

**CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL,
ET ENVIRONNEMENTAL**

SESSION ORDINAIRE DE 2017



COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 12 avril 2017

***La politique européenne de transport maritime
au regard des enjeux de développement durable et des engagements climat***

SOMMAIRE

LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE TRANSPORT MARITIME AU REGARD DES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES ENGAGEMENT CLIMAT	5
PRÉSENTATION DU PROJET D'AVIS	5
DISCUSSION GENERALE	16
CGT-FO - M. Techer	16
Coopération - Mme Lexcellent	17
Entreprises -M. Nibourel.....	19
Environnement et Nature - M. Genty	20
Mutualité - M. Junique	21
Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse - Mme Weber	23
Outre-mer - M. Suve.....	24
Professions libérales - M. Chassang	25
UNAF - Mme Gariel.....	27
UNSA - Mme Vignau	28
Agriculture - M. Cochonneau	29
Artisanat - M. Stalter	30
Associations - Mme Trellu-Kane	32
CFDT - M. Saint-Aubin	33
CFE-CGC - Mme Couvert	35
CFTC - M. Thouvenel.....	36
CGT - M. Fourier	37
VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET D'AVIS	38

Présidence de M. Patrick Bernasconi

La séance est ouverte à quatorze heures trente-trois.

M. le Président. La séance est ouverte.

Mes chers collègues, J'ai appelé notre collègue, Mme Prévost-Madère, membre de la délégation à l'Outre-mer et originaire de Guyane, afin de lui dire toute l'attention que le Conseil porte à la situation de ce département français. Mme Prévost-Madère m'a décrit la situation, les difficultés rencontrées, ses craintes, ses espoirs. Une fois le retour à la normale effectué, je ne sais pas dans quelle mesure le CESE pourrait participer au travail nécessaire que la collectivité nationale doit effectuer par rapport à cette situation, ses causes, ses conséquences, ce qui pourrait être fait. Dès son retour de Guyane, je propose de réunir la présidente du groupe Outre-mer, le président de la délégation à l'Outre-mer, afin d'envisager avec eux ce que le CESE pourrait faire dans ce domaine et d'en faire une proposition au Bureau.

Je crois savoir qu'il y aura un *focus* dans le RAEF, très bien rédigé, qui manifeste bien l'attention que l'on doit porter à ces territoires un peu éloignés de notre métropole, mais ô combien importants.

LA POLITIQUE EUROPÉENNE DE TRANSPORT MARITIME AU REGARD DES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DES ENGAGEMENT CLIMAT

M. le Président. Mes chers collègues, nous allons examiner aujourd'hui le projet d'avis relatif à *La politique européenne de transport maritime au regard des enjeux de développement durable et des engagements climat*, présenté par Jacques Beall, rapporteur, au nom de la section des affaires européennes et internationales, présidée par Jean-Marie Cambacérès.

Je tiens à saluer la présence de Pierre-Henri Jean Coulon, président de la section transports, énergie, infrastructures du Comité économique et social européen et de M. Bignon, sénateur. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue.

Par ailleurs, je tiens à signaler la présence dans les tribunes de nombreux spécialistes de la marine, organisations, officiers de marine. Cette présence montre, s'il en était besoin, l'intérêt porté à nos travaux par les experts des questions que nous traitons.

PRÉSENTATION DU PROJET D'AVIS

M. le Président. J'invite le rapporteur, Jacques Beall, à venir nous présenter ce projet d'avis.

M. Beall, rapporteur. Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le président de la section du transport du Comité économique et social européen, monsieur le conseiller, monsieur le sénateur, bonjour. Chers collègues, nous allons aborder un sujet complexe. Vous savez que j'ai l'art de la synthèse et des discours de courte durée. Vous allez en avoir la démonstration aujourd'hui.

En introduction, je vous proposerai de regarder un extrait du documentaire intitulé « *Le dessous des cartes* », diffusé sur la chaîne Arte. Je ferai un focus sur la stratégie européenne, puis j'aborderai la gouvernance mondiale. Enfin, je vous parlerai des enjeux en matière de développement durable, qui sont au cœur de notre projet d'avis.

(Projection d'une vidéo)

Je vais vous communiquer quelques chiffres saillants du transport maritime. La flotte mondiale commerciale est de 90 000 navires. Les cinq premières économies mondiales en termes d'armement sont la Grèce, le Japon, la Chine, l'Allemagne et Singapour. Les cinq premiers États du pavillon, le Panama, le Libéria, les Îles Marshall, Hong-Kong et Singapour. On parle d'État du pavillon lorsque le propriétaire du navire n'est pas du même drapeau que le bateau. Cela permet des conditions commerciales, fiscales et sociales plus avantageuses. 70 % des navires sont sous un pavillon différent de celui de l'armateur.

La Chine, le Japon et la Corée du Sud sont leaders en matière de construction de navires (plus de 90 % du tonnage brut en 2015), le Bangladesh, l'Inde le Pakistan et la Chine pour la déconstruction (95 %).

Un peu plus de 1,5 million d'emplois directs dans le monde, dont une bonne moitié d'officiers. Cela veut dire que le niveau de qualification est correct.

Au niveau des équipages, on compte une vingtaine de marins sur un porte-conteneur, une trentaine sur les plus gros. On parle de 300 membres d'équipage sur un Ferry et de plus de 1 000 pour les gros navires de croisière.

L'Union Européenne représente 40 % du tonnage mondial. Malte, la Grèce et Chypre comptent parmi les dix premiers pavillons mondiaux. Il y a 640 000 emplois directs dont 220 000 marins européens. Les 440 000 autres viennent d'autres pays comme les Philippines et l'Indonésie, grands fournisseurs de marins. Il y a également plus de 2 millions d'emplois indirects dans le maritime.

Les trois premières compagnies de transport de containers sont européennes. Dans services maritimes, l'Europe et la France sont très bien placées, notamment en ce qui concerne la pose de câbles, l'*offshore* et les énergies renouvelables.

Nous allons faire un rapide *focus* sur la stratégie européenne de transport maritime qui est appuyée sur des valeurs clés tels : le développement durable, la croissance économique, l'ouverture des marchés dans un cadre de concurrence loyale et des normes sociales et environnementales élevées.

Un rapport d'étape a été produit l'an dernier. L'année 2017 est l'année du maritime au niveau de la Commission européenne. Celle-ci a rendu son rapport et nous a donné quelques éléments sur les endroits où il y avait des marges de progression.

Au niveau de la sécurité maritime beaucoup a été fait. L'évolution s'est faite à partir des normes internationales. En Europe, l'EMSA a été renforcée. Elle permet d'accompagner les autorités nationales et de la formation. Il s'agit de l'Agence européenne de sécurité maritime qui a en charge les contrôles, entre autres, des navires. Elle met en place différents outils opérationnels de suivi de l'activité maritime.

Quant à la sécurité, il y a de moins en moins de navires poubelles dans les eaux européennes. On peut considérer que l'objectif principal est atteint mais il y a encore des marges de progression.

Concernant les objectifs environnementaux : l'objectif de long terme était zéro déchet et zéro émission. Or nous en sommes loin même si l'UE est précurseur dans un certain nombre de domaines comme le système de mesure des émissions de CO₂ - qui a été mis en œuvre et qui sera opérationnel en 2018 - ainsi que d'autres dispositions qui sont en lien avec la convention MARPOL sur la protection de l'environnement.

Concernant les installations portuaires, il n'y a pas eu beaucoup de progrès même si le cadre législatif est présent.

Sur la dimension sociale, il y a eu des avancées avec la transposition de la convention du travail maritime. Elle constitue un socle minimal de dispositions. Ces dispositions sont intéressantes mais malgré la mise en œuvre de cette directive, depuis 2013, on constate une baisse du nombre de marins en Europe, d'où un véritable *dumping* social dans ce secteur.

Pour le CESE, globalement, les avancées juridiques ont été importantes mais il y a des difficultés et des disparités d'application entre les États-membres et la question sociale est largement négligée.

Je vous présente brièvement la gouvernance internationale. Elle s'appuie sur l'OMI, organisme qui édicte des normes à destination des pays qui signent les conventions qu'elle propose. Elle s'organise en groupes de travail dont l'un s'occupe du climat.

Le rapport de force qui est en œuvre dans ces groupes n'est pas évident puisque les États ont théoriquement chacun une voix et un certain nombre d'acteurs ont des statuts d'observateurs comme la Commission européenne, ainsi que des ONG et les syndicats. On peut dire que globalement certains États du pavillon, plus les principaux groupes professionnels, pèsent le plus, notamment les croisiéristes qui sont très écoutés dans cette instance.

L'OIT a adopté la convention de travail maritime en 2006. Elle est constituée de représentation des syndicats, des professionnels ainsi que des États. La gouvernance est certainement plus simple. La LMC 2006 était entrée en vigueur en 2013.

L'Europe met en place un certain nombre d'outils. Elle transpose relativement rapidement les prescriptions internationales. C'est à travers la directive soufre qu'a été instaurée en mer du Nord, en Baltique et dans la Manche une zone de contrôle des émissions de soufre liées au transport maritime.

J'en viens au cœur de notre sujet, à savoir tout ce qui concerne le développement durable mais auparavant je veux vous donner quelques précisions.

Nous avons constaté dans le petit film que le transport maritime est un moyen de transport très efficace. En termes d'émissions de CO₂ il est cinq fois plus performant que le transport routier et treize fois moins que l'aérien, mais il utilise un fuel qui est un résidu de la distillation du pétrole et qui est extrêmement nocif.

Quand ce fuel est brûlé il émet beaucoup de particules. Tout cela se passe en général en haute mer, loin de nos yeux et de notre cœur si je peux dire.

Le faible coût de ces carburants est un facteur clé de cette industrie, ce qui en a fait un pilier des échanges internationaux. Cela permet à certains produits d'aller et venir à travers le monde à des coûts dérisoires. Pour vous donner une idée, pour un container de Chine à l'Europe, le coût moyen logistique en 2016 est de 630 euros, qu'il transporte une tonne ou une dizaine de tonnes. Il y a donc beaucoup de marges dans ce secteur.

Un des principaux enjeux est d'informer les citoyens sur cette réalité parce que tous ces produits que nous avons dans nos supermarchés transitent à 90 % par la mer.

J'ai vu un documentaire qui s'appelle « *Sea Blind* ». Il est très intéressant, c'est la réalité. Nous sommes aveugles de la mer et de ce qui s'y passe.

Nous allons aborder les différents *focus* que nous avons proposés dans un esprit de développement durable en intégrant, si possible, les trois piliers, mais parfois seulement deux.

Examinons d'abord la partie qui concerne le réseau transeuropéen de transport. L'objectif de la stratégie était d'achever le marché unique et de développer le transport maritime de courtes distances en créant un espace européen de transport maritime sans frontière. Les liaisons de courtes distances sont peu nombreuses mais on peut penser que de ce côté-là, nos objectifs n'ont pas été atteints. Ils visaient une complémentarité entre les moyens de transport et un principe de cohésion territoriale.

Les ministres de l'Union européenne des transports se sont réunis à Malte fin mars, ils sont revenus sur cette notion d'espace européen de transport maritime et ils appellent à une meilleure connectivité en matière de liaison maritime fiable, fréquente, durable pour prévenir l'isolement et offrir des opportunités de croissance égale aux îles et régions périphériques.

Cela nous renvoie à l'actualité guyanaise. Cette problématique de cohésion territoriale s'applique aussi aux régions ultrapériphériques, bien sûr, mais nous n'avons pas pu développer cet aspect dans le projet d'avis, faute de temps.

Nos préconisations : il va y avoir une prochaine révision du programme transeuropéen du transport. Il faut que l'on se positionne par rapport à cela pour garantir une cohésion territoriale. La révision est prévue pour 2023 mais il est important que les États se positionnent là-dessus. Il faut aussi réévaluer les critères d'attribution des fonds de financement pour qu'ils aillent aussi vers ces zones périphériques, vers cette volonté de cohésion territoriale mais également vers les liaisons maritimes.

Au niveau des programmes d'aides, des programmes existaient - les autoroutes de la mer - mais, depuis 2013, ils sont arrêtés. Il faut les relancer. Il faut revoir les instruments financiers de type euro-vignette pour qu'ils soient bien fléchés sur le report modal car c'est important. Cela permet de désengorger les routes, d'éviter les obstacles naturels. Il y a un impact environnemental qui est intéressant.

Il est possible de soutenir des projets de transport durable du secteur privé à travers le fonds Juncker et la BEI. Nous soutenons ces initiatives.

J'en viens au domaine social.

Le volet social est le grand oublié de la politique européenne puisque la Commission Barroso considérait que cela n'était pas un sujet. Il y a bien sûr un enjeu de formation aux évolutions des métiers et techniques des marins, en lien avec les outils numériques et l'innovation. La bonne santé économique du secteur maritime ne s'est pas traduite en matière d'emploi et le *dumping* social n'est pas seulement le fait de pavillons tiers mais aussi interne à l'Union européenne malgré l'application des conventions et des différentes directives.

Les conditions de vie et de travail à bord ne sont pas bonnes pour les marins en général. Il y a des problèmes par rapport aux temps de repos et sur les effectifs prévus sur les bateaux. Comme l'année 2017 est prévue pour être l'année du maritime, il faut afficher une réelle volonté politique si l'on veut que cette situation change. C'est bien de renforcer la lutte contre le *dumping* social et améliorer la situation de l'emploi maritime en Europe dont il est question.

Pour nos préconisations concernant l'emploi, nous proposons d'aller vers une véritable politique de l'emploi maritime. Il s'agit notamment de mettre en œuvre un socle de dispositions sociales communes et ambitieuses, de réfléchir à la notion de règles communautaires - c'est-à-dire un espace maritime sans frontières - et de conditionner l'octroi des aides publiques aux armateurs européens au respect des critères sociaux et environnementaux. L'achèvement du marché unique qui portait sur des raisons commerciales et économiques doit intégrer la dimension sociale.

Sur cette question du *dumping* social, il serait important de mener un débat sur le statut des pavillons de complaisance au niveau international en lien avec les politiques fiscales agressives et donc les paradis fiscaux.

Sur les conditions de travail et de vie à bord, la directive sur les conditions de travail maritime a été appliquée en 2013. Il s'agit pour nous de renforcer les moyens au niveau des contrôles et des outils et de s'assurer de l'effectivité des temps de repos comme certains peuvent le faire ici maintenant... et de faire évoluer la réglementation sur les effectifs.

Le démantèlement des navires est un sujet emblématique pour nous parce qu'il recoupe les trois dimensions. Voyez les chantiers en Asie... la technique du *phishing* y est utilisée : on amène les navires à marée haute le plus près possible de la plage, ensuite les ouvriers travaillent dessus comme ils peuvent.

La plupart des navires commerciaux, coques acier, sont démantelés en Asie (95 %). Cela a des effets dévastateurs sur le plan sanitaire et environnemental. On évalue qu'entre 40 000 et 1 million de tonnes de produits toxiques - amiante, PCB, plomb, métaux lourds - sont ainsi exportés par l'Europe vers ces sites. Il y a donc quand même un réel problème parce que ce sont des déchets.

Le secteur se caractérise le plus souvent par des conditions de travail inacceptables et inhumaines : conditions de vie dégradantes, logements insalubres, pas de protection sociale, pas de sécurité, pas d'infirmières ou alors, des moyens dérisoires.

Quand il y a des accidents, les gens peuvent être encore en vie, mais ils ne pourront pas être transportés parce qu'il n'y a pas d'ambulances, il n'y a rien.

D'autre part, il n'y a pas forcément de contrat de travail, ce qui veut dire que le chef de chantier se dégage de sa responsabilité. Si quelqu'un meurt, ce n'est plus son problème.

La communauté internationale a adressé une réponse largement insuffisante à ce sujet. L'OIT a qualifié le démantèlement des navires comme étant l'une des professions les plus dangereuses au monde. L'OMI a adopté la convention de Hong-Kong en 2009 qui a été ratifiée aujourd'hui par six pays, la France et la Belgique pour l'Europe.

En ce qui concerne nos préconisations, nous appelons bien sûr à une ratification large de la convention de Hong-Kong, en particulier au niveau européen, c'est un point important. Il faut également organiser la transparence de cette filière sur les navires en fin de vie afin de pouvoir faire un suivi de ce qui se passe. Aujourd'hui, il y a plusieurs intermédiaires entre le moment où un armateur se débarrasse d'un navire et le moment où il va être démonté sur une plage ou dans un site improbable.

Il faut aussi compléter la législation européenne sur le sujet. Il y avait un projet au niveau du parlement européen de licences de recyclage et celui-ci est intéressant même s'il pose un certain nombre de problèmes aux armateurs.

En ce qui concerne le développement d'une filière européenne de démantèlement des navires, il s'agit pour nous de mettre en place -avec l'aide du plan Juncker- un programme européen pour favoriser les investissements privés dans ce secteur et travailler ensuite sur l'émergence d'un label européen « *développement durable du transport* » dont le recyclage serait l'une des composantes.

De toute façon, on va retrouver cette histoire de label après, mais on se rend compte qu'il y a un réel besoin pour les professionnels qui veulent faire du bon travail que leurs efforts soient reconnus.

Sur la partie des impacts environnementaux du secteur, nous allons traiter deux sujets. Nous en avons abordés plusieurs en section, mais nous allons, aujourd'hui, les « mettre de côté », sachant que vous les lirez dans le rapport si vous avez le courage. On va s'occuper des émissions et on va également parler d'innovation car les deux sont en lien.

En ce qui concerne les émissions, pour la partie - gaz à effet de serre - (GES) et CO₂, on sait qu'aujourd'hui, les émissions mondiales de CO₂ du transport maritime représentent à peu près 3 %, mais il y a eu une progression de 66 % entre 1990 et 2012. En revanche, les prévisions d'augmentation - si on ne fait rien - sont de 250 % à l'horizon 2050.

On sait que l'OMI a mis en place un certain nombre de mesures pour améliorer l'efficacité des navires, le rendement énergétique. Je le détaillerai dans l'innovation, mais ces mesures sont censées apporter des gains de 40 à 60 %, voire un petit peu plus à l'horizon 2050.

On voit bien que si l'on est sur une tendance de 150 % ou de 100 %, on n'arrivera pas à baisser les émissions du secteur en valeur absolue et c'est pourtant l'objectif.

L'autre sujet, concernant les émissions, est le rejet de polluants atmosphériques. On parle à ce moment-là de suies - cancérigènes - d'oxydes de soufre - qui provoque des maladies respiratoires - d'oxydes d'azote - qui peuvent provoquer des décès du fait qu'ils interagissent avec l'oxygène du sang - ainsi que des particules fines qui, elles aussi, ont un impact au niveau respiratoire.

Tout cela est dû à l'utilisation du fioul lourd. Comme on le disait tout à l'heure, le fioul lourd est un résidu et il contient beaucoup de soufre. Aujourd'hui, certaines études montrent que les gaz d'échappement du transport maritime seraient responsables de 60 000 décès prématurés par an en Europe et coûteraient environ 58 Md€ aux services de santé.

Nos préconisations. En ce qui concerne les émissions du secteur, la dimension internationale est importante et il faut donc suivre les travaux de l'OMI sur la stratégie adoptée à la fin de l'année 2016, notamment la stratégie provisoire qui doit commencer en 2018. Pour le moment, d'après ce que j'ai compris, c'est une coquille vide et il faut que dedans arrivent des propositions parce que la stratégie définitive doit être adoptée en 2023. Vous voyez le glissement. Cela veut dire qu'en 2023, seront pris des engagements pour quelques années après.

Nous soutenons à ce titre la proposition du parlement européen pour la prise en compte des émissions du secteur maritime dans le marché carbone européen parce que - même si les professionnels sont opposés à cette mesure parce qu'elle s'applique aux navires européens - elle a un effet de levier et, du coup, cela peut faire bouger certaines lignes en mettant la pression justement sur certains pays qui ne veulent pas aller dans ce sens.

Une mesure simple qui peut être prise est la limitation de vitesse des navires. On peut imposer cela à tous les navires dans certaines parties des mers européennes en proposant des réductions selon le type d'activité.

Il faut dire que, pendant la crise où le niveau du pétrole était très élevé, certains navires, dont les gros porte-containers, ont réduit jusqu'à 75 % leurs émissions de CO₂.

J'ai oublié de dire qu'il faut poursuivre la mise en place de zones d'émissions contrôlées. En fait, il faut faire une demande pour ces zones contrôlées et elles sont portées à l'OMI avec les pays riverains. Ensuite, l'OMI l'adopte. Cela permet d'avoir des taux d'émission de 0,1 % de soufre au lieu des 2 ou 3 % qu'il y a aujourd'hui sur le carburant standard.

Cela oblige à utiliser des navires, soit avec un autre carburant, soit avec des *skudders*, c'est-à-dire des filtres extrêmement performants. La France porte une proposition pour en créer une en Méditerranée de l'ouest avec les pays riverains.

En ce qui concerne l'innovation, comme je le disais tout à l'heure, parmi les normes et les mesures techniques que propose l'OMI, certaines concernent les bateaux neufs, comme la nouvelle conception de coques, de nouveaux revêtements, des motorisations différentes et également de nouveaux carburants, et des mesures opérationnelles, c'est-à-dire un meilleur routage, la limitation de vitesse ou d'autres sujets de ce genre.

Avec ces différents éléments, on peut espérer des réductions de l'ordre de 60 % par effet cumulé et cela ne sera pas suffisant pour aller beaucoup plus loin. C'est pourquoi nous pensons aussi qu'il faut aller vers de nouveaux modes de propulsion et injecter de nouvelles technologies comme ce que l'on appelle l'appui vélique, c'est-à-dire utiliser l'énergie éolienne - qui peut faire gagner 10 à 15 % - dans la traversée transocéanique, ou les énergies renouvelables comme le photovoltaïque pour les moteurs auxiliaires, notamment quand les bateaux sont à quai.

Nos propositions sont de soutenir les investissements en recherche et développement sur l'efficacité énergétique, mais aussi sur les nouveaux modes de propulsion, les nouveaux carburants et les énergies renouvelables - notamment pour les auxiliaires - promouvoir les initiatives des armateurs européens en matière de labellisation du transport maritime sur la base de critères développement durable, et bien sûr, communiquer autour de cette empreinte RSE auprès du public pour que le produit intègre la vision du transport dans la totalité de la chaîne logistique.

En ce qui concerne des enjeux de sécurité et de sûreté, je vais être assez bref. On en a parlé tout à l'heure et on a vu que l'on avait beaucoup progressé puisqu'on a beaucoup moins de navires-poubelles dans nos eaux. En revanche, il y a une responsabilité des États puisqu'ils ont signé un certain nombre de conventions ; donc, ils ont des responsabilités claires, notamment en ce qui concerne les contrôles.

Dans le cadre européen qui est avancé - notamment grâce à l'Agence de sécurité européenne - on constate, à travers les différents rapports qui ont été faits, d'une part un manque de transparence sur les évaluations faites ; celles-ci sont réalisées en moyenne sur l'ensemble des pays de l'Europe, ne sont pas accessibles au public, donc réservées aux directions concernées des services des différents États. On ne peut donc pas savoir qui fait des efforts et qui n'en fait pas. Du coup, c'est très limité au niveau de l'impact sur l'évolution de la prise de conscience puisque c'est un entre-soi qui est préservé.

D'autre part, on constate que ces contrôles ne sont pas harmonisés au niveau européen, qu'il y a de très fortes disparités sur plusieurs domaines, par exemple sur les émissions de soufre dans les zones contrôlées. Les amendes peuvent aller de 800 € pour un navire contrevenant dans les Pays baltes à 200 000 € en France.

Il faut savoir qu'un gros navire consomme 80 tonnes de fioul lourd par jour à raison de 500 à 1 000 € la tonne, soit 80 000 €, versus 800 € pour une amende. Vous ferez vite le calcul.

Un petit point sur la question de la perte des containers, sujet émergent sur lequel il y a du travail à faire, on le verra au niveau des préconisations.

En ce qui concerne les préconisations, pour nous, ce qui est important, c'est de renforcer les contrôles de l'État du port en harmonisant la mise en œuvre des contrôles à travers l'Europe ainsi que les procédures de sanctions et le niveau des pénalités.

Il faut également mieux prendre en compte la dimension sociale dans les contrôles réalisés sachant qu'aujourd'hui, une première mesure a été prise et les résultats ne sont pas encore disponibles. Elle a été faite par le mémorandum de Paris animé par la France.

Sur cette partie, un point important : l'Agence de sécurité maritime aura certainement besoin d'avoir des moyens renforcés surtout qu'elle risque de fédérer les agences de contrôle garde-côtes, la fonction garde-côtes. D'autre part, elle joue un rôle auprès des pays tiers et c'est quand même dommage qu'on ne l'utilise pas plus vis-à-vis des territoires d'Outre-mer et des régions ultrapériphériques. Par exemple, la France peut choisir ou non d'appliquer la législation européenne à ces territoires.

En ce qui concerne la problématique de la perte de containers, le cadre européen est peut-être insuffisant donc il faut l'évaluer, voir quelle est la problématique exacte puisqu'un certain nombre de containers sont perdus et ils peuvent contenir des matières dangereuses. Il y a vraiment une question de traçabilité à remonter en cas de perte.

Pour finir, on va vous parler rapidement de gouvernance et de transparence. Dans le transport maritime, la transparence ne va pas de soi et la participation de la société civile non plus.

La gouvernance du transport maritime est relativement opaque. Au Conseil économique, social et environnemental, nous sommes dans notre rôle en portant un avis sur ce sujet parce que nous montrons qu'il y a quand même des possibilités d'avancer et d'avoir un avis pertinent sur cette activité, qui est bien technique et complexe.

Les États aussi peuvent être ambivalents dans leur position ; ils vont défendre des positions à la COP de Paris, par exemple, ou à l'ONU au niveau des agendas du développement durable, et avoir des positions complètement contraires à l'OMI puisque, là, cela se passe entre experts. C'est un point très important.

Pour finir, au niveau européen, il existe beaucoup d'outils, financiers, réglementaires et autres. En fait, c'est une volonté politique qui manque - et à la Commission, et aux États membres - si l'on veut avancer sur ce sujet.

Nos préconisations sur ce point sont relativement simples. Il s'agit pour nous de renforcer la coopération des institutions européennes avec les organisations de la société civile et de soutenir leurs actions auprès de l'Union européenne et de l'OMI.

Favoriser l'accès aux données et aux rapports et évaluations détaillées qui est un levier important pour faire bouger les lignes et mieux prendre en compte les problématiques de chaque État également, car aujourd'hui tout cela se joue entre la Commission et l'État en question.

Garantir une meilleure coordination des différents intervenants institutionnels notamment en Europe puisqu'elle intervient en tant qu'observateur à l'OMI et que ce sont les États qui sont censé approuver les textes.

Enfin, nous soutenons les efforts de la Commission pour promouvoir la ratification et la mise en application de toutes les conventions internationales. C'est une question de solidarité européenne. La transparence est un des leviers qui doit permettre de faire évoluer la position des États.

En conclusion, l'émergence d'un modèle européen partagé par les différents acteurs et fondé sur des normes et pratiques vertueuses doit servir de moteur pour entraîner d'autres États à adopter des standards élevés.

L'Europe est bien un laboratoire d'innovations et de bonnes pratiques s'appuyant sur l'adhésion des parties prenantes et sur une approche intégrée des trois piliers du développement durable. Elle doit pouvoir garder ce rôle moteur au sein de la communauté internationale et avancer sans mettre en péril ses propres équilibres au regard de la concurrence mondiale.

Comme vous pouvez le voir, ce sujet pourrait susciter beaucoup d'autres sujets complémentaires. Nous en avons identifié un certain nombre comme :

- la question des eaux communautaires que nous avons évoquée au niveau social ;
- une question qui nous a été posée par les journalistes ce matin à savoir l'évolution du transport en général et l'évolution stratégique. Comment seront les échanges en 2030, en 2040 ?

Est-ce toujours l'Europe qui va drainer cette grosse partie du trafic ou pas ?

Ce sont des questions que je vais laisser à quelqu'un d'autre le soin d'étudier.

Nous avons fini notre traversée et nous sommes apparemment arrivés à bon port. Je remercie particulièrement :

- le capitaine du navire, le Président Cambacérés, pour sa bienveillance ;
- la section qui a été parfois chahutée, le navire a tangué mais finalement nous avons réussi à avancer.
- l'équipage sans qui cela n'aurait pas été possible : Marion Thomas, Basile Bernard, Valentina Favata et Mercedes Micouraud. Je remercie également toutes les personnes présentes.

(Applaudissements)

M. le Président. Merci au capitaine du navire pour la présentation de ce projet d'avis.

DISCUSSION GENERALE

M. le Président. Mes chers collègues, je déclare la discussion générale ouverte. La parole est à M. Techer, au nom du groupe de la CGT-FO.

CGT-FO - M. Techer

M. Techer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les conseillers, ce projet d'avis qui s'inscrit dans un calendrier propice - puisque 2017 est l'année européenne du transport maritime - permet de faire un bilan sur la stratégie 2009-2018 de la Commission européenne. Il pointe à la fois les avancées et les faiblesses de cette politique qui s'appuie sur une législation intégrée.

Le transport maritime et la conteneurisation sont au cœur des échanges commerciaux internationaux. Aujourd'hui, plus de 90 % du commerce mondial passe par la mer ; cette part est de 70 % en Europe. Près de 90 000 navires sillonnent le monde avec de plus en plus de porte-conteneurs. Leur nombre a en effet été multiplié par neuf en dix ans pour atteindre 5 000 en 2015. Dans ce contexte, la sécurité des personnels et des navires devient un enjeu de sécurité puisqu'une perte importante de conteneurs entraîne des dégâts écologiques importants. De plus, cette progression du transport maritime se fait dans un contexte d'explosion des pavillons de complaisance que beaucoup d'armateurs privilégient afin de bénéficier des législations fiscales les plus favorables et des normes sociales et environnementales les moins-disantes.

Selon la fédération internationale des ouvriers du transport les gens de la mer sont les premiers à pâtir de cette dérégulation. Or, selon la conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, près de 73 % des navires de la flotte mondiale naviguent sous le pavillon d'un autre pays. Ainsi, la France a choisi les îles Kerguelen pour les navires marchands et Wallis et Futuna pour les bateaux de croisière. Un leader français du transport maritime, CMA-CGM, dispose ainsi d'une flotte de 430 navires dont 22 battent sous le pavillon français.

Pour le groupe FO il est urgent de repenser la politique maritime européenne et d'œuvrer pour une réglementation internationale plus juste, plus équilibrée et plus respectueuse des droits sociaux des gens de la mer. Comme ce projet d'avis le note, il est essentiel de renforcer les moyens mis en place afin de leur garantir de meilleures conditions de travail. Pour combattre le *dumping* social et fiscal il est essentiel de combattre les pavillons de complaisance.

De même, pour le groupe FO il est important qu'un socle européen plus ambitieux soit mis en place. Le groupe FO soutient ce projet d'avis lorsqu'il dénonce la délocalisation des opérations de démantèlement de navires vers des chantiers qui ne respectent ni les normes sociales ni les normes environnementales. Notre groupe adhère également à la proposition de développement d'une filière européenne - voire même française - de déconstruction navale.

Dans ses préconisations le projet d'avis promeut une stratégie basée sur une méthodologie de transparence, par une information plus ciblée des organismes en charge de l'évaluation et du contrôle de la politique de la mer. Cette approche doit être renforcée par une volonté politique européenne ambitieuse d'harmonisation des pratiques professionnelles.

Le groupe FO votera en faveur de ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Lexcellent, au nom du groupe de la Coopération.

Coopération - Mme Lexcellent

Mme Lexcellent. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, chers collègues, la question du transport maritime est stratégique et indissociable du commerce international : 90 % des marchandises sont transportées par voie maritime dans le monde, dont 70 % dans les eaux européennes. Dans la perspective de la révision de la stratégie européenne de transport maritime lancée à l'été 2016, notre travail questionne cette politique au regard des enjeux du développement durable.

Sur l'impact environnemental, rapporté à la tonne transportée, ce mode de transport reste le plus écologique, avec 2,6 % des émissions totales de CO₂, soit cinq fois moins que le transport routier. Le fioul lourd demeure le carburant le plus polluant, à l'opposé la propulsion vélique pourrait faire économiser 30 % de carburant. Nous soutenons donc la volonté d'adopter des modes de propulsion et des carburants plus respectueux de l'environnement et les recommandations liées aux questions des déchets et du démantèlement des navires.

Concernant la situation sociale, le nombre de marins européens est en baisse constante et le *dumping* social à l'œuvre. Les conditions de vie - parfois de survie - des gens de mer ont certes considérablement évolué, mais un traitement souvent inhumain perdure à bord de navires battant pavillon de complaisance. Si la convention de l'OIT sur le travail maritime a pu être transposée en droit européen, l'application en reste hélas très inégale et peu contrôlée. Cependant, le travail du marin évolue aussi avec les nouvelles technologies et le numérique. Ces qualifications seront de plus en plus recherchées, d'où l'importance de la formation professionnelle du marin *new tech* et la reconnaissance mutuelle des diplômes en attendant l'apparition déjà annoncée du navire connecté.

Les enjeux de cohésion territoriale nous semblent essentiels. Le réseau transeuropéen de transport reste inachevé et n'a pas suffisamment favorisé le transport maritime de courte distance, les autoroutes de la mer et l'intermodalité ; nous avons surtout vu l'engorgement des camions sur des autoroutes terrestre. La révision du réseau transeuropéen en 2023 devra désenclaver la façade atlantique française et espagnole tout comme son axe est-ouest, et engager enfin la réhabilitation des voies navigables intérieures européennes.

Un dernier rêve en guise de conclusion, celui du pavillon européen contenu en filigrane dans cet excellent projet d'avis. Ce vieux projet était destiné à freiner les départs massifs de navires de pays membres de la Communauté sous des pavillons de complaisance. Puisse notre avis contribuer à avancer sur cette voie.

Le groupe de la coopération votera en faveur du projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Nibourel, au nom du groupe des entreprises.

Entreprises -M. Nibourel

M. Nibourel. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs les conseillers, aujourd'hui il a été rappelé plusieurs fois que 90 % des marchandises transportées dans le monde transitent par la voie maritime. Le transport maritime est donc au cœur des échanges commerciaux. Pourtant, alors que ces échanges ont progressé en 2016, cette même année le transport maritime a vécu une période extrêmement difficile : taux de fret au plus bas, surcapacité, faillites de petites et grandes sociétés, exercices déficitaires pour l'essentiel des acteurs. D'ailleurs, à notre sens il aurait été nécessaire de mieux mettre en évidence le poids économique de ce secteur ainsi que son dynamisme.

La France possède le numéro trois mondial du secteur et de nombreuses compagnies familiales, PME. Comme l'indique l'annexe au projet d'avis, ces compagnies sont tournées vers le *quality shipping* avec un pavillon français plus sûr, respectueux de l'environnement et des normes sociales élevées. Ce choix positif crée un différentiel de compétitivité qu'il faut prendre en compte dans nos recommandations.

Dans un environnement international fortement concurrentiel, nous devons prêter une attention particulière à ces entreprises et ne pas altérer leurs conditions d'exploitation. Pour se différencier, elles doivent dès aujourd'hui investir dans les nouvelles technologies, réorienter et former les marins aux nouveaux modes de navigation qui s'appliqueront à eux dans les prochaines années. Cette proposition, bien que présente dans le projet d'avis, aurait mérité d'être approfondie en n'hésitant pas à s'extraire des schémas actuels. Comme nous l'avons vu en audition, certains pays sont déjà beaucoup plus avancés que nous en termes d'innovation et de formation ; nous ne devons pas manquer ce virage technologique.

Par ailleurs, le niveau d'exigence normative fixé aux entreprises françaises du transport maritime fait qu'elles souffrent d'une distorsion de concurrence exercée par des pavillons tiers de l'UE, mais également au sein de l'Union. Le rapporteur a d'ailleurs traité de ce sujet et propose de renforcer les contrôles ; nous ne pouvons que souscrire à cette proposition afin de mieux identifier les compagnies qui ne respectent pas ces règles.

Corrélativement, il est également indispensable d'améliorer et de développer la compétitivité des infrastructures portuaires permettant aux navires de décharger leurs marchandises dans de bonnes conditions et de réduire leur impact sur l'environnement. Aujourd'hui nos ports sont en perte de vitesse économique ; il faut que cela cesse. L'amélioration de la chaîne logistique - en particulier au travers des infrastructures d'interconnexion - est également vitale pour retrouver le dynamisme économique de la filière.

Nous avons plus de réserves sur la partie liée au démantèlement et aux pollutions. En effet, les armateurs français ont fait beaucoup de progrès et investi pour améliorer leurs performances en la matière. Aussi, plutôt que de chercher à les pénaliser il est indispensable de les inciter à continuer à porter une attention particulière à ces questions ; la RSE pourrait être un moyen. Cela passera aussi par le développement d'une filière européenne de démantèlement des navires.

Enfin, deux points particuliers ont attiré notre attention :

- la question de la conditionnalité des aides que l'on ne pourrait envisager que si les critères sont objectivement prédéfinis, lisibles et évaluables, surtout s'ils sont adaptés aux entreprises concernées ;
- la responsabilité élargie des industriels. Comment pourrait-elle s'appliquer dans ce secteur sans pénaliser nos chantiers et nos compagnies ? Cela ne pourrait être envisagé qu'au niveau mondial.

Au final, le groupe des entreprises votera ce projet d'avis.

J'ajouterai, monsieur le rapporteur et monsieur le président, qu'au-delà de nos différences j'ai particulièrement apprécié la qualité de nos échanges sur le fond et la forme.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Genty, au nom du groupe environnement et nature.

Environnement et Nature - M. Genty

M. Genty. Monsieur le président, monsieur le sénateur, monsieur le président de la commission TEN du Comité économique et social européen, cher Rapporteur, chers collègues, ce projet d'avis est important à plusieurs titres : d'une part parce qu'il est une contribution de notre assemblée à la politique communautaire ; d'autre part parce qu'il traite de la plus grande partie de la terre, à savoir la mer.

Jacques Beall l'a rappelé, le transport maritime représente 90 % du transport de marchandises dans le monde dont 70 % dans les eaux européennes en incluant les Outre-mer où les enjeux sont particulièrement importants. Loin des yeux mais très près de notre quotidien puisque l'essentiel des matières premières et des biens de consommation que nous achetons est acheminé par la voie maritime. Le faible coût du carburant fait de cette industrie un des pivots des échanges commerciaux dans le monde.

Pourtant, les impacts environnementaux sociaux et sanitaires sont méconnus, notamment pour les salariés et les voyageurs. Chaque année, en Europe, les gaz d'échappement des navires de transport causent près de 60 000 décès prématurés et coûtent 58 milliards d'euros aux services de santé. Par exemple, les émissions de soufre des vingt plus grands porte-conteneurs équivalent à celles du parc automobile mondial.

L'espace maritime, souvent réduit à une simple infrastructure utile aux navires, est d'abord un espace naturel dont la richesse doit être préservée, et aussi un espace de travail international.

Afin d'adapter ce transport maritime aux objectifs du développement durable et aux engagements de l'accord de Paris, nous insistons sur la nécessité, décrite dans ce projet d'avis, d'une réelle transparence du secteur, du contrôle des émissions, de la réduction des déchets, de l'amélioration de la qualité des carburants et de la création d'une filière européenne de démantèlement des navires, plus protectrice de la santé des travailleurs et de l'environnement. Nous aurions des pistes intéressantes à proposer afin que le développement durable ne soit pas « *chaque pilier rognant un peu ses prérogatives* », mais l'addition des atouts à la fois environnementaux, économiques et sociaux, débouchant sur une filière européenne championne du démantèlement et de la construction de navires.

Nous appuyons également le soutien apporté par ce projet d'avis à la position du Parlement européen en faveur de la prise en compte du secteur maritime dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de CO₂ (ETS).

Enfin, nous saluons l'urgence de mettre en œuvre un socle européen ambitieux de dispositions sociales harmonisées vers le haut, sans barrière ni *dumping* social, qui n'ambitionne pas uniquement la facilitation, la fluidification du trafic et sa simplification administrative. Les marges de progrès sont, à l'échelle des océans, immenses.

Sans surprise, nous voterons ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Junique, au nom du groupe de la mutualité.

Mutualité - M. Junique

M. Junique. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, monsieur le sénateur, chers collègues, l'Europe peut s'appuyer sur une forte tradition maritime. Elle dispose d'atouts, d'un potentiel énorme, qui la positionnent comme parmi les premières puissances maritimes mondiales en ce qui concerne le transport maritime.

La stratégie européenne de transport maritime à l'horizon 2017 est cruciale afin de renforcer la compétitivité, mais aussi la durabilité de ce secteur, qui représente un mode de transport efficace, vous l'avez souligné, monsieur le rapporteur, mais également un mode de transport d'avenir. Dans le cadre de la révision de cette stratégie, l'objectif de ce projet d'avis vise à mettre en avant les dimensions sociales et environnementales jusqu'alors trop souvent négligées.

Le groupe de la mutualité soutient l'objectif, poursuivi dans le projet d'avis, d'harmoniser par le haut les réglementations sociales qui constituent un facteur de concurrence déloyale. À ce titre, la lutte contre le *dumping* social doit s'inscrire dans le cadre de la construction d'une Europe dotée de droits sociaux qui, je vous le rappelle, a fait l'objet d'un avis de notre part.

Améliorer les conditions de travail, remédier à la pénurie de main d'œuvre qualifiée, mettre en place des mesures en matière de qualification professionnelle constituent dès lors des priorités pour la politique en matière de transport maritime. La formation doit à la fois jouer sur les notions de sécurité, de nouvelles technologies et de nouvelles techniques, ainsi que sur une meilleure connaissance des enjeux environnementaux.

Je souhaite insister sur le volet de santé environnementale car la lecture du projet d'avis est sidérante. Selon une étude, vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur, 60 000 décès prématurés seraient causés chaque année, en Europe, par les émissions des polluants atmosphériques liés au transport maritime et coûteraient 58 milliards d'euros aux différents services de santé. Les populations les plus exposées, hormis les gens de la mer, sont les habitants et habitantes des régions côtières. Par ailleurs les pollutions diverses (marées noires, dégazages, déballastages) sont responsables de dégâts considérables sur la faune et la flore marine, mais aussi sur la santé humaine. Les impacts économiques sont par ailleurs conséquents. Il faut donc agir, et agir vite, en renforçant la recherche et la collecte d'informations sur les dommages causés par ces pollutions, mais aussi imposer une réglementation européenne efficace.

Comme vous le soulignez, monsieur le rapporteur, l'innovation peut jouer ici un rôle très important car elle permet d'améliorer des conditions de travail des professionnels de la mer, mais aussi de favoriser des technologies plus respectueuses de l'environnement ; le navire de demain doit devenir un navire plus économe, plus propre et plus sûr. La garantie d'une concurrence équitable dans un contexte mondialisé nécessite la recherche d'un cadre protecteur pour les gens de la mer en termes de formations, d'emplois, mais aussi de protection sociale. Elle exige aussi la prise en compte de l'impact environnemental et la mise en place de mesures pour réduire l'ensemble des émissions et déchets. Sur ces deux points de vue importants, le projet d'avis émet des préconisations au niveau européen qu'il sera indispensable de défendre au niveau mondial.

C'est pourquoi le groupe de la mutualité votera ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Weber, au nom du groupe Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse.

Organisations étudiantes et mouvements de jeunesse - Mme Weber

Mme Weber. Monsieur le président, chers collègues, l'Union européenne permet-elle véritablement de protéger ses citoyens, ses travailleurs, l'environnement ? À nouveau, notre assemblée est amenée à se poser cette question et à nouveau le groupe des organisations étudiantes et mouvements de jeunesse l'affirme : nous pensons que oui. Oui, l'Union européenne peut protéger ses travailleurs - en l'occurrence les gens de mer - et oui l'Union Européenne peut protéger l'environnement.

Dans un contexte où le projet européen est mis à mal, 60 ans après la signature du traité de Rome, nous sommes fiers de faire partie d'une assemblée qui pense que l'Union européenne peut apporter des solutions.

Avant d'évoquer les préconisations qui nous semblent majeures dans ce projet d'avis, nous souhaitons insister sur un point. Le projet d'avis mentionne plusieurs mesures pour un transport maritime plus vert. Mais, un transport maritime plus vert c'est d'abord moins de transport maritime. N'oublions pas ce qui est transporté : du pétrole, des produits pétroliers, du charbon, du minerai de fer. Autant d'énergies fossiles sans lesquelles nous devons désormais nous préparer à vivre. Les navires transportent également des céréales, des produits alimentaires et des produits de consommation courante. Rappelons-nous de tout ce que nous avons voté dans nos précédents avis, à savoir notre volonté de produire et consommer davantage local, de créer des emplois non délocalisables dans nos territoires et d'inscrire réellement la France et l'Union européenne dans la transition écologique. Transition par ailleurs présente dans notre axe stratégique.

Parmi les différentes préconisations de ce projet d'avis, nous souhaitons souligner deux volets : les volets social et environnemental. Concernant le volet social, nous soutenons les propositions visant à lutter contre le *dumping* social par des normes sociales harmonisées vers le haut. Pour cela, appliquons vraiment ce qui existe. Nous soutenons la proposition de poursuivre la mise en œuvre de la convention du travail maritime de 2006. Nous soutenons également la mise en œuvre d'un socle ambitieux de dispositions sociales communes, qui fait écho à l'avis du CESE relatif à la construction d'une Europe dotée d'un socle de droits sociaux.

Concernant le volet environnemental, nous soutenons l'ensemble des propositions visant à réduire l'impact environnemental du transport maritime existant, mais souhaitons toutefois souligner l'importance de créer une filière européenne de démantèlement des navires. En effet, comment accepter que cette activité soit encore réalisée dans l'Asie du sud, dans des conditions qui nuisent aux travailleurs et à l'environnement *via* les substances toxiques ? Comment accepter que l'espérance de vie moyenne, d'un ouvrier de chantier du recyclage en Asie du sud, soit estimée à 40 ans ? L'Union européenne doit protéger ses travailleurs, mais également ceux des autres pays.

Nous tenons à féliciter notre rapporteur et l'administration pour ce travail autour d'un sujet aussi technique que fondamental. Le groupe votera favorablement le projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Suve, au nom du groupe de l'Outre-mer.

Outre-mer - M. Suve

M. Suve. Monsieur le président, monsieur le sénateur, monsieur le président de la section, monsieur le rapporteur, chers collègues, la stratégie de transport maritime de l'Union européenne jusqu'en 2018 a tout autant pour vocation d'adapter les liaisons maritimes aux exigences de l'économie mondiale que d'encadrer les ressources humaines et d'armer la flotte européenne pour faire face à la concurrence étrangère.

Le projet d'avis qui nous est soumis met en lumière les défis que la Commission et les États doivent encore relever, à l'heure où les travaux de révision ont commencé.

Nous partageons les principales recommandations proposées dans ce projet d'avis comme le nécessaire besoin d'adopter les mesures en faveur de l'emploi, de la formation aux métiers de la mer et la juste protection des travailleurs, le renforcement des règles afin de limiter l'impact environnemental du transport maritime.

Mais alors que la Politique maritime intégrée (PMI) fixait les objectifs du développement des « *potentiels maritimes des régions ultrapériphériques (RUP) et des îles de l'Union* », nous constatons que ces territoires se retrouvent exclus des discussions européennes. Dès lors, comment assurer une croissance inclusive si la stratégie européenne de transport maritime ignore les problématiques d'accessibilité et de désenclavement des RUP ? 90 % des marchandises sont transportées par voie maritime dans le monde, dont 70 % dans les eaux européennes et plus de la moitié dans les eaux françaises. Les territoires ultramarins offrent presque 11 millions de kilomètres carrés de Zones économiques exclusives (ZEE) à la France.

La mer est aujourd'hui au cœur de la mondialisation et c'est une chance inouïe pour l'Union européenne que les Outre-mer français soient l'incarnation d'une présence européenne planétaire.

Pourquoi alors, les régions ultrapériphériques sont-elles exclues des projets prioritaires et qu'aucune réponse n'est apportée, d'une part, au développement du transport maritime entre les îles, à la création de plateformes logistiques alors que de grands projets d'infrastructures ont été ou sont menés sur place, d'autre part, à l'intégration des RUP aux projets d'autoroutes de la mer ni à l'association aux maillages du Réseau de transeuropéen de transport (RTE-T) ?

Vous avez rappelé, Monsieur le rapporteur, les enjeux à venir. Toutefois, nous regrettons que les problématiques maritimes de nos territoires n'aient pas été mises en perspective. Postes avancés de l'Union européenne dans le monde, ils constituent des laboratoires dans la lutte contre les effets du changement climatique, dans les dispositifs de sûreté en haute mer face aux multiples menaces, dans les mesures de réduction des déficits d'accessibilité, et plus encore.

C'est pourquoi nous formons le vœu que les futurs travaux de révision de la stratégie européenne de transport maritime intègrent obligatoirement l'ensemble des propositions de la Commission avec une déclinaison et une mise en application dans nos territoires, et particulièrement dans les régions ultrapériphériques. C'est d'ailleurs la demande actuelle des présidents des régions ultrapériphériques qu'ils ont adressée à la Commission européenne.

Malgré ce défaut d'éclairage s'agissant de nos territoires, nous approuvons les recommandations de ce projet d'avis. C'est pourquoi le groupe de l'Outre-mer le votera.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Chassang, au nom du groupe des professions libérales.

Professions libérales - M. Chassang

M. Chassang. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs, dans le monde, 90 % des marchandises sont transportées par voie maritime, ce qui représente plus de 180 millions de containers par an, dont 70 % sont transportés dans les eaux européennes. Comme cela vient d'être dit par mon collègue, la France bénéficie d'un incroyable atout : ses territoires ultramarins qui font d'elle le deuxième espace maritime au monde. Malgré cela, elle ne figure qu'au 31^{ème} rang mondial.

Le transport maritime, tous secteurs confondus, ne représente que 22 000 emplois sur les 640 000 que l'Union européenne compte dans ce secteur. Les perspectives de croissance sont donc énormes pour notre pays.

Encore faudrait-il que la France se donne les moyens de réussir et qu'elle adopte avec l'Europe une détermination commune face à deux urgences : d'une part, la lutte contre le *dumping* social et la concurrence déloyale des pavillons de complaisance, d'autre part, la simplification et l'harmonisation des formalités administratives.

Si le développement du transport maritime est une réalité et même une nécessité, son impact sur l'environnement est considérable. Ses émissions ont progressé de 66 % entre 1990 et du 2012. Et si rien n'est fait, d'ici 2050, elles pourraient encore croître jusqu'à 250 %.

L'argument de l'impact en CO₂ sur l'environnement - qui serait six fois moindre pour le maritime que le routier, doit être relativisé - car le transport maritime utilise majoritairement du fioul lourd pour sa propulsion. Un seul cargo pollue autant que 50 000 voitures terrestres. La pollution de l'air serait responsable d'environ 60 000 décès prématurés par an et coûterait 58 milliards d'euros.

Il est temps d'agir, notamment en développant de nouveaux carburants, de nouvelles motorisations et de nouveaux modes de propulsion des navires.

En attendant, de simples mesures peuvent être encouragées : la réduction de 10 % de la vitesse entraîne une diminution de la consommation d'environ 19 % et donc des émissions correspondantes.

Mais il y a une autre urgence. 70 % des navires en fin de vie échouent sur les plages du Sud-Est asiatique dans des cimetières marins à ciel ouvert. Le démantèlement des navires est un enjeu environnemental et économique.

D'une part, les navires en fin de vie sont dangereux pour l'environnement et pour la santé. Un meilleur encadrement mondial du recyclage est donc indispensable. D'autre part, ce recyclage est aussi un vivier d'emplois.

Saluons l'entrée en vigueur, au 31 décembre 2018, du règlement européen, qui imposera le démantèlement des navires battant pavillon européen dans un chantier agréé.

Félicitons, au passage, les trois entreprises françaises qui figurent sur la « *liste blanche* » des dix-huit premières entreprises européennes agréées.

Le transport maritime européen, qui ne représente aujourd'hui que 1 % du PIB européen, constitue un atout à valoriser de façon maîtrisée pour développer de nouveaux secteurs d'activité, sources d'emplois. Il est donc indispensable d'allier croissance et développement durable, afin de réduire son impact sur l'environnement et sur la santé.

Le projet d'avis prend bien en compte tous ces aspects.

Aussi, le groupe des professions libérales le votera.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Gariel, au nom du groupe de l'UNAF.

UNAF - Mme Gariel

Mme Gariel. Monsieur le président, monsieur le président de section, monsieur le rapporteur, chers collègues, dresser un panorama exhaustif de la politique européenne du transport maritime n'était pas chose aisée mais vous parvenez, Monsieur le rapporteur, à sensibiliser la société civile aux enjeux de cette politique sur ces trois piliers du développement durable : l'économique, le social et l'environnemental. Le projet d'avis éclaire les préconisations d'éléments malheureusement trop peu connus et l'occasion nous est donnée d'en faire un plus large écho. Le CESE est ainsi dans son rôle de diffusion de l'information auprès des citoyens.

Les préconisations nombreuses s'articulent autour de six grands axes d'enjeux. Le groupe de l'UNAF souhaite mettre l'accent sur certaines d'entre elles.

Tout d'abord, la pollution de l'air par le transport maritime serait responsable au plan mondial d'environ 60 000 décès prématurés par an avec un coût de 58 milliards d'euros pour les services de santé. Comme les cargos commerciaux sont souvent loin des yeux du public, contrairement aux camions, le secteur n'est pas soumis à de très fortes pressions pour réduire ses émissions. Or ces émissions de soufre et de CO₂ du transport maritime continuent de progresser, alors même que l'impact du secteur sur l'environnement échappe encore aux engagements climatiques internationaux. Pour lutter contre ces effets néfastes, le projet d'avis fait le choix de l'innovation pour la préservation de l'environnement mais aussi aux plans social et économique.

Le groupe de l'UNAF retient avec intérêt les perspectives fixées dans le projet d'avis : valoriser les procédés innovants permettant de réduire voire d'éliminer les émissions mais aussi communiquer et informer les consommateurs sur l'empreinte totale du produit fini transport compris.

Autre point d'importance pour notre groupe : la dimension sociale de ce secteur avec les questions de l'emploi et les conditions de vie et de travail des gens de mer. Les règles de travail et de vie à bord des navires sont principalement définies par l'État du pavillon. Les préconisations visent à lutter contre le *dumping* social pour faire évoluer les normes sociales vers le haut et permettre de meilleures conditions de vie et de travail aux gens de mer, et élever les niveaux de qualification.

Ces préconisations visent à lutter contre tous ces éléments, ce qui évitera de plus la fuite des emplois hors de l'Union européenne.

Le travail de construction, au niveau européen, d'un socle des droits sociaux doit pour ce faire intégrer les gens de mer.

Le groupe de l'UNAF vous remercie, Monsieur le rapporteur, pour ce travail et votera le projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Madame Vignau, au nom du groupe de l'UNSA.

UNSA - Mme Vignau

Mme Vignau. Monsieur le président, monsieur le sénateur, monsieur le rapporteur, chers collègues, ce projet d'avis arrive à point nommé pour peser sur la révision actuellement en cours des objectifs stratégiques et des recommandations de cette politique définis pour la période 2009/2018.

Le bilan d'étape, effectué l'année dernière par la Commission européenne, met en évidence des résultats contrastés. En effet, à côté de réels progrès, il faut déplorer une inégale et insuffisante application du *corpus* dont s'est doté l'Union européenne, ce qui crée des distorsions intracommunautaires importantes.

En effet, les options affichées par la Commission européenne reposaient sur une approche intégrée de la politique maritime et étaient fondées sur les valeurs clés du développement durable, de la croissance économique et de l'ouverture des marchés dans un cadre de concurrence loyale et de normes environnementales et sociales élevées.

Pour nuancer ce tableau ambitieux, il convient de préciser que l'objectif premier de la Commission européenne, dans ce secteur d'activité comme dans d'autres, est d'appliquer le principe de la libre prestation de services et d'assurer le respect des règles de concurrence.

Le projet d'avis formule de nombreuses recommandations parmi lesquelles l'UNSA voudrait citer la concrétisation d'une vraie filière professionnelle de gens des mers contenant une formation de qualité reconnue et l'harmonisation réelle des normes sociales sur un standard européen comprenant les outils opérationnels de lutte contre le *dumping* social.

À cet égard, l'UE doit renforcer les conditions d'emploi en intégrant dans la législation communautaire toutes les dispositions de la Convention du travail maritime de l'OIT et en incluant les gens de mer dans la réflexion en cours pour un socle européen des droits sociaux prenant en compte cette belle notion « *d'eaux communautaires* ».

Ceci étant, l'UE devrait réorienter les aides d'État et les financements européens pour soutenir le transport maritime. Elle devrait aussi se doter des instruments de défense commerciale pour lutter contre les pratiques déloyales de pays tiers.

L'UNSA ne saurait omettre de citer la nécessité de limiter l'impact environnemental du transport maritime qui selon l'UE doit être « *sans déchets ni émissions* ». L'enjeu est de réduire les gaz à effet de serre en agissant sur le mode de propulsion des navires et les carburants en favorisant la recherche et l'innovation dans les systèmes de propulsion. Une harmonisation des réglementations et un renforcement des contrôles grâce à une meilleure collecte des données permettront de bâtir une véritable politique de développement durable.

L'UNSA estime que les questions de sécurité et de sûreté liées au maritime doivent également faire l'objet d'une meilleure prise en compte. L'UNSA votera favorablement ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Cochonneau, au nom du groupe de l'agriculture.

Agriculture - M. Cochonneau

M. Cochonneau. Monsieur le président, monsieur le sénateur, monsieur le rapporteur, chers collègues,

Le groupe de l'agriculture a suivi avec beaucoup d'intérêt les travaux menés sur le transport maritime. Au-delà de la qualité des auditions et du texte nous avons été sensibles aux thématiques abordées dans ce projet d'avis.

Nous y trouvons un écho aux sujets actuels de préoccupation du secteur agricole. De plus, le transport maritime, compétitif et organisé, facilite grandement la circulation des marchandises - à l'import comme à l'export - sans compter, comme le précise le projet d'avis, les nombreux emplois générés par les activités dans les villes portuaires.

Je dois vous avouer que nous avons regretté le développement un peu trop long, parfois, sur les aspects environnementaux du transport. Il était bien entendu indispensable d'en parler et de formuler des préconisations mais nous avons eu le sentiment que ce développement se faisait au détriment des aspects sociaux et économiques.

Les trois piliers du développement durable ont été traités de manière un peu déséquilibrée nous semble-t-il. C'est la réserve que nous voulions exprimer sur ce texte que nous approuvons dans sa globalité.

Nous partageons notamment votre constat sur les distorsions de concurrence, particulièrement en matière sociale. Les travailleurs de la mer, employés à l'étranger, sont souvent mal traités et l'insuffisance des contrôles sur l'application de la réglementation laisse libre cours à des pratiques condamnables.

Comme vous le soulignez, les conditions de vie des marins ne se sont pas améliorées. Qui plus est ces pratiques de concurrence déloyale nuisent fortement à la compétitivité du secteur en France.

Tout comme en agriculture il faut œuvrer en faveur d'une convergence de normes sociales mais aussi engager l'Union européenne à lutter contre le *dumping* social au niveau mondial.

Nous partageons les préconisations qui pourraient soutenir la dynamique du transport maritime en France : former plus largement les marins et favoriser les investissements.

Les compétences techniques et technologies des marins français sont reconnues et devraient être renforcées. Cela doit aller de pair avec une montée en gamme de navires et des infrastructures qui les accompagnent. La modernisation et l'innovation sont un enjeu majeur pour l'avenir du secteur et sa pérennité sur la scène internationale.

Le groupe de l'agriculture vous remercie et félicite le rapporteur pour ce travail de qualité et votera en faveur de ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Stalter, au nom du groupe de l'artisanat.

Artisanat - M. Stalter

M. Stalter. Monsieur le président, monsieur le sénateur, monsieur le rapporteur, chers collègues, le transport maritime est un outil essentiel du commerce international, et 70 % s'effectuent dans les eaux européennes.

Les activités de transport maritime en Europe subissent toutefois une concurrence forte de pays tiers bénéficiant de faibles contraintes sociales et environnementales ; à cela, s'ajoute une concurrence entre États-membres.

La révision de la stratégie européenne de transport maritime offre aujourd'hui l'occasion de renforcer la compétitivité de ce secteur, en l'articulant autour des trois piliers : économique, social et environnemental du développement durable.

Le projet d'avis formule de nombreuses propositions en ce sens, nous retiendrons en particulier les axes suivants.

Il s'agit tout d'abord d'accroître la place du maritime dans la politique européenne de transport et surtout - et afin de mieux répondre à l'objectif d'intermodalité - de tirer parti des divers avantages qu'il présente par rapport au transport routier, en termes de coût et d'impact environnemental.

C'est pourquoi, il importe non seulement de revoir le système d'aides européennes, pour favoriser le transport maritime de marchandises, mais aussi de relever la part des soutiens aux projets d'infrastructures portuaires, avec - à la clé - des activités et donc des emplois sur terre comme en mer.

Il s'agit également de positionner l'Europe sur certains segments de la filière qui seraient porteurs d'avantages concurrentiels au niveau mondial.

Alors que le transport par voie maritime devrait fortement croître au cours des prochaines décennies, la prise en compte de ses impacts environnementaux revêt un enjeu majeur.

Aussi, l'investissement dans les technologies permettant de réduire la consommation de carburants et les émissions polluantes des navires, ouvre des perspectives à l'industrie maritime européenne qu'il importe d'encourager.

De même, la problématique du démantèlement des navires offre l'opportunité de développer une filière du recyclage sous « label européen » qui serait à la fois respectueuse des normes sociales et environnementales, et pourrait aussi servir de référence au niveau mondial.

Renforcer la stratégie européenne de transport maritime implique par ailleurs de ne plus laisser libre cours au *dumping* social. Aussi, il est nécessaire d'avancer sur la question de l'harmonisation des politiques sociales au niveau européen, comme le CESE a eu souvent l'occasion de le rappeler.

Mais il importe également de favoriser l'emploi ainsi que la qualification des ressortissants de l'Union européenne pour répondre aux besoins d'innovations de la filière comme aux exigences de sécurité des navires.

Au final, si la stratégie européenne de transport maritime doit porter une ambition résolue sur la qualité sociale et environnementale du secteur, cela exige en même temps une politique favorable au développement de la filière et un soutien renforcé à l'égard des navires sous pavillon européen.

Cette stratégie doit s'accompagner d'une action volontariste, de la part de l'Europe, afin de faire respecter par le plus grand nombre d'États les règles sociales et environnementales régies par les conventions internationales.

Le groupe de l'artisanat votera ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Trellu-Kane, au nom du groupe des associations.

Associations - Mme Trellu-Kane

Mme Trellu-Kane. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, chers collègues, le projet d'avis présenté aujourd'hui est éclairant et très utile. Il replace de façon directe la question du transport maritime au cœur des enjeux mondiaux de développement, dans un contexte international marqué par l'adoption récente, d'une part, des objectifs de développement durable par l'ONU et, d'autre part, de l'Accord de Paris, lesquels pointaient d'ailleurs l'impact du transport maritime sur le climat. Il était donc important et pertinent que le CESE se saisisse de ce sujet.

Le transport maritime constitue un enjeu planétaire tant pour les hommes que pour leur environnement, d'autant plus dans un contexte où ce marché est en pleine expansion au niveau mondial. Nous espérons vivement que cet avis viendra nourrir la révision de la stratégie européenne de transport maritime et la muscler sur les plans social et environnemental.

Notre groupe souhaite particulièrement insister sur trois axes de ses préconisations.

Le premier axe est celui de l'harmonisation sociale nécessaire au sein de l'Union européenne. Notre groupe soutient fortement toutes les préconisations visant à promouvoir une politique de l'emploi maritime ambitieuse, et notamment le conditionnement de l'octroi des aides publiques au respect de critères sociaux et environnementaux et la proposition d'une politique de l'emploi des marins fondée sur des conditions de travail décentes.

Pour combattre la distorsion de concurrence et la fuite des emplois hors de l'UE, il faut en effet lutter résolument contre le *dumping* social. Cela passera notamment par le renforcement des conditions sociales d'emploi dans le transport maritime et la mise en œuvre des dispositions de la Convention du travail maritime de l'OIT, qui ne sont pas encore couvertes par la législation européenne. Cela passera aussi par un renforcement du contrôle sur les conditions de travail et de bien-être des travailleurs sur les navires.

Le deuxième axe est celui portant sur la régulation du marché du démantèlement. Toutes les recommandations proposées par le projet d'avis en la matière nous semblent particulièrement pertinentes tant il est devenu urgent de développer une filière propre de démantèlement des navires et de mettre en place un programme européen adossé au plan Juncker pour favoriser les investissements privés dans ce secteur et introduire la notion de responsabilité élargie des industriels du secteur.

Le troisième axe est celui de la réduction de l'impact environnemental de la filière. Toutes les recommandations visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et toutes les autres formes de pollution générées par l'activité de transport maritime sont évidemment essentielles.

Nous pouvons peut-être regretter l'absence de préconisations sur la gouvernance mondiale du transport maritime : le droit international du transport maritime et les compétences de l'Organisation maritime internationale restent à ce jour l'un et l'autre très faibles et peu contraignants. Or, le contexte du réchauffement climatique et la volonté collective d'atteindre les ODD en 2030 exigeraient davantage de cohérence entre les politiques publiques et davantage de régulation sociale et environnementale au niveau mondial, d'autant plus que l'Accord de Paris n'a intégré ni l'aérien ni le maritime dans les engagements de réduction de GES.

En conclusion, faisons le pari qu'une politique européenne forte, cohérente, et à la pointe d'un transport maritime exemplaire sera un levier fondamental pour que l'UE puisse porter avec force ces enjeux à l'échelle globale. Le groupe des associations remercie le rapporteur et la section et votera bien entendu unanimement ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le président. La parole est à M. Saint-Aubin, au nom du groupe de la CFDT.

CFDT - M. Saint-Aubin

M. Saint-Aubin. Monsieur le président, monsieur le sénateur, chers collègues, en se saisissant de la question du transport maritime, sujet *a priori* technique, la section des affaires européennes et internationales touchait en fait les trois compétences du CESE et ses axes stratégiques :

- l'économique avec un chiffre d'affaires annuel de 145 Md€ et 640 000 emplois directs, le transport maritime représente pour l'Europe 40 % du tonnage mondial. L'enjeu est celui de sa compétitivité et de celle des ports européens, et donc aussi français, en métropole ou en Outre-mer ;
- l'environnemental : le transport maritime est de loin le plus propre à la tonne/kilomètre. Pourtant, il rejette 1 milliard de tonnes de CO₂ par an - chiffre d'ailleurs en forte augmentation - et la filière n'a pas pris d'engagement de réduction de ses émissions à la suite de la COP 21, contrairement à l'aérien, sans parler des pollutions volontaires ou accidentelles : dégazages, marées noires, perte de containers, pollution sonore portant atteinte à la biodiversité ;

- le social, avec l'exploitation de marins venant de pays à bas coûts parfois au mépris de la dignité humaine. Même à salaire égal - quand c'est le cas - le temps de travail, les conditions de travail et de vie sur le bateau et la couverture sociale sont toujours au désavantage des salariés les plus faibles. En parallèle, l'emploi de marins diminue en Europe.

Le rapporteur nous a fait naviguer intelligemment entre les écueils de ce monde complexe ; il propose des solutions équilibrées et réalistes sur ces trois domaines. Merci, Monsieur le rapporteur, d'avoir tenu solidement la barre. Bien sûr, la CFDT votera le projet d'avis.

Mais - et ce travail me permet de saluer la présence de Pierre-Yves Jean Coulon, au nom du Conseil économique et social européen - ce travail nous a surtout conduits à réfléchir sur l'Europe et sur ce que nous attendons en cette période où elle est fortement remise en cause 60 ans après la signature du Traité de Rome. Un petit clin d'œil à Emelyn Weber, qui a très bien dit tout à l'heure ce que nous allons dire maintenant sur l'Europe.

C'est d'ailleurs ce thème de l'Europe qui a donné lieu aux débats les plus animés dans notre section. L'Europe a défini une stratégie offensive sur le transport maritime et elle est en pointe dans la lutte contre le réchauffement climatique et les pollutions marines ; de même sur la mise en œuvre de la convention maritime de l'OIT car elle a créé une Agence de sécurité maritime qui fait référence.

Comparée aux autres régions du monde, oui, l'Europe est un modèle. Pourtant, c'est la même Europe qui tolère que les règles claires qu'elle édicte soient bafouées par trop d'États-membres. S'il faut dénoncer ces États et la France elle-même - qui n'est pas irréprochable avec ses pavillons bis comme celui des Kerguelen - il nous faut aussi comprendre les mécanismes qui conduisent à cette situation pour mieux y porter remède.

Pour la CFDT, l'Europe n'est pas le problème, mais il faut dans ce domaine comme dans d'autres travailler à ce qu'elle soit réellement la solution. Plutôt qu'en dérégulant les services portuaires, c'est en garantissant une mise en œuvre effective d'un socle commun de droits sociaux et de règles environnementales que l'Europe sera à la hauteur de ses ambitions.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à Mme Couvert, au nom du groupe de la CFE-CGC.

CFE-CGC - Mme Couvert

Mme Couvert. Ce projet d'avis nous a amenés à plonger dans l'univers du transport maritime et à en découvrir les différentes facettes au cours de nos auditions. Le sujet peut paraître simple de prime abord et pourtant, il n'en est rien !

Parler de transport maritime, c'est à la fois étudier la filière de démantèlement des bateaux et, du coup, parler conditions de travail décentes, règles de sécurité de base pour un pays, notamment comme l'Inde, et parler des garde-côtes et, par ricochet, du risque terroriste et de la piraterie, parler avenir et économies d'énergie avec de futurs navires moins polluants.

C'est aussi aborder la question du commerce mondial, que ce soit en parlant du transport en vrac, du transport par containers ou en analysant le transport des passagers.

Enfin, c'est parler harmonisation des droits sociaux dans un secteur qui a été largement oublié en la matière.

Ce sujet peut paraître éloigné de chacune et chacun de nous et pourtant, notre rapporteur l'a rappelé, 90 % des échanges du commerce mondial passent par navire. Nous sommes donc tous concernés par ce sujet.

Le groupe CFE-CGC soutient l'ensemble des propositions de ce projet d'avis ; en revanche, nous avons une attention particulière sur trois propositions.

Tout d'abord, intégrer les gens de mer dans un socle de droits sociaux européens, faire que l'emploi puisse se développer aux conditions européennes et donc, mettre en place des conditions de travail équitables. Cela veut dire lutter contre le *dumping* social, lutter contre la concurrence déloyale dont certains profitent en utilisant des pavillons de complaisance.

C'est une proposition qui est dans l'intérêt des salariés, mais aussi dans l'intérêt des entreprises, et c'est cette logique « gagnant-gagnant » qui est chère à la CFE-CGC que l'on peut retrouver derrière cette proposition.

Cela va de pair avec la création d'eaux communautaires, comme cela a été rappelé, dans lesquelles il y aurait une libre circulation sous réserve de respecter des règles communes de droit européen.

Ensuite, créer un Erasmus de la mer afin de faciliter les échanges entre écoles d'officiers de marine au niveau européen.

Enfin, créer une filière européenne de démantèlement des navires. Cela passe par un programme d'investissements dans le plan Juncker et également par la fameuse création du label européen de développement durable du transport maritime dans lequel le recyclage serait pleinement intégré.

Cette politique européenne de transport maritime est un défi économique, social et environnemental pour les décennies à venir. Nous espérons que le futur gouvernement s'emparera de ce sujet et le portera au plus haut niveau européen pour que les préconisations du CESE et celles de la société civile organisée, que nous représentons tous, soient intégrées au moment de la révision de la politique de stratégie européenne de transport maritime.

Le groupe CFE-CGC votera ce projet d'avis et remercie le rapporteur et toute l'équipe.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Thouvenel, au nom du groupe de la CFTC.

CFTC - M. Thouvenel

M. Thouvenel. Monsieur le président, chers collègues, monsieur le rapporteur, nous l'oublions trop souvent, la France est, avec 11 millions de km², la deuxième puissance maritime au monde en superficie. Grâce à notre pays, l'Europe est de loin la première puissance océanique. C'est un atout majeur, c'est une responsabilité.

Comme l'indique notre rapporteur, dans la mesure où 90 % des marchandises sont transportées par voie maritime dans le monde, le transport maritime revêt une importance stratégique.

Pourtant, même si des progrès ont été accomplis sur le plan juridique, nous ne défendons nos intérêts que très insuffisamment.

Le transport maritime est confronté à un *dumping* social qui ne cesse de s'aggraver tant au plan international qu'au plan intra-européen.

La CFTC approuve l'ensemble des recommandations qui nous sont proposées, et plus particulièrement « *le recours à des instruments de défense commercial pour lutter contre les pratiques déloyales de pays tiers qui faussent la concurrence au niveau mondial* », et ce, tant sur le plan social qu'environnemental et que fiscal.

Il est urgent de mettre en œuvre le socle de dispositions sociales commun ambitieux tel que préconisé dans le projet d'avis.

Il est effectivement nécessaire d'appliquer les dispositions portées par l'Organisation internationale du travail qui ne sont pas couvertes par la législation européenne : recrutement et placement, salaires, effectifs, Sécurité sociale incluant l'assurance-maladie, la couverture des accidents du travail et la retraite.

C'est à juste titre que le projet d'avis « *estime essentiel* » de contrôler et limiter ce véritable scandale humain et écologique qu'est, bien souvent, le démantèlement des navires européens. La CFTC soutient l'idée d'une directive portant sur la certification des sites de démantèlement comme elle soutient l'émergence d'un label européen « *développement durable du transport maritime* », et je suis sûr que Pierre-Yves Jean Coulon - le représentant du Comité économique social européen, ici présent - sera un utile relais de cette demande.

Mais, une réglementation n'est rien si elle ne s'appuie pas sur des contrôles fiables ainsi que sur des sanctions efficaces. Il faut également, dans ce domaine, harmoniser les pratiques européennes et renforcer nos capacités. Les Américains savent le faire, pourquoi pas nous ? Il en va de dizaines de milliers d'emplois de qualité.

Vous l'avez compris, le groupe CFTC votera ce projet d'avis sans « mais » tout en espérant que cet avis ne fera pas comme les eaux des fleuves qui se perdent dans l'océan des renoncements. Merci.

(*Applaudissements*)

M. le Président. La parole est à M. Fourier, au nom du groupe de la CGT.

CGT - M. Fourier

M. Fourier. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, monsieur le président de la section, chers collègues, le projet d'avis proposé est un de ceux qui met en lumière les carences flagrantes, à la fois dans le domaine environnemental et dans le domaine social, d'un mode de transport mondialisé très insuffisamment régulé même s'il est soumis à des règles mondiales.

Nous sommes dans un domaine où règnent les pavillons de complaisance, où le fiscal, le social, la sécurité font l'objet de *dumping* et où des paradis fiscaux tels que le Panama, le Libéria, les Iles Marshall, Singapour, les Bahamas et même Malte en Europe sont, pour ces raisons, en tête des tonnages mondiaux.

Dans ce secteur, c'est très souvent la loi de la jungle pour les conditions de travail, de protection sociale, de vie et de santé des marins ainsi que pour les émissions de gaz à effet de serre, de soufre, d'azote, pour les déchets, les eaux usées qui détériorent chaque jour un peu plus l'écosystème marin.

Le projet d'avis relève bien qu'il faut lutter contre le *dumping* social et que la situation de l'emploi et des droits sociaux des gens de mer doit être améliorée. Sont dénoncés, tour à tour, la fatigue, le manque de contrôle des heures de travail, la réduction des équipages, la carence de statistiques fiables sur l'emploi maritime et la formation.

L'absence de volonté du législateur européen y est mise en évidence face à l'hémorragie des emplois. Par ailleurs, il est relevé que le potentiel des autoroutes de la mer n'est pas réalisé. Le CESE en appelle aux acteurs sociaux européens pour qu'ils travaillent sur des pistes visant à renforcer les conditions d'emplois, à lutter contre le *dumping* social, à tirer les normes vers le haut, tout cela dans un contexte où ils ne sont guère soutenus par les institutions européennes, Commission en tête.

Enfin, sans être exhaustif pour la partie sociale, le projet d'avis insiste sur la nécessité d'imposer, dans ce domaine comme dans d'autres, des contreparties pour l'octroi des aides publiques.

Notre groupe insiste sur le fait qu'il faut réfléchir à une politique de cabotage maritime à l'échelle communautaire, fondée sur des normes sociales européennes en phase avec l'acquis communautaire. L'objectif est d'aboutir non pas seulement à un espace maritime européen, sans barrières, reposant uniquement sur la facilitation du trafic avec simplification des opérations maritimes - douanes, formalités administratives - mais également à un espace avec des garanties collectives élevées.

Pour terminer, je tiens à remercier évidemment Jacques Beall, le rapporteur, mais également Marion Thomas et Basile Bernard ainsi que Valentine Favata et Mercedes Micouraud, pour l'administration, qui n'ont pas économisé leurs efforts pour aboutir à la qualité du texte qui nous est proposé.

Pour l'ensemble des raisons évoquées, la CGT votera le projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président. Mes chers collègues, l'ensemble des groupes inscrits s'étant exprimé et n'ayant pas d'autre demande de prise de parole, je déclare close la discussion générale.

VOTE SUR L'ENSEMBLE DU PROJET D'AVIS

M. le Président. Mes chers collègues, je vous informe qu'aucun amendement n'a été déposé sur le projet d'avis présenté par Jacques Beall, rapporteur.

En conséquence, je vous propose de procéder au vote sur l'ensemble du texte.

Les résultats du vote sont les suivants :

- Nombre de votants : 152
- Ont voté pour : 152.

Le Conseil économique, social et environnemental a adopté.

(Applaudissements)

M. le Président. J'adresse toutes mes félicitations à Jacques Beall, le merveilleux capitaine de cet avis, et remercie Pierre-Yves Jean Coulon du Comité économique et social européen de sa présence qui est symbolique de ce que nous essayons d'entreprendre ici au CESE, c'est-à-dire le rapprochement du CES européen et du CESE français. C'est très important que vous soyez présent et je vous en remercie.

Je donne la parole au président de la section des affaires européennes et internationales.

M. Cambacérés. Merci à vous tous d'avoir voté à l'unanimité. Ce n'était pas facile car c'est un sujet que nous ne maîtrisons pas au départ, assez technique. Grâce à Jacques Beall - et à toutes les auditions - nous avons su, petit à petit, tracer notre chemin ; grâce à l'équipe également qui est très féminisée ce qui n'est pas habituellement le cas sur les navires. Merci à vous tous qui nous avez aidés. Je remercie aussi mon ami Pierre-Yves Jean Coulon.

Ce n'est pas par hasard que nous avons choisi ce thème. C'était la première autosaisine. En 2016, la section a eu trois saisines du Gouvernement. Pour le choix de cette saisine nous n'étions pas totalement déconnectés de la réalité. Nous avons d'abord créé un groupe thématique de réflexion sur l'Europe - cela a été rappelé - et plusieurs thèmes sont apparus. Grâce au Président Bernasconi qui nous a demandé de faire du rayonnement, nous sommes allés à Bruxelles où nous avons été très bien accueillis par la commission de Pierre-Yves Jean Coulon qui nous avait annoncé que 2017 serait l'année du *shipping*. La convergence des deux nous a fait retenir cet avis que grâce à vous nous avons mené à bien à l'unanimité.

Enfin, je suis très heureux du vote de tous les groupes mais particulièrement heureux de celui du groupe des entreprises car pour moi il n'y a pas d'impossibilité entre l'économie, le social et l'environnemental. J'ai un exemple très concret. La semaine dernière j'ai eu l'honneur d'être avec le Président de la République à Singapour, à Kuala Lumpur et en Indonésie. Il y avait les deux plus grands armateurs français, CMA-CGM et Louis Dreyfus. Pendant ce voyage j'ai pu paraître très intelligent grâce aux travaux de la section et leur parler. Le fait qu'ils aient adopté un certain nombre de normes très élevées fait qu'en Asie ils ont été choisis comme partenaires pour toutes les grandes décisions. À Singapour, le groupe CMA-CGM a fait un des plus gros terminaux de conteneurs ; ils ont choisi des Français. Et en Indonésie, le plus grand archipel du monde - 17 000 îles - le groupe Louis Dreyfus a été choisi par le gouvernement pour faire un certain nombre de services de très haut niveau. Il n'y a donc pas de contradiction entre l'économie, le social et l'environnemental. Vous l'avez montré aujourd'hui ; merci à vous tous.

(Applaudissements)

M. le Président. Chers collègues, voici notre dernière séance avant le premier tour de l'élection présidentielle. Notre Conseil, assemblée de la société civile organisée, ne dépend pas de ce temps des scrutins qui rythme notre démocratie, même si elle en est totalement partie intégrante et même, si j'osais, « partie faisante ». Ces scrutins sont notre démocratie. Nous devons non seulement en tenir compte, mais aussi nous inscrire dans ce qu'ils impulsent. Tel est le sens de la conférence du CESE que je propose.

Mais en cette veille d'élection présidentielle je désire évoquer quelques points.

Tout d'abord, dans les organisations que vous représentez je vous demande d'appeler à la responsabilité ; bien entendu je ne parle pas de la couleur du bulletin de vote de chacun, mais de l'exercice du droit de vote. Le bulletin de vote est un bien individuel et commun pour lequel trop de nos concitoyens se sont sacrifiés pour qu'il ne soit pas utilisé d'une quelconque façon que ce soit.

Je suis inquiet - comme vous je le pense - devant les prédictions du nombre de nos compatriotes qui pourraient s'abstenir. Notre assemblée a participé à la préparation de ce grand débat démocratique que devrait être - je le crois - l'élection présidentielle. Durant l'année qui vient de s'achever nous avons travaillé sur de nombreux sujets qui préoccupent ou touchent directement nos concitoyens : le dialogue social - élément indispensable du fonctionnement démocratique - l'emploi, les enjeux européens, le climat, la transition énergétique, la grande pauvreté pour laquelle nous avons adopté une résolution, pour ne citer que ceux-là. Rien de plus normal, nous sommes l'une des institutions participant au débat démocratique, nous avons apporté au débat démocratique, nous avons éclairé les pouvoirs publics.

À travers nos travaux, nos échanges, nos préconisations nous avons transmis le sentiment de la société civile organisée et pour qui sait l'écouter de longue date ce sentiment est l'inquiétude. Avons-nous su, toutes institutions confondues, répondre aux interrogations et aux inquiétudes largement partagées ? Je ne le pense pas, je ne le crois pas.

Dans trois semaines nous connaissons le nouveau ou la nouvelle Président(e) de la République. Un programme sera fixé pour la France, qu'il nous reviendra d'accompagner dans notre rôle constitutionnel de conseil aux pouvoirs publics ; c'est notre devoir. Ce rôle, nous le jouerons pleinement avec la pleine conscience de ce que nous représentons : la société civile organisée, consciente de ses responsabilités.

Les inquiétudes des Français sont là : l'emploi, la fracture sociale, la fracture territoriale, les défis de la santé, de l'éducation, de l'environnement de demain, de la place de notre pays dans l'économie mondiale. Ces inquiétudes, c'est ensemble que nous y répondrons.

Je considère que le CESE est là pour participer à ces réponses, pour aider notre démocratie à surmonter ces immenses problèmes. C'est tout le sens de l'action que je vous propose car nous sommes, nous devons être l'assemblée de la société civile organisée, l'assemblée de l'action.

Je vous remercie et vous souhaite un bon week-end de Pâques.

La séance est levée.

* * * * *

La séance est levée à 16 heures 24.

Prochaine séance, mardi 25 avril 2017, à 14 h 30.