique devant fortement y contribuer.

L'école devra développer des liens privilégiés avec :

- L'ISNI (Institut supérieur de la navigation intérieure).
- L'ITIP (Institut national des transports internationaux et des ports) qui forme notamment des cadres pour le transport et les entreprises portuaires (agences maritimes, consignataires de navires, manutentionnaires, courtiers d'affrètement, opérateurs de terminaux à conteneurs, etc.)
- L'INTEC (Institut national des techniques économiques et comptables) propose des formations comptables économiques et juridiques.
- Le CNAM
- L'ECOLE NAVALE : la récente mise en place d'équivalence des titres délivrés par la Marine nationale avec ceux de la Marine marchande a souligné l'importance d'une collaboration étroite entre les différents établissements supérieurs d'enseignement maritime.
- L'INSA dont l'installation est prévue à proximité de la future école.

L'ouverture au réseau international est évidemment indispensable. Il faudra s'appuyer sur le maillage européen (Southampton, Malmö, Brême) pour asseoir la notoriété de l'école. Celle-ci, une fois bien établie, une autre étape pourra être franchie permettant une collaboration plus étroite avec les écoles des pays francophones d'Afrique.

Ces démarches permettront progressivement à l'école du Havre d'acquérir une notoriété internationale reconnue.

C- La structure de l'école

Elle est la résultante de l'ensemble des éléments qui viennent d'être abordés. Elle pourrait se présenter comme suit :

Organisation des classes :

<u>Type de pédagogie</u>	<u>Nombre d'élèves</u>
Simulation	8
Travaux pratiques	12
Travaux dirigés	24
Cours magistraux	96

Sur le plan pratique, les calculs de dimensionnement ont été menés sur la base d'un effectif de 24 élèves par classe selon la répartition suivante :

- 8 classes pour chacun des cinq niveaux de cursus des officiers de la Marine marchande organisées selon le système LMD.
- 1 classe de formation des futurs officiers électrotechniciens (ETO) formation à rapatrier de Saint-Malo au Havre.
- 1 classe passerelle entre la filière professionnelle et la filière académique.
- 2 classes préparatoires aux concours d'entrée

<u>Année</u>	<u>Nombre de classe de 24</u>	<u>Effectifs</u>
1 ^{ère} année officiers	8	192
2 ^{ème} année officiers	8	192
3 ^{ème} année officiers	8	192
4 ^{ème} année officiers	8	192
5 ^{ème} année officiers	8	192
Classe d'adaptation 3/A	1	24
Classe ETO	1	24
Classes préparatoire	2	48
	44 classes	1056 élèves

En conclusion, sur le terrain mis à disposition gracieusement par le port (hangar 27) d'une superficie un peu supérieure à 15 000 m², le projet devrait utiliser environ 10 000 m² de surface au sol.

D – Le financement de l'école

Il est encore prématuré d'envisager le coût global de l'opération. On peut simplement signaler que sur des opérations comparables, le coût du m² HT est de l'ordre de 2 800 euros. Mais il faut être prudent.

Il a été décidé en comité de pilotage de fixer le montant d'investissement de cette école à 30 millions d'euros : somme fixée pour tenir compte des aléas d'une création. Cette mesure constitue un plafond qui en aucun cas ne pourra être dépassé : chaque décision prise devra tenir compte de cette position impérative.

Ce qui est certain, c'est que sur un projet de ce type, les financeurs suivants devront être sollicités.

1 – l'Etat et les Collectivités

- Budget de l'Etat
- Contrats de progrès
- Vente du terrain de Sainte-Adresse
- Grand emprunt
- Crédits FEDER (Interreg)
- Collectivités territoriales : Ville ou Codah, Département et Région.

2- Entreprises privées

- Armateurs
- Manutentionnaires
- Entreprises maritimes,
- etc.

En conclusion, ce schéma de financement prévisionnel doit certainement nous guider dans le choix du mode opératoire.

Il peut être public, ou se réaliser dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Chacun de ces deux modes devra être examiné attentivement pour choisir le modèle le plus efficace en matière de capacité d'analyse, de rapidité d'exécution et de coût.

Chap . III – Le développement des grands ports maritimes

A – La réforme des grands ports français (juin 2008)

Cette réforme a été votée à un moment où le transport maritime qui s'adressait à l'ensemble des ports du monde et notamment aux ports français était en très forte croissance. Le trafic conteneur connaissait une croissance de 8% par an, le trafic de minerais suivait un taux du même ordre, le trafic des produits alimentaires était également en très forte évolution.

Même si, depuis un an, une crise sévère a frappé l'économie mondiale et le transport maritime, les échanges vont se développer à nouveau dans les prochains mois. Notre politique est bâtie sur le moyen et le long terme et les décisions d'investissement qui s'imposent, doivent être prises sans délai.

La France doit donc utiliser de façon optimale le développement des échanges maritimes mondiaux pour tonifier son développement économique. Force est de constater que l'organisation actuelle de nos grands ports devait être améliorée. Prenons rapidement quelques chiffres : l'ensemble des grands ports français représente 390 millions de tonnes par an soit l'équivalent du port de Rotterdam à lui seul. Les mêmes ports français voient leur trafic global croître de 2% par an depuis 5 ans. Les ports concurrents au nord et au sud ont bénéficié d'un taux de croissance de 6% par an pendant la même période.

La part de marché des ports français en Europe est passée entre 1999 et 2006 de 17,6% à 13,9%. Le port de Marseille, plus grand port français en tonnage, a vu pour la même période passer sa part de marché sur la méditerranée de 18,5% à 5,5% pour les conteneurs. Ce constat a conduit à ce projet de loi qui est destiné de façon très claire à améliorer la compétitivité de nos grands ports et à leur permettre de reprendre les parts de marché qu'ils avaient perdues en Europe. D'ailleurs la France, depuis plusieurs années, a mis en place une vraie politique maritime dans laquelle ce texte s'inscrit. Rappelons très rapidement les principaux éléments :

- **Développement du pavillon français :**
 - mise en place de la taxe au tonnage
 - vote de la loi sur le registre international français
 - rétablissement du GIE fiscal

- **Développement de la formation des marins.**
La réunion du 31 janvier 2008 a permis de définir la stratégie qui permettra de tripler dans 5 ans les promotions d'élèves officier qui sortent de nos écoles.
- **En matière de sécurité maritime,** la France a mis en place des moyens extrêmement performants au service de nos préfets maritimes pour faire face au péril de mer.

Dans ce contexte, que dit la réforme que nous examinons aujourd'hui :

- 1- Elle recentre le rôle du Port sur les missions publiques et les fonctions d'aménageur.
- 2- Elle met en place un commandement unique pour les activités de manutention qui fera progressivement disparaître les dysfonctionnements qui altèrent la compétitivité.
- 3- Elle laisse une large place à la négociation économique et sociale entre l'ensemble des partenaires.
- 4- Elle met en place un mode de gestion qui permettra aux ports de travailler avec une réactivité accrue.
- 5- Elle prévoit un plan ambitieux d'investissement.

1- Redéfinition du rôle des grands ports maritimes

Les grands ports maritimes sont recentrés sur leurs missions régaliennes d'aménageur et de gestionnaire du domaine et n'interviennent plus sauf cas exceptionnel dans les activités de manutention. Ils pourront ainsi concentrer leurs moyens sur le développement du port et ses activités et notamment sur le développement des dessertes terrestres avec comme objectif un accroissement important de la part de marché du transport ferroviaire, du transport fluvial et des autoroutes de la mer dans la desserte des ports.

Ainsi donc, l'autorité portuaire a pour mission la mise en place des investissements stratégiques (quais, écluses, dragages des chenaux, bassins, terre-pleins..). Le port devient propriétaire du domaine public et du domaine public fluvial. Dans le cadre de la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont il est propriétaire ou qui lui sont affectés, il consulte le Conseil scientifique de l'estuaire sur des problèmes d'aménagement pouvant affecter ces espaces naturels.

Il aménage et gère des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire et promeut l'offre de desserte ferroviaire et fluvial en coopération avec les acteurs concernés.

Il peut prendre des participations dans des personnes morales, dans des activités dont l'objet est de nature à contribuer au développement ou à la modernisation du port.

Ainsi donc l'autorité portuaire voit son rôle réaffirmé et étendu, il peut désormais intervenir dans des filiales dans le cadre de ses missions de développement.

2- Commandement unique pour les activités de manutention.

Ce commandement a un triple objectif :

- Améliorer la productivité des opérations de manutention.
- Développer l'investissement privé dans les ports français.
- Rétablir la confiance des principaux clients des ports, armateurs et chargeurs.

Les ports doivent transférer les outillages qu'ils possèdent à des opérateurs privés dans les 2 ans.

La mise en œuvre de ces transferts accorde une place privilégiée aux opérateurs économiques locaux qui participent aujourd'hui à l'activité et au développement du port et font appel aujourd'hui aux services du port pour la manutention.

La loi prévoit le transfert des personnels affectés à la conduite des engins (portiqueurs et grutiers) dans les entreprises de manutention.

Pour les personnels travaillant dans les services de maintenance des ports, des filiales industrielles seront créées dans lesquelles le port peut rester majoritaire (dans un premier temps) et coopérera avec des opérateurs privés.

Dans chaque place portuaire, une solution doit être trouvée pour les personnels administratif, comptable et financier qui ne sont pas transférés, afin de les faire évoluer dans leur fonction ou dans de nouveaux métiers.

3- La négociation et le dialogue social

La loi a laissé aux partenaires le soin de déterminer les conditions dans lesquelles les agents des ports aujourd'hui affectés aux activités de manutention peuvent intégrer les opérateurs de terminaux.

C'est pourquoi le projet de loi avait confié aux partenaires sociaux le soin de parvenir d'ici le 31 octobre 2008 à un accord cadre définissant ces conditions.

Pour répondre au souci légitime des agents des ports d'obtenir des garanties sur leur avenir, le texte prévoit qu'en cas de difficulté de l'entreprise de

manutention, le salarié bénéficiera pendant 10 ans d'un droit de retour au sein de l'établissement portuaire ; d'autre part, le gouvernement a fait inscrire dans la loi, un article 11 bis afin que l'ensemble des personnels transférés, soit dans les entreprises de manutention, soit dans les entreprises filiales créées en particulier pour la maintenance, puisse bénéficier d'une convention collective unique.

L'objectif de ces mesures est de créer 35 000 emplois dans l'ensemble des places portuaires en 5 ans et de faire croître le trafic de 5 % par an.

4- La gouvernance

Conformément à la loi, les GPM sont dirigés par un Directoire, sous le contrôle d'un Conseil de Surveillance.

Le Conseil de surveillance comprend 17 membres :

Une représentation de l'Etat, des collectivités locales, des salariés du port et des personnalités qualifiées choisies en fonction de leur compétence.

Le président du Directoire est nommé par le gouvernement.

Un conseil de développement remet des avis aux décideurs du port ; ce conseil associe les acteurs économiques, les collectivités territoriales, les représentants des salariés, les personnalités qualifiées dont les associations de défense de l'environnement, les milieux professionnels, sociaux et associatifs. Ce conseil est consulté sur le projet stratégique et sur la politique tarifaire du port.

Les organes de décision de chaque grand port sont amenés à définir place par place, un projet stratégique. Celui-ci doit définir les objectifs du port y compris les objectifs de croissance de trafic, les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Chaque projet stratégique doit s'intégrer dans un projet national de développement stratégique des ports. Il doit notamment intégrer les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre et associer l'ensemble des partenaires de la place portuaire.

La loi prévoit en outre la création **d'un conseil de coordination interportuaire.**

Au total, les investissements financés dans des contrats de projet sur la période 2007-2013, atteindront 2,7 milliards d'euros dont 445 millions d'euros à la charge de l'Etat.

Parallèlement, l'Etat prévoit de renforcer son rôle dans l'entretien des accès maritimes des ports en portant sa contribution à 75 millions d'euros d'ici 5 ans (l'Etat dans le cas du chapitre 44.34 financera 100% des dragages).

Les dessertes terrestres de nos grands ports sont insuffisantes. C'est la raison pour laquelle, j'ai déposé un amendement demandant au gouvernement que soit organisé, dans l'année qui suit le vote de cette loi, un comité interministériel d'aménagement portuaire qui fera la synthèse des projets stratégiques de chaque port pour que l'Etat puisse définir un plan d'aménagement national de desserte des ports et prévoir un plan pluriannuel d'investissement.

B – la mise en place de la réforme

Le texte voté en juin 2008 a été confirmé et complété par l'accord cadre signé le 30 octobre par l'ensemble des parties prenantes (manutentionnaires, autorités portuaires, représentations nationales des syndicats représentatifs).

La loi se met en place sensiblement selon le planning prévu : les plans stratégiques des 7 grands ports maritimes ont été adoptés au début du Printemps 2009. Les transferts de personnel sont en cours et appellent 3 remarques :

1 - Le transfert des portiqueurs dans les grands ports maritimes (1 000 personnes au total) ne pose pas de problèmes particuliers. Même à Marseille, malgré quelques incidents sérieux, les choses se mettent en place (il faudra cependant que les pouvoirs publics obtiennent que la fraction des Dockers qui n'est toujours pas mensualisée (40% des effectifs totaux environ) le soit. Faute de quoi, la réforme n'aura pas l'efficacité optimale. Cela demande une stratégie qui s'adosse sur un vrai courage politique.

2 - Le transfert des agents de maintenance (1 000 personnes également au total des 7 GPM) s'effectue dans de bonnes conditions et de deux façons :

- Un certain nombre d'agents de maintenance a été transféré dans les entreprises de manutention (quelques centaines au total).
- Un second groupe a intégré des filiales, port- entreprises privées, dont le capital est majoritairement détenu par les ports.
- Un troisième groupe d'agents reste pour l'instant agents des GPM en attendant que des entreprises privées soient en mesure de les embaucher : la situation économique des derniers mois ne facilite pas cette évolution. On peut comprendre aussi la crainte des personnels des ports, actuellement assurés de la garantie absolue de l'emploi devant une éventuelle intégration dans le privé (à court terme).

Les négociations en vue de rédiger une convention globale unique, dockers, portiqueurs, agents de maintenance, sont en cours.

3 - Sur le plan des outillages, la Commission ad hoc travaille pour évaluer le coût des équipements publics qui seront transférés au secteur privé.

Cette loi, lorsqu'elle sera totalement opérationnelle, permettra indiscutablement aux entreprises portuaires de travailler dans des conditions d'efficacité très nettement améliorées, à la hauteur de la compétition internationale, en Manche et Mer du Nord, et en Méditerranée.

C – L'investissement portuaire, condition du succès.

Deux autres conditions doivent être réunies pour que nos ports, redeviennent leaders dans la compétition, et puissent reprendre progressivement les 150 millions de tonnes de trafic annuel qui sont traités par Anvers, Zeebrugge, Rotterdam d'une part, par Gênes et Barcelone d'autre part.

1 - Il faut que les financements des plans stratégiques des 7 grands ports maritimes soient assurés à la bonne hauteur dans les prochaines années.

Rappelons que pour la période des contrats de projet 2007-2013, sur les 2,7 milliards prévus au total Etat + Régions, l'Etat investira 445 millions d'euros (auxquels, il faut ajouter sa contribution progressive à hauteur de 75 millions d'euros pour le dragage des accès portuaires – chap. 44-34).

Le tableau ci-joint (Annexe n° 1) indique la liste des investissements prévus dans leur circonscription par les grands ports maritimes. Le total de ces projets représente 2,465 milliards d'euros qui est donc compatible avec le montant total des contrats de projet.

2- Il faut régler un problème de fond : les liaisons terrestres entre les GPM et leurs zones de chalandise sont notoirement insuffisantes en France.

Les schémas successifs d'aménagement du territoire n'ayant jamais pris en compte cette donnée essentielle au développement des ports (depuis 30 ans), alors que dans le même temps les ports étrangers (notamment sur la rangée du Nord) développaient ces moyens intensément.

Le discours du Président de la République du 16 juillet au Havre a parfaitement posé ce problème. Il rejoint d'ailleurs la préoccupation exprimée par Dominique Bussereau et moi-même dans le débat sur la loi portant Réforme portuaire.

En juin 2008, nous avons souligné la nécessité impérieuse d'investir dans les dessertes des ports.

Que faut-il faire :

Il faut définir la liste des projets prioritaires pour le développement portuaire français, il faut les hiérarchiser et il faut les financer sur le moyen et le long terme. Il faut aussi une grande constance dans l'effort.

a – Les projets prioritaires concernant le port du Havre et le Port de Marseille.

➤ Les autoroutes de la Mer :

Une autoroute de la Mer sera opérationnelle à la fin 2009 entre Vigo, Nantes et Le Havre, puis Algeiras (2010) qui proposera, à partir de la mise en service, 4 départs par semaine des 2 ports français, puis 7 départs par semaine quelques mois après.

Une seconde proposition a été retenue entre Gijon et Nantes/Saint-Nazaire qui proposera 4 départs par semaine à partir de Nantes – Saint-Nazaire, puis 7 départs par semaine.

Il existe déjà sur la Méditerranée, une autoroute de la mer privée, armée par les groupes Grimaldi et Louis-Dreyfus entre Toulon et Civitavecchia.

Il faut que l'Etat investisse sur une ligne qui desserve Marseille, l'Espagne et l'Italie.

➤ Les voies ferrées

L'Etat lance un programme ambitieux d'investissement sur le fret ferroviaire à hauteur de 5 milliards d'euros.

Il s'agit de développer les infrastructures indispensables à la modernisation du fret et de mettre en place une stratégie nationale autour de la création d'autoroutes ferroviaires gérant les trains complets par navettes (comparable à ce qui se fait à Rotterdam), et de filialiser un certain nombre de ces activités.

Quels sont les besoins de desserte ferroviaire au Havre et à Marseille ?

⇒ **Au Havre** d'abord 2 objectifs :

- Améliorer la desserte de la région parisienne en modernisant la ligne Gisors-Serqueux.

Trouver un terrain d'entente avec RFF pour faire passer des trains complets sur la grande ceinture parisienne.

- Créer une voie dédiée fret vers l'Est de la France et de l'Europe, en utilisant les tronçons déjà existants, mais en créant une ligne exclusivement dédiée dont le tracé reste à définir même si de nombreuses études ont déjà été réalisées par le port du Havre.

⇒ **Pour Marseille**

Il faut une voie dédiée fret qui permette le contournement de Lyon et le raccordement vers le réseau Est et Nord Européen.

➤ La voie d'eau

⇒ **Pour le Havre**, la Seine constitue un axe très important qui permettra de massifier le trafic par barge.

Le Havre souhaite à moyen et à long terme la création de la canalisation Seine-Est. Naturellement le canal Seine-Nord constitue un chantier stratégique pour l'aménagement du territoire français, mais le port du Havre cherchant à développer ses débouchés vers Strasbourg et vers l'Europe centrale, Seine-Est constitue pour lui un axe de développement pour le futur. Il faut certainement lancer les études dès maintenant.

⇒ **Pour Marseille**

Il faut investir de façon certaine dans la canalisation Rhône-Moselle. Les études détermineront techniquement le meilleur tracé, mais il est certain que cette desserte est extrêmement importante pour le port de Marseille.

Chacun des autres GPM a des projets de développement du même ordre, précieux pour leur essor. Nous ne développerons pas aujourd'hui ce point. Les études à mener devront très rapidement définir les investissements structurants pour Dunkerque, Rouen, Nantes, La Rochelle et Bordeaux.

b – Le financement

Les coûts de ces investissements structurants restent à chiffrer. Il s'agit de plusieurs milliards d'euros. Il est clair que « Le grand emprunt » doit être la réponse, à nos yeux, essentielle pour ce type de projet.

Il faut aussi que pendant 10 ans les pouvoirs publics soient constants dans l'effort, en ayant présent à l'esprit qu'investir dans la mer, représente une richesse essentielle pour notre pays.

Chap. IV – La sécurité maritime

Introduction

La sécurité maritime a réalisé, en France, depuis 2001 des progrès très importants. Les accidents successifs (le dernier étant l'Erika en 1999) ont conduit les autorités françaises à mettre en place des outils très performants, qui doivent être en permanence modernisés.

La France travaille, le long de la Manche et de la Mer du Nord, en étroite collaboration avec l'Angleterre, la Belgique et la Hollande : cette coopération est excellente.

La communauté européenne a mis en place l'Agence Européenne de Sécurité maritime, basée à Lisbonne, qui progressivement coordonne les politiques de sécurité des différents Etats membres, et contribue à uniformiser les différentes réglementations européennes et internationales : les routes maritimes européennes sont désormais étroitement surveillées.

A - Les instruments de la politique française

Ceux-ci sont mis en œuvre essentiellement par le ministère de l'équipement et par le ministère de la Défense. Le Ministère des Finances y contribue également avec les moyens des douanes.

1- Les infrastructures des CROSS

Ces Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) font l'objet d'un programme permanent de modernisation résultant d'engagements internationaux pris à l'égard de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'Union européenne.

Ces Cross sont essentiellement le long de la Manche (Corsen à Brest, Jobourg à la Hague, Gris Nez dans le détroit du Pas de Calais, Etel sur l'Atlantique, Cross de La Garde en Méditerranée, Cross Antilles/Guyane et Cross de la Réunion). Les Cross français ont vu leur modernisation s'achever récemment tant sur le plan de leurs moyens de détection et de surveillance que sur les bâtiments. Les radars ont tous été renouvelés grâce aux financements prévus dans le programme RECORAM : le Parlement a obtenu du ministère de l'équipement les moyens nécessaires en 3 ans.

Désormais, sur la mer la plus passagère du monde, La Manche, nous avons des moyens permanents de contrôle et de surveillance du trafic. Ils sont reliés au système d'information Trafic 2000, des Affaires maritimes (banque de données sur l'ensemble des caractéristiques des navires qui approchent de la Manche et de nos ports : Cette banque de données est reliée au réseau européen, Safeseanet, ce qui permet à notre pays de disposer d'informations très performantes sur l'ensemble du trafic.

De plus le système SPATIONAV, mis en place par la Marine nationale dans ses centres de commandement, ainsi que dans les CROSS et les centres opérationnels des Douanes, permet à notre pays de disposer d'un réseau d'information d'une très grande qualité, qui permet à l'avance d'avoir un « scanner » de chaque navire qui approche et de déceler ainsi les risques potentiels, qu'il peut présenter.

La Marine nationale a également achevé la remise en état de ses **sémaphores** qui assurent une surveillance étroite de la bande côtière, à la fois sur le plan de la sûreté (lutte anti-terroriste, trafic des stupéfiants) et en même temps contribue à la lutte contre les pollutions à proximité immédiate de nos côtes.

Sans doute demain faudra-t-il franchir une nouvelle étape : il s'agira de rendre opérationnel le système Marilyn qui croise les moyens radars, les émissions des balises AIS et le réseau satellite dédiée à la surveillance maritime. Ce réseau permettra de couvrir une zone de l'ordre de 250 miles nautiques, et donc de contrôler la totalité du trafic sur le rail montant et descendant de la Manche.

En matière de sécurité, les Préfets maritimes disposent désormais, depuis le décret du 6 février 2004, d'une « autorité » dans tous les domaines, où s'exerce l'action de l'Etat en mer. Ils coordonnent, aux côtés de la Marine nationale, l'ensemble des services des Affaires maritimes, de la gendarmerie maritime, des douanes et de la S.N.S.M.

La coordination est efficace et les résultats sont là pour témoigner. Cependant, comme l'a souligné le chef de l'Etat, le 16 juillet au Havre, il est nécessaire de vérifier que cet ensemble de moyens est utilisé de façon optimale, et qu'une meilleure mutualisation des moyens n'est pas réalisable. En cette période, financièrement difficile, cette préoccupation doit être permanente. Cela conduira à la création de la fonction garde-côte.

2- L'inspection des navires

Ce point est également très important. La France, désormais, contrôle de façon rigoureuse près d'un tiers des navires qui transitent dans nos ports.

Pour arriver à ce pourcentage, supérieur aux directives communautaires, le nombre d'inspecteurs des Affaires maritimes est passé de 60 en 2001 à 129 en 2008.

Rappelons notamment que ces professionnels sont chargés de la délivrance et du renouvellement des titres de sécurité des navires contrôlés. Ils effectuent également les audits des navires soumis au code international de gestion et de sécurité. C'est dire l'importance de ces contrôles qui constituent des actes de souveraineté, qui engagent donc la responsabilité de l'Etat français, et qui naturellement ne peuvent être délégués à des tiers.

B - Il faut également rappeler les autres volets importants de cette politique de sécurité :

- 1- La définition des zones refuge qui, sous l'autorité du ministre de l'équipement et des transports, peuvent être utilisées comme éléments de la stratégie nécessaire pour éviter que des accidents de mer se transforment en pollution grave.
- 2- La compétence confiée aux Tribunaux de Grande Instance du Havre, de Brest et de Marseille en matière de pollutions marines volontaires, par décret de février 2001, a permis à ces tribunaux d'avoir une vraie expertise en la matière : une réelle efficacité aussi, puisque désormais ces affaires sont jugées par des spécialistes, proches des moyens d'investigation (notamment ceux de la Marine) qui présentent les preuves de la pollution, et dont la rapidité d'appréciation devient un gage d'efficacité.

Deux observations doivent être faites :

- Quelques chiffres démontrent l'importance des résultats obtenus. Le nombre de flagrants délits constatés est passé de 44 en 2000, 28 en 2002, 21 en 2005, 18 en 2006 et 12 en 2007. Les amendes infligées aux armateurs sont très lourdes et l'on peut estimer que le nombre de ces procédures va encore se réduire.

- Sans doute serait-il opportun de transférer aussi la compétence des pollutions involontaires (actuellement du ressort du Tribunal de Grande Instance de Paris) à ces trois tribunaux maritimes ?

3- La loi criminalité a mis en place des sanctions lourdes à l'égard des navires pollueurs. En cas de pollution volontaire la loi le prévoit. Sans doute, faudrait-il envisager de nuancer le texte, lors de pollutions involontaires ?

Une réflexion avec les armateurs français – qui en règle générale sont irréprochables – doit être menée sur ce sujet.

C - Sur le plan européen et international

La création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (basée à Lisbonne), décidée dans le cadre du « paquet Erika II », a pour objectif de renforcer les actions de sécurité maritime au plan européen. Instituée officiellement par le règlement européen du 27 juin 2002, cet organisme coordonne l'action des Etats en mer, instaure progressivement une harmonisation des réglementations communautaires, définit les moyens européens de lutte anti-pollution. Progressivement une politique communautaire de sécurité se met en place.

Le rôle de cette institution a été conforté par deux décisions prises pendant ces dernières années :

- La France a pris avec l'Espagne, en 2003 au sommet de Malaga, une mesure conservatoire interdisant aux navires à simple coque de plus de 15 ans d'âge, transportant des hydrocarbures, de naviguer dans notre zone des 200 milles marins.
- Cette mesure a été complétée par la mise en place officielle par l'OMI d'une vaste zone dite « zone maritime particulièrement vulnérable » couvrant la plus grande partie des approches occidentales de l'Europe. Cette zone offrira demain le cadre juridique permettant de prendre des mesures pérennes pour succéder aux décisions de Malaga.

Conclusion

Nous avons désormais un dispositif de sécurité maritime cohérent et efficace. Il faudra pour le compléter, être très vigilants, pour que la transcription en Droit français, des directives communautaires du paquet Erika III soit réalisée rapidement, dans le strict respect des intérêts de notre pays.

Quelques chiffres synthétisent l'ampleur du travail accompli :

En 2007, les Cross français ont identifié 227 461 navires en transit au large de nos côtes (soit + 5,6% par rapport à 2006).

Ils ont suivi 450 navires en avarie dans les zones de responsabilité françaises et le nombre d'infractions constatées s'élève à 63 cas, soit 0,02% du trafic.

Ces chiffres sont éloquentes : les risques de mer diminuent dans des proportions importantes malgré la croissance du trafic. Mais l'infortune de mer est toujours possible.

En particulier dans la Manche, ne faut-il pas développer l'obligation de pilotes hauturiers pour des navires non contraints aujourd'hui ?

Ne faut-il pas imaginer un système de contrôle « aiguilleurs de la mer » exerçant un guidage permanent sur certaines catégories de navires ?

Le coût d'un accident grave est tel, que le pouvoir politique a le devoir de réfléchir avec l'ensemble des opérateurs à des solutions nouvelles qui peuvent paraître coûteuses à court ou moyen terme mais dont le prix sera sans commune mesure avec celui que l'on aura à payer en cas d'accident grave.

Chap. V – L’Outre-Mer

A – Les enjeux

La France, rappelons le, possède le deuxième domaine maritime mondial : 11 millions de km² grâce à la ZEE qui entoure l’ensemble des départements et territoires d’outre-mer : Ce sont la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane, St Pierre et Miquelon, la Réunion, Mayotte, la Nouvelle Calédonie, la Polynésie française, Wallis et Futuna, les Terres Arctiques et Australes (Terre Adélie) . Notre pays est ainsi l’une des rares nations au monde présente sur tous les océans.

Ce domaine constitue une richesse exceptionnelle qu’il convient de développer sur le plan de la connaissance du milieu marin, qu’il convient d’évaluer sur le plan des ressources économiques et énergétiques, et qu’il convient de protéger, l’immensité de ces zones posant des problèmes de souveraineté et de sécurité. Cette nécessité pose aussi la question des limites exactes de la ZEE. IFREMER, dans le cadre des contrats EXTRAPLAC, gère ce dossier de façon extrêmement rigoureuse.

Seules 20% environ des ressources potentielles de ce domaine sont connues, c’est dire l’importance de la découverte de cette nouvelle frontière. Il est clair que le potentiel de développement économique de ces territoires français paraît exceptionnellement puissant. Ce potentiel constitue également un enjeu exigeant sur le plan humain et social car des tensions existent çà et là qui révèlent une difficulté réelle : trouver pour les habitants de ces territoires un nouvel équilibre humain dans un monde qui évolue très vite, autour de ces régions largement coupées de la concurrence, vivant dans un régime économique semi-protégé, largement financé par la métropole, dont les moyens financiers ne peuvent plus croître.

Il faut donc que l’ensemble des DOM TOM s’insère résolument dans la zone géographique et océanique où il est situé, pour se développer par lui-même dans des conditions concurrentielles qui permettent de dynamiser l’économie mais qui fera également prendre conscience à nos amis d’outre-mer, que les situations de monopole ne sont plus tenables à moyen terme. L’autonomie politique, qui doit progressivement conduire à l’autonomie financière est certainement la meilleure réponse institutionnelle, car l’ensemble de ces hommes et de ces femmes est profondément attaché à la République française.

B – Quelles sont les richesses de ces territoires, comment les utiliser dans le cadre d'un développement durable ?

1- Les richesses nutritives de la mer et les moyens actuels de production

Leur exploration ne fait que commencer. Cependant, on peut d'ores et déjà indiquer que :

a – **Les ressources halieutiques sont très importantes.** Elles doivent être méthodiquement inventoriées, elles doivent être protégées. Leur exploitation doit être parfaitement concertée avec l'ensemble des acteurs pour assurer une reproduction satisfaisante des espèces.

Il faut souligner que la connaissance des espèces est loin d'être parfaite : Signalons notamment qu'il n'y a pas d'équipe de recherche halieutique en Polynésie française, où la pêche représente un vrai enjeu ; ni d'équipe, ni de projet sur les systèmes marins aux Antilles.

Pour pallier ces insuffisances, rappelons qu'en janvier 2005, IFREMER a signé une convention le liant avec un certain nombre d'organismes (dont notamment le BRGM, le CIRAD et l'INRA) par laquelle il s'engage à favoriser au niveau de chaque région d'outre-mer une dynamique de coopération permettant de faire émerger au sein de pôles d'excellence, des projets conjoints.

Ces conventions ont notamment pour objectif :

- De contribuer au développement économique des territoires d'outre-mer par un appui scientifique aux filières locales actuelles et potentielles en liaison étroite avec les collectivités territoriales.
- De soutenir le développement durable des pêches locales, notamment à Saint-Pierre et Miquelon, en Guyane, aux Antilles, et à la Réunion.

b – **Ces conventions visent aussi à sécuriser et à intégrer dans l'environnement l'aquaculture** (crevetticulture en Nouvelle Calédonie, perliculture en Polynésie, et pisciculture marine en Polynésie, à la Martinique, à la Réunion et à Mayotte).

2- Les richesses fossiles

Elles sont potentiellement considérables, mais elles demandent une recherche méthodique conforme aux exigences du développement durable :

- Ce sont les énergies fossiles (pétrole, gaz naturel)
- Ce sont les nodules
- Ce sont les granulats

La recherche ne fait que commencer.

3- Les énergies renouvelables

C'est un grand sujet qui mobilise beaucoup notre recherche : l'éolien, l'hydraulique, l'énergie des marées, la géothermie, la biomasse, l'énergie solaire sont au cœur des préoccupations de la recherche française en métropole, et surtout dans les DOM TOM. DCNS est à la pointe en la matière. La France, me semble-t-il, doit définir rapidement les zones où elle pourra exploiter ces nouvelles sources d'énergie.

De la même façon que le Président de la République a décidé que les aires marines protégées représenteraient 20% de notre domaine total (dans tous les océans), de la même façon, il faut que l'ensemble des acteurs privés ou publics puissent définir les zones « intelligentes », où notamment l'installation d'éoliennes marines ou d'hydrauliques sera possible et rentable. Notre mer est très vaste, et c'est la raison pour laquelle je ne crois pas qu'il soit raisonnable d'envisager l'implantation d'éoliennes en Manche ou dans les approches de cette mer. L'extraordinaire densité de navires dans cette zone maritime : 230 000 navires transitent chaque année entre Ouessant et le Cap Gris Nez soit aujourd'hui 600 navires par jour, et certainement plus demain, pose un problème redoutable de sécurité maritime qu'on ne peut contourner. Cette précaution vaut aussi pour les activités de pêche. La sécurité est une priorité absolue. Rappelons que l'accident de l'Erika a coûté 900 millions d'euros à la collectivité nationale.

Il faut donc une stratégie d'ensemble qui, à la fois évite des erreurs qui peuvent être lourdes de conséquences, et qui permette aux industriels de travailler dans les meilleurs délais.

Cette prudence me paraît d'autant plus nécessaire qu'il m'a été donné de voir une installation de plusieurs éoliennes à terre, sur un site en Bretagne, que je croyais sanctuarisé, le site de l'Aber Benoît (commune de Saint Pabu). Il me paraît d'ailleurs opportun de demander aux autorités concernées, la raison pour laquelle cette implantation a été autorisée.

4- La méthode de travail

Compte tenu de l'ampleur de notre espace maritime, la France ne peut pas agir seule dans les DOM TOM. Trois partenaires sont incontournables : la France, la Communauté européenne, et les pays riverains dans chaque océan concerné.

Notre politique doit viser à renforcer les collaborations scientifiques entre les équipes d'IFREMER (comme leader) et celles de la métropole, entre les équipes des DOM TOM et les équipes scientifiques des pays riverains de la

zone géographique (des partenariats doivent être ainsi contractualisés pour la recherche, et la mise en commun de moyens pour exploiter la ressource).

Il faut aussi inscrire pleinement la recherche outre-mer dans l'espace européen, par son implication dans les programmes communautaires. Le bilan des collaborations menées dans ce cadre est insuffisant.

Pour conclure, il est donc nécessaire d'avoir une stratégie de développement claire. Elle devrait s'appuyer sur IFREMER, un des leaders mondiaux dans la connaissance des océans. Sous son autorité, zone par zone, seraient noués des partenariats avec les partenaires publics et privés français et européens, et les pays riverains de cette zone.

Ceci exige dès maintenant, la mise en place d'une planification à court et à moyen terme.

Conclusion

Les analyses contenues dans ce rapport conduisent aux Propositions de décisions suivantes :

1- Pavillon français

- Organiser une communication forte, avec tous les acteurs concernés sur le succès et les développements possibles du pavillon français. Ces acteurs sont le Gouvernement, le Parlement, et l'ensemble des professionnels concernés (Armateurs de France, Institut Français de la Mer, Cluster Maritime, etc)
Cette communication visera notamment à affaiblir de façon très significative la position des syndicats sur la complaisance.
- Dans le cadre de la charte qualité, que les armateurs français ont signé, examiner le calendrier de réduction d'émission de CO2.
- Accélérer notamment avec DCNS et les Chantiers de l'Atlantique (STX) les recherches sur le navire du futur.

2- la formation des marins.

- Acter définitivement pour les quatre établissements d'enseignement supérieur maritime la répartition des rôles :
 - Le Havre et Marseille forment des officiers de première classe polyvalents,
 - Nantes des officiers monovalents pont,
 - Saint-Malo des officiers monovalents machine.
- Investir dans la nouvelle école du Havre entre 10 à 15 millions d'euros (sans doute à partir du grand emprunt).
- Communiquer puissamment sur la qualité des métiers de la mer.

3- Les ports

- Réaliser les études sur les liaisons entre les grands ports maritimes et leur hinterland :
- **Pour Le Havre-Rouen**, il faut accélérer le processus de décision :
 - ⇒ Pour la modernisation de la ligne Gisors-Serqueux ; et afin d'obtenir une position claire de RFF pour le franchissement de la grande ceinture parisienne.
 - ⇒ Pour desservir l'Est de la France et l'Est de l'Europe, il faut étudier le tracé d'une voie dédiée fret ainsi qu'une canalisation à grand gabarit Seine-Est.
 - ⇒ Il faut accélérer la mise en place de l'autoroute de la mer Gijon, Nantes, Le Havre.
- **Pour Marseille** :
 - ⇒ Il faut étudier le tracé d'une voie dédiée fret contournant Lyon.
 - ⇒ Il faut étudier le tracé de la canalisation à grand gabarit Rhône-Moselle ou Rhône-Rhin.
 - ⇒ Il faut planifier les investissements à réaliser et définir rapidement leurs modes de financement.
- **Pour les grands ports maritimes** de Dunkerque, de Nantes, de la Rochelle et de Bordeaux, il faut faire des analyses équivalentes conduisant à prendre des décisions à la mesure de leurs besoins.

4- la sécurité maritime

- La création de la fonction garde côte doit être décidée rapidement pour que chaque intervenant reconnaisse clairement sa mission.
- Il faut confirmer de façon définitive la compétence des préfets maritimes, comme seuls représentants de l'Etat en mer (conformément au décret de février 2004).

- Il faut mettre en place dans les meilleurs délais le système Marylin (dont la réalisation a été confiée à DCNS) croisant les informations des radars des CROSS, des balises AIS positionnées sur les navires, et le réseau satellitaires.
- Il faut interdire l'installation d'éoliennes marines en Manche et dans ses zones d'approche (sauf cas exceptionnel).
- Il faut envisager de développer la fonction de pilote hauturier.
- Il faut réfléchir à la création d'une fonction d'aiguilleur maritime.
- Il ne faut pas réduire les moyens humains des Cross. Il faut les adapter aux nouvelles technologies.

5- Dans les DOM TOM

- Il faut, autour d'IFREMER, organiser par zones géographiques des partenariats entre la France et l'Europe d'une part, et les DOM TOM d'autre part. Ce partenariat devant se doubler d'une ouverture économique vers les pays de la zone.
- Un programme d'étude et d'investissement doit être réalisé dans les meilleurs délais sur les sujets suivants dans la ZEE :
 - a- sur les énergies renouvelables : éoliennes en mer, hydrauliques, biomasse, énergie solaire.
 - b- sur les énergies fossiles : pétrole, gaz, extraction de granulats.
 - c- sur les ressources halieutiques : pêche, élevage, crevetticulture, perliculture, etc.
 - d- sur les nanotechnologies.

Jean-Yves Besselat
 Député de Seine-Maritime
 Rapporteur du Budget de la Mer
 Administrateur de l'Institut Français de la Mer