



Flottes de commerce européennes face aux enjeux de la Mondialisation

Mémoire de géopolitique

du Chef d'Escadron Roberto RAMASCO

dans le cadre de l'étude dirigée "Les enjeux des espaces océaniques"

Directeur : Contre-Amiral (2S) CARON

Avril 2002

Flottes de commerce européennes face aux enjeux de la Mondialisation

Sommaire

Partie I :

La Mondialisation, révélateur des forces et faiblesses des flottes
de commerce européennes

La Mondialisation : éléments de définition

La Mondialisation ; phénomène récent ou tendance lourde des flottes de
commerce

L'impact sur les équipages de la mondialisation

Forces des flottes de commerce européennes

Faiblesses des flottes de commerce européennes et de l'Europe de la mer

La communauté Européenne et le transport maritime par le droit

La tentative avortée du pavillon « Euros » pour réagir face à la mondialisation

Partie II :

Les enjeux maritimes pour les flottes de commerce européennes

Les enjeux stratégiques

La Maritimisation des économies

Le refus des effets de domination

L'Europe ; pôle d'excellence en matière de sécurité et de politique sociale

Partie III :

L'impératif d'une Europe des marines marchandes et de la mer

Nécessité de mesures régionales

Vers le renouveau des flottes de commerce européennes

Complémentarité stratégique des flottes de commerce et des marines nationales

Les ports Européens instruments d'une stratégie économique mondiale

Nécessité d'une politique ambitieuse de la mer

Introduction

Dans un contexte marqué par la mondialisation des économies, L'Europe de la mer possède des atouts certains mais également des faiblesses concrètes. Les atouts résident principalement dans la géographie de l'Europe et dans les compétences qu'elle a su acquérir dans de nombreux secteurs de l'industrie maritime et dans les sciences et les technologies marines. Ces atouts ne doivent pas cacher les faiblesses qui constituent des handicap sérieux. La faiblesse majeure de l'Europe maritime est une incapacité collective à parvenir à une vision cohérente des enjeux stratégiques que représente l'océan et de leur importance pour son avenir. Alors que l'océan est plus que jamais l'espace géographique qui permet d'avoir une influence politique, économique et culturelle à la dimension de la planète.

A l'heure où les Européens s'interrogent sur leur avenir, sur une Europe s'élargissant à l'Est vers ses marges continentales, il est utile que ceux-ci se rappellent que la mer a joué un rôle considérable dans l'aventure européenne. La mer a marqué la géographie de l'Europe et son histoire qui a eu pour théâtre trois grands espaces maritimes : la Méditerranée, l'océan Atlantique, l'ensemble mer du Nord-baltique. Les peuples européens sont redevables aux civilisation de la Méditerranée de concepts comme ceux de démocratie et de citoyenneté. L'océan, à l'époque des grandes découvertes maritimes, inaugurées par Vasco de Gama et Christophe Colomb au XVème siècle, est apparu comme un enjeu de puissance associant la politique, le commerce et la banque. Les historiens ont démontré que cette association a puissamment contribué à l'émergence de la plupart des Etats européens qui se sont lancés dans la conquête des espaces maritimes. Ces conquêtes avaient pour but d'ouvrir des routes commerciales vers les Indes afin d'augmenter la prospérité des Etats qui les entreprenaient. De plus ces conquêtes ont également servi de terrain d'expérimentation à la première expression juridique de la philosophie du droit international avec le droit de la mer qui a reconnu, sous la pression des Etats de l'Europe du Nord, l'Angleterre et la Hollande la liberté des mers : le *mare liberum*.

Cette première mondialisation associait la politique, le commerce et la banque ; elle a puissamment contribué à l'émergence d'Etats européens forts qui ont dominé le monde de 1492 au milieu du XXème siècle. Les flottes de commerce ont été la pierre angulaire de la puissance de ces Etats ; Successivement le galion, le clipper, le navire à vapeur et le liberty ship après la Deuxième guerre mondiale puis récemment le super pétrolier ont symbolisé la

puissance des Etats les plus forts économiquement. Pourtant depuis les années 1970 cet étalon de la puissance semble perdre de sa pertinence dans le cadre de ce phénomène baptisé mondialisation dans le monde francophone et globalisation chez nos amis anglo-saxons. Les pavillons nationaux ont été décimés et en particulier ceux des Etats européens. Il devient crucial pour certains décideurs européens de s'interroger sur la position de nos flottes de commerce face aux enjeux de la mondialisation en ce début de troisième millénaire. Les Européens en général et les Français en particulier ont tendance à oublier la richesse de leur passé maritime et que l'océan représente à la fois une dimension essentielle de la géopolitique mondiale et un ensemble d'enjeux économiques, industriels, scientifiques et technologiques majeurs qui sont aussi très souvent à l'échelle de la planète..

Après avoir fait un état des forces et faiblesses des flottes de commerce européennes face au phénomène de la mondialisation que nous aurons au préalable défini, nous chercherons à préciser les enjeux pour l'Europe afin de démontrer la nécessité de développer une politique européenne cohérente dans le domaine de la marine marchande et des secteurs qui lui sont intimement liés.

1. La Mondialisation, révélateur des forces et faiblesses des flottes de commerce européennes

1.1. La Mondialisation : éléments de définition

Avant toute chose, il est indispensable de définir ce que l'on entend par Mondialisation dans le cadre de notre étude. En effet il n'y a pas de définition précise et universelle du phénomène, c'est pourquoi il est nécessaire, pour délimiter le sujet, de définir ce concept qui nous est pourtant si familier. Stigmatisée par certains, encensée par d'autres la mondialisation est réelle, pourtant il est nécessaire de dépasser les stéréotypes pour tenter d'en donner une définition utilisable.

Pour notre étude il s'agit tout à la fois d'une globalisation financière, d'une internationalisation des entreprises, d'une affirmation de la concurrence des pays émergents et d'une extension du champ de la concurrence internationale. Cela est repris dans le slogan de Herbert Marshall Mac Luhan « le temps a cessé, l'espace a disparu. Nous vivons maintenant dans un village global, un événement simultané ». Au-delà de ce slogan tapageur des réalités subsistent. La Mondialisation est un phénomène polymorphe que personne n'arrive à définir précisément, si ce n'est par la description de ses effets quand il sont analysés à la lueur de ce qu'était l'âge d'or des pays autosuffisants d'avant 1970. En effet, il semble que le temps de l'autosuffisance, quel que soit le domaine considéré, soit un luxe que nous ne pouvons plus nous offrir. Cela était déjà vrai lors du premier choc pétrolier de 1973 mais le phénomène s'accélère avec la large diffusion des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Pour beaucoup, l'élément le plus tangible est le déplacement des emplois vers les zones géographiques à faible coût de main d'œuvre. En France, la « Mondialisation » aurait coûté, selon les analystes, entre 100 000 et 500 000 emplois au cours des 5 dernières années. On peut s'interroger sur l'instrumentalisation de la mondialisation pour servir des intérêts politiques nationaux dans le débat sur l'emploi. Ce qui est vrai c'est que les politiques macro-économiques nationales ne peuvent plus se considérer comme déconnectées des échanges mondiaux. L'identification de cette mondialisation des échanges permet de ne pas rééditer les tentatives malheureuses de relance isolée comme celles pratiquées par le gouvernement Mauroy en 1981.

Au total, la « Mondialisation » n'est ni une mutation aussi radicale que certains le prétendent, ni le mythe qui d'autre dénoncent. C'est une transformation rapide dont il faut analyser avec sang froid les aspects positifs comme les aspects inquiétants.

1.2. La Mondialisation ; phénomène récent ou tendance lourde des flottes de commerce

Dans le domaine des flottes de commerce, le phénomène de mondialisation a été vécu au quotidien depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Tout d'abord par une explosion du transport maritime et un abaissement des coûts de celui-ci au cours des vingt dernières années. Le transport maritime mondial a connu un taux de croissance moyen de 5% en volume depuis 10 ans. Ce taux exceptionnel reflète la progression du commerce international dont le transport maritime est bien entendu le principal vecteur, 98% du tonnage mondial étant transporté par voie maritime. Pour le monde des flottes de commerce, cette tendance s'inscrit dans une évolution historique. La question est : ce rythme de progression pourra-t-il se maintenir au cours des 10 prochaines années ? La Mondialisation de l'économie, la libéralisation accélérée des échanges et l'accès progressif de nouveaux pays (Chine et Afrique) aux règles de l'économie de marché constituent des facteurs très favorables d'expansion. A plus long terme les perspectives du transport maritime sont tributaires de la nature même de l'économie mondiale. La mondialisation de l'économie devrait assurer la croissance maritime pendant la prochaine décennie.

Autre aspect de cette tendance lourde : le rôle des pavillons nationaux a décliné au fil des années pour plusieurs raisons. Tout d'abord la compétitivité des pavillons européens et américains dont les coûts sont devenus progressivement trop élevés par rapport aux pavillons de complaisance ou aux pavillons tiers de bons niveau (ex. le Libéria). Il en résulte un éclatement de l'enregistrement des flottes des entreprises entre le pavillon national, devenu minoritaire, et des registres tiers pour raisons économiques. Une flotte sous pavillon français implique des équipages français, un siège social, des centres de gestion et de formation et la fréquentation de ports français. Les charges fixes collectives, c'est-à-dire formation et protection sociale, deviennent par ailleurs d'autant plus lourdes que le nombre de bénéficiaires diminue ce qui accroît encore la tentation pour les armateurs de la délocalisation. Une politique

de pavillon attractive est un instrument pour les Etats, permettant de diminuer les risques de délocalisation.

1.3. L'impact sur les équipages de la mondialisation

L'internationalisation du transport maritime et la pression de la concurrence ont conduit les armateurs mondiaux à recourir aux services de navigants des pays en voie de développement, moins coûteux en terme de salaires et de protection sociale ; ainsi, 20% des navigants mondiaux sont d'origine philippine. Sur certains emplois de personnels d'exécution, un marin européen peut être jusqu'à 7 fois plus cher qu'un marin philippin. Les écarts sont moindre pour les personnels officiers et portent davantage sur les postes des charges sociales que sur celui des salaires. Les salaires mensuels d'un commandant britannique et philippin étaient respectivement de \$5800 et \$2430 en 1998. Ces différences risquent de perdurer à l'avenir même si on assiste à un rapprochement des conditions salariales par un accroissement des coûts salariaux des pays en voie de développement. Les salaires moyens pratiqués en Corée du Sud ont en quelques années atteint les niveaux de ceux pratiqués au Portugal. Dans le secteur maritime, les tensions constatées partout dans le monde sur le recrutement des officiers tend à accélérer la hausse des rémunérations des personnels philippins et indiens par rapport à celles de leurs homologues européens. Certains armateurs considèrent que les niveaux de salaires des officiers philippins seront dans une dizaine d'années équivalents à ceux de leurs homologues norvégiens. Ils sont d'ores et déjà plus élevés que ceux des navigants bulgares ou roumains.

1.4. Forces des flottes de commerce européennes.

Dans un premier temps nous allons nous intéresser aux forces des flottes de commerce européennes. Celles-ci s'articulent premièrement autour de facteurs géographiques. L'un des principaux atouts de l'Europe dans ce domaine est ses 30 000km de côtes sur trois grandes façades maritimes et ses grands ports qui lui donnent de nombreux accès à la mer et facilite ainsi son commerce. 80% du commerce mondial emprunte aujourd'hui la voie maritime. Les ports sont des éléments cruciaux des économies. Dans le classement mondial des ports, on trouve celui de Rotterdam (300 millions de tonnes de trafic) qui dispute la première place à celui de Singapour. Les prolongements transocéaniques de plusieurs Etats européens (les

DOM TOM pour la France, les Açores et Madère pour le Portugal, les Canaries pour L'Espagne) ainsi que les relations étroites que plusieurs d'entre eux maintiennent avec leurs anciennes colonies, en particulier en Afrique et en Amérique latine sont aussi un atout géographique et géopolitique pour l'Europe. L'Europe a également su acquérir des compétences dans de nombreux secteurs de l'industrie maritime ainsi que dans les sciences et les technologies marines. Cet atout est la résultante des très anciennes traditions maritimes de nombreux pays européens. Si cet atout technologique s'exprime dans des secteurs de pointe comme l'exploitation du pétrole offshore et les télécommunications sous-marines, cette expertise se matérialise dans les chantiers navals par la construction de navires comme les méthaniers, les paquebots, les ferries, les transports à grande vitesse et les plates-formes pétrolières.

Dans le domaine de la recherche marine les pays de l'Union européenne se situent au second rang mondial derrière les Etats-Unis : en terme de publications scientifiques, ils représentaient en 1995, 28% de la production scientifique mondiale du secteur et les dépenses de Recherche Développement s'élevaient à environ 2 milliards d'euros. Il faut aussi rappeler que les entreprises européennes ont su valoriser leur savoir faire technique pour exploiter les gisements d'hydrocarbures offshore en mer du Nord dans des conditions difficiles. Fortes de l'expérience acquise, elles s'attaquent aujourd'hui avec de très bons atouts à l'exploitation de gisements profonds (par plus de 1000 mètres de profondeur) dans des régions comme l'Afrique de l'Ouest où une entreprise comme TOTALFINAELF a fait d'importantes découvertes notamment au large de l'Angola. L'Union européenne couvrait en 1998 la moitié de ses approvisionnements en pétrole et en gaz naturel grâce à l'exploitation des ressources de la mer du Nord qui ont acquis ainsi une véritable valeur stratégique. L'expertise scientifique et technique acquise par les entreprises de l'Union européenne les place en situation de force avec les entreprises américaines dans la course à l'exploitation des fonds marins à moyen et long termes.

Les flottes de commerce européennes tirent pour la plupart un réel bénéfice de la qualité reconnue à l'échelle mondiale aux réalisations navales européennes. L'excellence reconnue des cursus de formation des gens de mer en Europe est également un atout pour ces flottes même si ceux-ci ont un coût. Au global l'image véhiculée à l'échelle internationale par la prestation des flottes de commerces européennes est celle d'un service cher mais de qualité. Il est évident que ce propos doit être nuancé du fait de l'âge important des unités des

armements grecs et dans la perspective de l'entrée dans l'Europe des unités vieillissantes des pavillons de Chypre et de Malte.

1.5. Faiblesses des flottes de commerce européennes et de l'Europe de la mer.

Ces atouts s'il sont nombreux ne doivent pas masquer les faiblesses de l'Europe de la mer au sens large et de ses flottes de commerce qui constituent autant de handicaps sérieux pour l'avenir. Revenant à la géographie ou plutôt à l'aménagement du territoire, il faut constater un véritable déséquilibre entre, d'une part les territoires européens situés autour de la diagonale Londres – Gênes identifiés sous le terme de banane bleue et, d'autre part, le grand Ouest européen qui rassemble des régions comme la Bretagne, le Sud-ouest français, la Galice et le Portugal. L'axe Londres – Gênes concentre des activités industrielles importantes, en particulier celles de la vallée du Rhin, de la Hollande à la Suisse, avec de fortes attaches maritimes que sont les grands ports de l'Europe du Nord, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Londres et Gênes sur la Méditerranée ; le port français du Havre est bien placé dans ce contexte car il est proche de ces concentrations industrielles. Les régions du grand Ouest ont elles aussi, de fortes attaches maritimes avec les ports de la façade Atlantique mais elles souffrent de leur éloignement des grands centres économiques. En Méditerranée une seconde diagonale, qui relie Barcelone à Venise, sur laquelle se trouve Marseille, est également une zone d'attraction économique mais elle est située partiellement à la périphérie du grand trafic maritime en Méditerranée qui touche des ports comme Gioia Tauro en Calabre et Algésiras dans le sud de l'Espagne qui eux connaissent un développement considérable depuis une dizaine d'années. L'Europe de la mer doit se penser en termes d'une politique d'aménagement du territoire car le système constitué par les flottes de commerce, le réseau de ports, le tissu industriel, l'occupation démographique et les marchés des acheteurs européens, est totalement interdépendant. Dans le cadre d'un développement durable de L'Union Européenne, on ne peut pas évacuer de la réflexion la congestion du port de Rotterdam, de la mer du Nord et des Pays-Bas qui servent aujourd'hui de point d'entrée principal pour une économie à l'échelle continentale dont les frontières n'existent plus. Rotterdam sert de point d'entrée pour un trafic important à destination de l'Europe de l'est et la possibilité d'employer le cabotage pour alimenter la façade atlantique n'est pas assez utilisée. L'emploi de petit caboteurs transport de

conteneurs les FEEDERS qui soulageraient le trafic routier européen n'est pas assez développé. De plus la plus grande souplesse des services douaniers dans les ports du nord de l'Europe, associée à une inexistence des frontières terrestres avec le reste de l'Union Européenne et un climat social plus stable milite objectivement pour une utilisation à outrance des capacités des ports de la mer du Nord.

La seconde faiblesse de L'Europe est sa relative incapacité à jouer un rôle mondial dans la filière du transport maritime alors que l'Union européenne est la première puissance commerciale du monde ; les pays de l'Union Européenne ne contrôlaient guère plus de 30% de la flotte marchande mondiale en 1998 et leurs chantiers navals ne construisaient plus qu'environ 20% des tonnages mis en service dans le monde. Il est également intéressant de remarquer que la moitié de la flottes de l'Union Européenne est aux mains d'intérêts grecs réputés pour garder en service des navires vieillissants. Il existe certes quelques exceptions brillantes, ainsi, par exemple, l'armement danois MAERKS aligne la première flotte mondiale de porte-conteneurs et les Chantiers de l'Atlantique sont le leader mondial pour la construction des paquebots, mais on est obligé de constater que la montée de la puissance économique des pays asiatiques depuis le début des années 1970 s'est accompagnée d'un affaiblissement continu des flottes et des chantiers navals européens. Les pays asiatiques possèdent aujourd'hui 57% de la capacité mondiale de transport de conteneurs. On doit noter enfin, que si certains ports d'Europe du nord sont parfaitement compétitifs, on ne trouve parmi les 9 premiers ports mondiaux dont le trafic dépasse les 100 millions de tonnes que les 2 ports européens que sont Rotterdam et Anvers, mais on trouve en revanche 6 ports asiatiques.

La troisième faiblesse de l'Europe est son incapacité à mener une politique industrielle et technologique cohérente pour résister à la concurrence américaine et asiatique dans le secteur maritime. Ainsi, malgré ses atouts scientifiques et industrielles, les positions technologiques de l'Europe s'affaiblissent globalement dans les industries maritimes. On constate ainsi que la part mondiale des pays de l'Union européenne, pour ce qui est des brevets pour les technologies marines, représente 46% en recul de 20% entre 1990 et 1996. L'Europe n'a pas su réaliser dans ces secteurs ce qu'elle a accompli dans la recherche nucléaire, l'aérospatiale, et ce qu'elle a décidé de faire dans le transport ferroviaire, c'est-à-dire se doter de projets mobilisateurs équivalents à Airbus et Ariane, et nouer les alliances industrielles indispensables pour faire face à la compétition internationale.

La faiblesse majeure de l'Europe de la mer demeure aujourd'hui une incapacité collective, que l'on ressent particulièrement au niveau français, à parvenir à une vision

cohérente des enjeux stratégiques que représente d'océan et de leur importance pour son avenir. Il est vrai que des initiatives ont été prises ces dernières années pour dépasser les points de vues purement nationaux et élaborer des politiques communes. « L'Europe bleue », ou Europe de la pêche est l'une d'elles. La politique communautaire des pêche lancée en 1983 s'est fixé l'objectif de parvenir à une exploitation équilibrée des ressources auxquelles ont accès les flottes des pays de l'Union européenne, régulant les captures et organisant les marchés pour éviter une surexploitation des stocks. Fortement critiquée par les professionnels, l'Europe de la pêche a cependant le mérite d'exister et de poser le problème d'une exploitation durable de la ressource que l'on ne saurait éluder alors que la surexploitation des stocks de poissons est avérée. Dans le domaine de la recherche, l'Agence Spatiale Européenne (ESA) a lancé deux satellites océanographiques européens ERS1 et ERS2, très performants, qui ont permis d'importantes observations de la surface des océans. Quant à la commission européenne, elle a mis en œuvre dans les années 1990, le programme Marine Science and Technology (MAST) qui a mobilisé très efficacement la recherche européenne. Enfin, il faut souligner que la création entre les marines des pays d'Europe du sud que sont l'Espagne, la France, l'Italie et le Portugal d'une structure de coordination des moyens opérationnels, Euromarfor, est une première tentative pour jeter les bases d'une composante navale d'une défense européenne.

1.6. La communauté Européenne et le transport maritime par le droit

La communauté européenne et le transport maritime se sont longtemps ignorés. La première est née en 1957 avec la signature du traité de Rome. Le second s'est difficilement intégré dans les règles de la première. Après une longue attente le transport maritime a véritablement fait son entrée dans le cadre de la communauté européenne en 1986. Imposer le libéralisme communautaire dans un monde maritime où existaient déjà depuis plus de cent ans des organisations comme les conférences maritimes, n'était pas chose aisée et les accidents de parcours ont été nombreux. Le cadre communautaire apparaît encore souvent aux armateurs comme trop contraignant, ne prenant pas assez en compte la situation planétaire et la nouvelle donne de la mondialisation ; aux yeux des chargeurs, il n'est pas assez libéral. Souvent considérée sous l'unique angle de l'application des règles de concurrence, la politique maritime

de l'Union sait aussi faire des avancées intéressantes. Il faut en fait considérer plusieurs périodes, La première allant de 1957 à 1985. Lors de ses 28 premières années d'existence, la CEE eut peu d'occasions de s'intéresser aux transports maritimes si ce n'est en réaction contre le dumping Est européen en 1975. Le monde maritime de 1957 n'a rien de comparable à celui d'aujourd'hui. Pas de conteneur, des conférences maritimes alors en pleine force de l'âge, un poids de la marine européenne déterminant dans le monde. Aussi n'est-il pas surprenant que les protagonistes du traité de Rome ne se soient que peu intéressés au transport maritime, activité qui dépassait très nettement les frontières de la CEE et suivaient des règles qui lui étaient propres. Le secteur est tout de même mentionné dans le traité mais ne mobilise qu'une seule phrase à l'article 84 : « le conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra décider si, dans quelles mesures et par quelles procédures, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne ». Les acteurs du secteur maritime ne se sentiront guère concernés par la communauté européenne jusqu'au milieu des années 70. C'est en effet le 4 avril 1974 que la Cours de justice des communautés européennes rend un arrêt qui précise que les règles générales du traité (parmi lesquelles figurent les règles de concurrence) sont directement et automatiquement applicables aux secteurs des transports maritimes et aériens. Outre cet arrêt, la grande négociation de la CNUCED (Commission des Nations unies pour le Commerce et le Développement) concernant la mise en place sur le plan mondial du « Code de conduite des Conférences Maritimes » sera l'une des premières manifestations du marché commun dans le domaine maritime.

Le Code de conduite des Conférences, qui consacrait la règle de répartition des transports entre partenaires (40% pour les navires du pays exportateur, 40% pour ceux du pays importateur et 20% pour les navires des pays tiers) fut ratifié par trois des membres de la CEE, la France, la Belgique et l'Allemagne. Ces trois Etats avaient d'ailleurs assorti leurs signatures de réserves quant à la compatibilité du texte avec le traité de Rome. Dans le même temps, l'Europe communautaire se trouva mobilisée dans une opération assez particulière, le « monitoring » des lignes régulières du bloc de l'Est. Le rapport annuel du CCAF (Comité central des Armateurs Français) portant sur 1975 explique : « présentant un caractère d'urgence, les mesures à prendre contre l'expansion et les pratiques de dumping des pavillons de l'Est (...). Il n'est plus suffisant de dénoncer le danger, il faut agir car c'est l'indépendance des commerces extérieurs des pays à économie de marché et la survie des flottes européennes qui est en cause. A la différence de la concurrence des pavillons économiques ou de ceux du tiers monde, le dangers des pavillons de l'Est provient, non

seulement de ce que les moyens à leur disposition sont énormes mais surtout de ce que l'agressivité, de nature politique, est systématique et revient à vouloir transporter, non une part raisonnable de leur propre commerce extérieur, mais une part inacceptable de celui des autres ». Le rapport poursuit : « Ce problème ne peut trouver une solution appropriée que par le biais d'une instance collective, c'est-à-dire au niveau du marché commun ». Un système d'enregistrement spécial des lignes maritimes sera finalement mis en place par le conseil des ministres des transports de la CEE. Pourtant l'Europe maritime demeure quelque chose de virtuel encore quelques années ; le député européen Horst Seefeld, président de la commission des transports au parlement européen dénonçait, en 1981, l'immobilisme européen : « un simple chiffre situe d'ailleurs assez bien la place qui est faite aux transports dans le marché commun puisqu'ils doivent se contenter de 0,06% du budget communautaire (contre 70% pour l'agriculture) ». Il faut attendre 1986 pour la véritable naissance de l'Europe maritime. Quatre textes réglementaires viennent bousculer l'ordonnement des conférences maritimes. L'un d'eux, fondement de la politique maritime, reste contesté par les chargeurs. Ces textes constituent toujours aujourd'hui l'un des piliers de l'Europe maritime. Dans son rapport de 1989, le CSMM (Conseil Supérieur de la Marine Marchande) écrivait alors : « le CSMM a appelé l'attention sur la nécessité de compléter dès le départ ce dispositif restreint par un ensemble de dispositions internes à la CEE et relatives à l'harmonisation notamment technique, sociale ou fiscale. Hors, pendant plus de 4 ans, des demandes de plus en plus pressantes en faveur de ces harmonisations ont été tenues pour négligeables. De la même façon, le conseil supérieur a estimé dans ses précédents rapports annuels qu'il convenait que la communauté se dotât au plan externe d'une véritable politique maritime à l'instar de celles qui sont mises ou se mettent en place ailleurs ». Ces quatre textes réglementaires traitent des domaines suivants :

- liberté des prestations des services maritimes,
- application des règles de concurrence au secteur des transports maritimes,
- lutte contre les pratiques tarifaires déloyales,
- lutte contre les politiques gouvernementales protectionnistes.

La seule utilisation faite du règlement 4057 de lutte contre les pratiques tarifaires déloyales le fut en 1986 contre la société coréenne Hyundai Merchant Marine qui avait mis en place des liaisons régulières avec des navires polyvalents entre l'Europe et l'Australie. Sur plaintes de plusieurs armements européens, la compagnie a été contrainte de se retirer de ce trafic début 1989. Depuis cette affaire, aucun autre dossier n'est venu enrichir l'application du

règlement 4057. Il semble que la complexité d'emploi de ce texte ait découragé les éventuels plaignants. Cela a de fait désarmé en partie les compagnies européennes face à l'arrivée de la mondialisation.

Les années qui suivent l'adoption des quatre règlements sont particulièrement agitées. Dès 1987 un problème surgit avec l'adoption d'un accord maritime entre l'Italie et l'Algérie. Mais 1991 et 1992 seront les années des conflits euro-africains, avec successivement l'affaire des comités d'armateurs franco-africains et de Delmas, puis l'affaire Cewal. A la suite de dépôts de plaintes auprès de la Commission, se déroule une longue enquête concernant le trafic entre l'Europe et l'Afrique, secteur où évoluaient plusieurs comités d'armateurs (comités chargés d'assurer la répartition des cargaisons). Cette affaire déboucha le 1er avril 1992 sur une décision de la Commission condamnant le groupe Delmas et treize autres compagnies à des amendes. La Commission estima que ces accords étaient contraires aux dispositions de l'article 85 du traité de Rome (interdiction des ententes) et que leurs pratiques enfreignaient les dispositions de l'article 86 (abus de position dominante). Dans le cadre de cette affaire le groupe Bolloré (Delmas) prit tout une série d'engagements comme le retrait des comités armatoriaux et des conférences maritimes. La même année quatre armements furent sanctionnés dans le dossier Cewal (Associated Central West African Line).

Le règlement 4056 permet aux conférences maritimes de pratiquer des tarifications communes, non susceptibles d'être mises en cause par les règles de concurrence du traité de Rome. Depuis quelques années, avant la publication des règlements de 1986, se développaient des groupements distincts des conférences maritimes, les consortiums, une forme de coopération non prise en compte en tant que telle dans le dispositif européen. Pour leur donner un statut au sein de la communauté la Commission mit en place un texte important en 1995, le règlement 870/95. Baptisé « règlement consortiums », ce document long et complexe définit les consortiums et les conditions qui leur permettent de bénéficier de l'exemption des règles de la concurrence. Un certain nombre d'opérations relatives à l'exploitation en commun des services de transport maritime de lignes sont ainsi retenus : coordination et fixation commune des horaires, échanges ou affrètements d'espaces, utilisation d'installations en commun, utilisation de systèmes communs d'échange de données informatisées, mise à disposition d'équipements. Côté chargeurs ce texte a été plutôt bien accueilli car il permettait d'améliorer la compétitivité des armateurs.

1.7. La tentative avortée du pavillon « Euros » pour réagir face à la mondialisation

Toute l'aventure européenne en matière maritime n'est pas uniquement liée au domaine de la concurrence. Dans le domaine des « mesures positives », réclamées depuis longtemps par les armateurs, figurent notamment la tentative de registre européen Euros et la mise en place du forum des industries maritimes, à partir de l'automne 1991. Ce forum, dû à l'initiative du commissaire Bangemann, en charge de l'industrie, a développé une approche plus stratégique des questions maritimes. Il posait le problème de la compétitivité des pavillons européens par rapport aux registres de libre immatriculation, les préoccupations d'emploi et de préservation d'un savoir-faire européen. Le forum est organisé autour de plusieurs commissions de travail (transport maritime à courte distance, ressources maritimes, financement des navires, informatique...).

Mis à part les interventions ciblées de la Commission dans le domaine du respect des règles de concurrence, l'un des grands dossiers de la dernière décennie a été l'affaire du Trans-Atlantic Agreement connu sous son sigle TAA. Cet accord notifié à la Commission en 1992, avait succédé à l'EDA ou Eurocorde Discussion Agreement de 1985. Le TAA est un accord qui alliait transporteurs conférentiels et non conférentiels dans une structure unique dont le but était d'améliorer la situation des armements sur l'Atlantique Nord où ceux-ci subissaient de lourdes pertes financières. Le TAA avait une structure tarifaire complexe et des règles spécifiques pour les contrats de service qui couvrent une large part des échanges sur la route considérée. Après plusieurs plaintes de chargeurs, le TAA est interdit par la Commission de l'Union européenne en octobre 1994. La décision de la Commission s'appuyait sur la structure tarifaire à double niveau pratiquée dans cet accord, le programme de gel artificiel d'une partie des capacités disponibles, une entente sur les prix des services de transport sur le segment terrestre. Autant de caractéristiques qui n'entrent pas dans le cas des exemptions prévues par le règlement 4056. Le TAA devait céder sa place immédiatement à une nouvelle structure, le Trans-Atlantic Conference Agreement TACA en octobre 1994

Dans ce contexte, le projet de créer un pavillon commun aux pays de la communauté n'a pas séduit mais agacé. S'il acceptait le principe de marins issus de pays tiers, il restait socialement plus contraignant que les pavillons bis ou « libres ». Il partait du constat que la flotte cumulée des Etats membres de la CEE totalisait dans les années 70 environ le tiers du

tonnage mondial pour ne plus représenter que 14% dans les années 90. Une telle chute qui traduisait en effet une diminution de moitié du potentiel européen, posait évidemment de graves questions à l'Union européenne, première puissance commerciale du monde : se résigner à ce qu'il y ait moins de navires européens, c'était accepter une dépendance accrue des entreprises européennes importatrices ou exportatrices par rapport aux flottes extérieures à l'Union et appartenant à ses concurrents commerciaux. C'était accepter la diminution des emplois tant à bord que dans le monde du shipping, c'était aussi accepter la perte financière induite par l'importation de services maritimes étrangers.

Tous les Européens sont d'accord pour considérer que la cause de la décadence de leur pavillons est le manque de compétitivité de leurs navires essentiellement lié à la lourdeur des systèmes fiscaux et sociaux en vigueur chez eux par rapport à la concurrence. C'est au niveau des Etats qu'ont eu lieu les premières réactions, chacun y allant de sa solution pour tenter d'enrayer le départ en masse de ses navires nationaux vers les pavillons « libres » ou pour inciter ses armateurs à ne pas baisser pavillon et à rester dans le métier. C'est ainsi que se sont créés les registre parallèles (les pavillons bis). Leur intérêt principal est la possibilité de pouvoir employer à bord des navires un nombre plus ou moins important de marins étrangers, à des conditions de salaires et de charges sociales inférieures. Certains registres présentent également des avantages fiscaux. C'est ainsi qu'apparaissent les pavillons de l'île de Man (Grande-Bretagne), le registre international danois (DIS), le second registre allemand (GIS), l'immatriculation Kerguelen (France), le registre de Madère pour le Portugal, celui des Canaries pour l'Espagne. Dans une vision globale, tout ces particularismes semblent désordonnés. On peut douter de leur bonne adaptation aux problèmes à traiter puisque chez la plupart des armateurs européens, ces pavillons-bis sont simplement devenus un choix supplémentaire dans une panoplie comprenant déjà différents pavillons « libres » comme Panama, le Libéria, les Bahamas, Chypre, Malte, Saint-Vincent, etc., parfaitement maîtrisés par les compagnies. Les pavillons-bis ne sont donc pas la panacée puisque les armateurs qui les utilisent se servent également des pavillons de complaisance. La Commission européenne a donc souhaité aller plus loin en proposant une solution globale. Elle a proposé de créer dès 1989 un pavillon européen, baptisé Euros, qui aurait eu pour principal objet de ramener en Europe les navire délocalisés. Il aurait été réservé aux armements justifiant d'un lien économique réel avec la communauté. Il y aurait eu à bord des navire un nombre important de marins européens : un maximum d'Européens dans les postes à qualification élevée, et un certain pourcentage pour les tâches moins qualifiées Si Euros était relativement bien accueillis

par les navigants européens, il était socialement plus contraignant pour les armateurs. On ne voit pas pourquoi des armateurs européens qui possédaient déjà des solutions relativement satisfaisantes pour maintenir une certaine compétitivité, allaient rejoindre un registre moins favorable. On ne conçoit pas non plus quel intérêt aurait eu l'Europe de les y contraindre en obérant leur compétitivité par rapport à la concurrence des pavillons extérieurs. Devant le rejet du projet Euros par la plupart des Etats membres de l'Union européenne, et notamment le refus de grands pays maritimes comme le Danemark, la Grèce ou la Grande-Bretagne, la Commission décide le 13 mars 1996 de retirer sa proposition de créer le registre Euros. La commission suggère maintenant d'autoriser les Etats membres à introduire un système d'aides (compatibles avec les règles de l'OCDE) en faveur des armateurs qui témoignent d'un engagement réel dans l'économie de la communauté et démontrent leur attachement à la sécurité et à un bon niveau de formation de leur personnel. Ces aides prennent le plus souvent la forme de régimes fiscaux particuliers.

Une solution européenne globale n'ayant pu être trouvée sous la forme d'un pavillon européen, chacun a affronté la crise de la mondialisation en ordre dispersé, le chacun pour soi prévalant. Si cette solution est celle qui a prévalu, elle n'est peut-être pas la plus souhaitable pour l'efficience globale du système, mais dans une Union européenne fonctionnant sur le mode du consensus, c'est la seule qui pouvait naître. L'Europe de la mer, contrairement à celle de l'aérospatiale, n'a pas su se constituer en se dotant des outils scientifiques, technologiques, industriels et institutionnels pour soutenir dans les meilleures conditions la compétition internationale de la mondialisation. Pour retrouver une ambition maritime, l'Europe a besoin d'une vision prospective des enjeux que représente l'océan pour son avenir et de mobiliser les forces de son industrie et de sa recherche.

2. Les enjeux maritimes pour les flottes de commerce européennes

2.1. Les enjeux stratégiques

Les enjeux de l'océan sont d'abord stratégiques au sens large du terme. Les océans qui recouvrent 71% de la surface de la planète sont un espace de communication qui mettent en relation chaque pays maritime avec toutes les régions du monde et c'est ce qui leur confère un caractère stratégique pour la défense et le commerce. Quelques priorités apparaissent aujourd'hui comme les objectifs centraux de ce que pourrait être une politique maritime européenne.

Les voies maritimes constituent, on le sait, des artères essentielles pour le commerce mondial. La mondialisation de l'économie et l'expansion du transport maritime sont allés de pair depuis le début des années 1950. Le tonnage transporté a été multiplié par un facteur 6 depuis cette époque et aujourd'hui près de 90% du commerce extérieur des pays de l'Union européenne emprunte la voie maritime, c'est dire l'importance de la filière maritime pour l'économie européenne. L'Europe, première puissance commerciale du monde, doit donc conserver une autonomie minimale pour assurer son commerce par voie maritime avec une flotte marchande compétitive qui doit lui permettre de maintenir une relative indépendance pour ses approvisionnements en matière première comme le pétrole en cas de crise mondiale.

Il lui faut donc préserver une filière maritime avec un minimum de chantiers navals de haute technicité, des armateurs, des marines et des sociétés de services qui accompagnent ces activités (assurance, courtage, sociétés de classification) ; c'est un premier enjeu stratégique. Plusieurs pays européens ayant une forte tradition maritime comme le Royaume-Uni, la Hollande, le Norvège et l'Allemagne, l'ont d'ailleurs bien compris en prenant, ces dernières années, des mesures fiscales pour conserver une flotte de commerce sous leur pavillon, ce que la France qui ne contrôle que 2% de la flotte européenne n'est pas encore parvenue à faire. C'est probablement par un mélange de mesures fiscales qui sont de la compétence des pays, de programmes technologiques pour promouvoir la construction de nouveaux navires, d'améliorer leur sécurité, et d'actions pour former les officiers de la marine marchande dont risquent de manquer les flottes européennes, que l'Europe peut parvenir collectivement à maintenir une filière maritime complète et cohérente.

Le développement des compétences scientifiques, technologiques et industrielles dans le secteur maritime est un deuxième enjeu stratégique pour l'Europe. Il lui faut en effet accroître cette capacité de concevoir des nouveaux navires comme par exemple les navires techniques pour l'exploitation pétrolière et les navires très rapides, pour protéger efficacement ses côtes aussi bien contre les pollutions accidentelles que contre l'érosion, pour exploiter les gisements d'hydrocarbures par très grands fonds, ce qui représente un véritable défi technologique. Dans ces secteurs, l'Europe a besoin de programmes mobilisateurs en recherche marine sur les technologies navales comme les nouvelles architectures de navires, les nouveaux matériaux, les nouveaux modes de propulsion, mais aussi sur le rôle des océans, sur l'évolution des climats, la protection des ressources, la gestion intégrée des littoraux.

Le naufrage du pétrolier Erika au large des côtes bretonnes en décembre 1999 est révélateur de carences européennes en particulier d'une insuffisance patente de moyens pour prévenir une marée noire et des mesures de contrôle de la sécurité des navires. Il serait nécessaire d'en tirer les leçons : ne pourrait-on pas imaginer ainsi que l'Europe lance des programmes technologiques pour renforcer la sécurité des navires, lutter contre une marée noire et des pollutions marines et qu'elle mette aussi sur pieds un pool de moyens pour intervenir efficacement contre des marées noires.

L'Europe de la Défense a beaucoup progressé au cours des 3 dernières années et l'on peut considérer qu'à plus ou moins long terme, la création d'une défense navale commune est un impératif et un véritable enjeu stratégique si l'Europe veut peser sur les affaires du monde. Le dispositif Euromarfor mis sur pied en Europe du Sud peut être le noyau d'une force d'intervention navale européenne constituée de détachements de moyens navals nationaux placés sous un commandement régional unique. L'Europe doit se persuader qu'il n'y a aucune raison de laisser à la VIème Flotte américaine jouer le rôle de gendarme dans la Méditerranée. Les conflits à répétition qui ont suivi l'éclatement de la Yougoslavie, les derniers en date étant ceux du Kosovo et de Macédoine, ont démontré la nécessité pour l'Europe de disposer d'une force navale capable de transporter des troupes et du matériel, et d'assurer la protection d'éventuelles forces d'intervention dans un conflit régional sur ses frontières. Il en va de même pour les flux migratoires, la VIème flotte gendarme officielle de la méditerranée ne s'implique en aucune façon dans la lutte contre l'immigration illicite par voie maritime sur les approches méridionales de l'Europe. Le dispositif maritime européen pourrait sans doute être complété par un système de garde-côtes de l'Union analogue à celui mis en œuvre par le Canada, les Etats-Unis ainsi que par la Norvège. Ce système serait ainsi chargé d'assurer la police des

mers, de contrôler les trafics maritimes qu'ils soient trafics frauduleux d'armes, de drogues ou d'immigrants et d'intervenir avec un pool de moyens opérationnels en cas d'accident. La création d'un dispositif naval européen doit s'accompagner d'une véritable politique commune pour la construction de navires et d'équipements qui supposent aussi une standardisation de ces équipements. Le programme Horizon de construction de frégates communes à la France, à l'Italie et au Royaume-Uni a malheureusement montré que l'Europe a encore un long chemin à parcourir pour mettre en œuvre une politique commune dans ces domaines. Les progrès enregistrés récemment dans la structuration des industries de l'aéronautique en Europe montre qu'un tel objectif n'est pas hors de portée.

2.2. Maritimisation des économies

Depuis les temps modernes emblématiquement ouverts par la découverte des Amériques, et marqué par l'essor de la très grande navigation l'économie-monde bat au rythme des échanges maritimes. Si la première et la seconde révolution industrielle ont dépendu de la qualité des vecteurs maritimes (le « Clipper » britannique, le « Liberty ship » américain, le « Very large crude carrier » international), notre monde post-industriel n'est-il pas marqué par des productions intellectuelles plus que matérielles, par le « soft » plus que par le « hard ». Constatons qu'au-delà des productions immatérielles s'échange un volume de production spécifiquement physique favorisé par les géographies locales. La France, productrice de hautes technologies, continue à exporter des produits agroalimentaires plus ou moins valorisés parce qu'elle dispose d'une rente de situation géographique et que leur consommation tend à se faire universelle. Ces productions physiques « résiduelles » des pays les plus avancés n'en sont pas moins soumises à la concurrence et le transport est un des éléments qui concourt à leurs compétitivités. Il n'est donc pas indifférent de voir s'y créer des oligopoles de transport capables de peser sur les prix, la structure des dessertes et la qualité des services offerts. Dans le secteur de l'industrie automobile, on peut s'inquiéter de la concentration des moyens de transport maritime dans les mains précisément des principaux concurrents des constructeurs européens : les firmes japonaises contrôlent déjà la majeure partie de la flotte mondiale des « car-carriers », cargos spécialisés dans le transport des automobiles. Cela semble devoir handicaper les exportations d'automobiles européennes à destination de l'Asie. Nos pays continueront longtemps encore à importer des matières premières énergétiques ou non (80 millions de tonnes de pétrole par an, 20 millions de tonnes de charbon par an pour la seule

France). Ces importations incorporent forcément des prestations de transport de plus en plus importantes, car leurs provenances sont de plus en plus lointaines. Nos charbons ne viennent plus de Newcastle en Angleterre mais de Newcastle en Australie. Ces matières premières importées sont devenues une composante essentielle de notre niveau de vie mais aussi de notre compétitivité. Les importations à caractère stratégique qui étaient, il y a encore quelques années, limitées à quelques grands produits, touchent maintenant une très large gamme de composants : uranium, titane, terres rares, columbium. C'est la rançon de notre spécialisation industrielle dans les produits de haute technologie. L'économie européenne est donc de plus en plus dépendante des vecteurs maritimes pour l'exportation de ces quelques productions essentielles et pour l'importation névralgique des produits intermédiaires. Les transports induits par ces échanges internationaux ont de ce fait une grande importance et une politique industrielle cohérente ne peut les négliger. Actuellement, les transports maritimes internationaux subissent des évolutions qui sont susceptibles de remettre en question la place qu'occupent des pays comme la France.

2.3. Le refus des effets de domination

Les pays les plus soucieux de gérer politiquement leurs comptes en devises ou les plus préoccupés de payer le moins cher possible leurs importations tiennent à assurer la maîtrise des transports par leurs firmes de commerce international : une gestion correcte des conditions de vente est une composante majeure d'une bonne politique de commerce extérieur. Le monde sort lentement mais sûrement d'une longue période de surcapacité maritime. Cette dépression prolongée de près de 15 ans, suscitée par les excédents de l'offre de transport engendrés par les livraisons massives de navires de la période 1972-1977 et par les compressions inattendues de la consommation pétrolière, se réduisent au fur et à mesure que ces navires disparaissent. C'est surtout également par ce que la production mondiale a fini par engendrer à nouveau des échanges croissants. Cette convalescence n'est pas universelle, certains secteurs comme celui des lignes régulières continuent à connaître des surcapacités persistantes. On pourrait penser que celles-ci jouent en faveur des opérateurs du commerce extérieur en leur permettant de bénéficier des concurrences entre transporteurs. Ce n'est pas entièrement vrai car l'excès de concurrence conduit à une gestion dégradée mettant par la même en péril la sécurité de la navigation, des marchandises transportées, de même que la qualité de l'environnement. En fait, le danger le plus insidieux découlant de l'excès de concurrence est le rétrécissement de l'offre

dans des conditions telles qu'elles peuvent susciter un retournement des prix. Dans d'autres secteurs, ce rétrécissement de l'offre peut être de courte durée et acceptable, des tarifs élevés attirant vers le secteur de nouveaux entrepreneurs capables de rétablir un bon niveau de concurrence. Dans le secteur maritime, l'importance des investissements, la taille des réseaux et la durée nécessaire à une bonne implantation commerciale limitent les vertus de la concurrence. Un autre risque est à mettre en lumière. Laisser la maîtrise du transport du commerce extérieur à nos principaux concurrents et notamment celui des importations de pétrole peut avoir des effets préoccupants pour notre environnement si les moyens nautiques sont de qualité médiocre. Les grandes sociétés importatrices considèrent qu'entre la moitié et les trois-quarts des pétroliers disponibles peuvent présenter un risque de pollution et engager leur responsabilité en tant qu'importateur-affréteur. Certains pays exportateurs et beaucoup de « traders » n'ont pas ces scrupules. L'Europe doit conserver une part significative de la maîtrise de ses transports de façon à se donner un droit de regard sur les prix, tant en ce qui concerne leur niveau que leur structure. Ces derniers, en jouant comme de véritables droits de douane occultes, peuvent fortement pénaliser les exportations. Il est également important d'exercer un droit de regard sur les dessertes assurées et les conditions de transport pratiquées. Sur ce point, une politique maritime réaliste doit user de tous les moyens disponibles pour que les entreprises prennent conscience de l'intérêt de cette maîtrise et se dotent des compétences nécessaires à cet effet. Les Etats doivent accompagner ce mouvement en favorisant les formations qui conduisent à des compétences. Les dispositions de la loi de 1928 sur les importations pétrolières ont un intérêt majeur pour cette maîtrise dans un secteur particulièrement sensible mais ne sont probablement pas généralisables. En fait, le meilleur moyen pour disposer de compétences larges en matière de transport et éviter que ceux-ci ne se retournent contre les échanges extérieurs de nos pays, est de disposer d'un secteur de transport maritime fort. La question qui se pose alors est de savoir si les centres de décision doivent rester implantés dans chacun des pays européens. Pour l'instant, l'Union européenne est encore une Europe des nations où la survie des communautés portuaires nationales et les positions commerciales des chargeurs nationaux prévalent. Les politiques maritimes visent à conserver un noyau dur de navires sous pavillon national et de personnels qualifiés tant au niveau technique (navigant pour l'essentiel) que commercial et financier. Cela implique pour les Etats d'accompagner financièrement en les facilitant, les adaptations nécessaires et les investissements les plus productifs. Il faut enfin ajouter que la possession d'une flotte moderne et bien gérée constitue non seulement une protection au bénéfice du commerce extérieur mais

peut, en elle-même, constituer un élément de ce même commerce extérieur par la vente de prestations de transport qu'elle peut réaliser.

Les pavillons nationaux des pays de l'Union européenne sont donc des maillons stratégiques de la guerre économique qui affecte le secteur des transports maritimes. Les armements qui sont représentés dans les grands consortiums maritimes internationaux ont la faculté d'avantager l'économie de tel ou tel pays par la fixation de tarifs de frets favorables à tel ou tel concurrent. En période de tension, le contrôle d'une flotte de commerce est encore plus vital pour assurer les approvisionnements. Ce constat de la nécessité de maintenir des flottes de commerce d'une capacité et d'une diversité suffisantes a conduit certains États européens vers des réformes qui ont redressé de façon rapide la posture de leurs flottes. En France, les différents plans n'ont permis que de stabiliser le niveau de la flotte.

2.4. L'Europe ; pôle d'excellence en matière de sécurité et de politique sociale

L'Union européenne s'est toujours positionnée avec difficulté dans le secteur maritime. En effet, le transport maritime est une activité mondiale qui s'accommode mal des politiques et réglementations régionales. Depuis le traité de Rome, la politique maritime européenne a eu son heure de gloire avec l'adoption du « paquet de 1986 » qui a pour l'essentiel consistait à appliquer les articles fondamentaux du traité (concurrence, libre prestation des services) au secteur maritime. La période ultérieure a permis l'adoption de mesures particulières d'accompagnement de conventions internationales sur la sécurité. Selon le calendrier politique, l'Union européenne sera élargie progressivement aux pays de l'Est, à Chypre, à la Turquie, et à Malte. Aucun des pays concernés n'est un « poids lourd maritime » susceptible d'infléchir sensiblement les orientations communautaires. Chypre et Malte ont respectivement la 5^{ème} et la 7^{ème} flotte commerciale mondiale, mais leurs statuts actuels de pavillons de complaisance devraient réduire leur influence. L'élargissement de l'Union européenne consolidera vraisemblablement l'orientation actuelle visant à limiter la production de règles européennes spécifiques. Ne serait-ce qu'en raison de la complexification du processus décisionnel à 25 ou 30 États membres. Dans ce contexte, la vocation principale de l'Union européenne sera celle d'un pôle d'excellence dans l'application des règles sociales et de sécurité définies par les organisations internationales que sont l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et

L'Organisation Internationale du Travail (OIT). Rôle qu'elle joue déjà avec les systèmes de contrôle de l'Etat du port, l'application obligatoire des recommandations de l'OMI, etc.. Mais l'exercice de cette mission supposera l'acceptation de l'acquis communautaire (ensemble des règles européennes existantes) par Chypre et Malte au moment de leur adhésion, ce qui ne sera pas simple. Ce rôle d'exemplarité prendra de plus en plus d'importance, s'il est effectivement joué, compte tenu du poids commercial d'une Europe élargie. Il contraindra l'essentiel des armateurs à relever leurs standards sociaux et de sécurité s'ils souhaitent conserver l'accès au principal marché mondial. L'élargissement vers l'est confèrera par ailleurs le statut de navigants communautaires à des marins provenant de pays traditionnellement pourvoyeurs de main-d'œuvre comme la Pologne ou la Croatie. Cela aura le double effet : de relever le niveau des conditions sociales et d'emplois de ces personnels par l'application progressive des standards communautaires, d'élargir le réservoir de main-d'œuvre à bas coûts des armateurs européens. Cela vaudra le temps que ces marins rejoignent le coût de leurs collègues européens.

3. L'impératif d'une Europe des marines marchandes et de la mer

3.1. Nécessité de mesures régionales

En 1998, la commission Soares sur l'Océan Mondial soulignait dans les conclusions de son rapport qu'une bonne « gouvernance » des océans appelle des solutions et des coopérations à l'échelle des grandes régions du globe, dépassant les intérêts nationaux et englobant les forces navales de ces régions. C'est bien à l'échelle de l'Europe que l'on peut relever les défis de l'océan, faire face à la compétition internationale dans la recherche et les industries maritimes et protéger les ressources marines. Le naufrage de l'Erika a hélas redonné une actualité au problème que pose la sécurité du trafic maritime et il est bien clair que le contrôle et l'application des règles internationales de sécurité des navires n'a de sens qu'au niveau international en particulier à l'échelle européenne. Alors que l'on déplore le manque de respect des réglementations internationales par certains pavillons de complaisance, on peut ainsi imaginer que l'Union Européenne impose à des Etats comme Chypre, Malte et la Turquie, qui sont candidats à en devenir membres, de faire mieux respecter les normes internationales de sécurité par les navires battants leur pavillon. Les Etats européens peuvent également renforcer d'un commun accord les contrôles sur les navires dans leurs ports. Tout cela suppose que l'Europe, l'Union européenne, en association avec l'Islande et la Norvège, se dotent d'une politique maritime avec des objectifs ambitieux mais réalistes et mobilisent les moyens pour les atteindre. Dans cette perspective, elle a besoin d'une vision claire des enjeux de l'océan et des priorités stratégiques. Elle a cruellement besoin dans ce domaine d'une capacité à identifier ses enjeux, à rassembler des informations pertinentes de caractère scientifique, technique et économique, de lancer des réflexions prospectives et de mobiliser une force d'expertise. Elle devrait disposer en quelque sorte d'une institution vigie qui pourrait prendre la forme d'une agence de la mer, dont le Conseil de l'Europe, en 1998, a recommandé la création : projet que plusieurs pays dont le Portugal, et dans une certaine mesure la France, s'attachent à promouvoir. Il faut aussi et surtout que les Etats aient la volonté politique de lancer des politiques communes dans le secteur maritime et en particulier dans les domaines stratégiques comme le transport, la recherche, la technologie, les industries maritimes et bien sûr la défense.

3.2. Vers le renouveau des flottes de commerce européennes

Les pavillons nationaux sont des maillons stratégiques de la guerre économique qui affecte le secteur des transports maritimes. Les armements qui sont représentés dans les grands consortiums maritimes internationaux, ont la faculté d'avantager l'économie de tel ou tel pays par la fixation de tarifs de fret favorables à tel ou tel concurrent. En période de tension le contrôle d'une flotte de commerce est encore plus vital pour assurer les approvisionnements. Ce constat de la nécessité de maintenir une flotte de commerce d'une capacité et d'une diversité suffisante a conduit certains responsables politiques à entreprendre des plans pluriannuels de soutien aux flottes de commerce. La situation n'est pas la même dans tous les pays européens mais les politiques entreprises ont enrayeré les mouvements massifs de « dépavillonnement » qui étaient par exemple pour la France de 30 navires par an. Chez certains, comme les Pays-bas et la Norvège, les politiques entreprises ont même permis de rentrer dans de nouvelles phases de croissance des flottes marchandes. Le renouvellement et la modernisation ont repris après la stagnation des années 1986/1988. Dans tous les pays il s'agit de veiller à ce que les résultats favorables enregistrés au cours des dernières années, s'inscrivent dans la durée et ne soient pas remis en cause par la crise économique mondiale amorcée en 2001. Le renouvellement nécessaire de la flotte de commerce doit être assuré dans les années à venir en particulier dans des domaines sensibles sur le plan stratégique. Cela est particulièrement vrai pour la flotte pétrolière pour laquelle s'impose un traitement spécifique, compte tenu à la fois du risque qu'elle représente sur le plan environnemental mais aussi du fait de son caractère stratégique au regard des impératifs de sécurité des pays européens. Il s'agit de la nécessité d'assurer en tout temps la sécurité des approvisionnements maritimes pétroliers. L'une des mesures envisageables serait de créer une réglementation conduisant chaque Etat européen à détenir une flotte de sécurité dans le domaine pétrolier capable de couvrir les deux tiers des besoins minimum de chacun. L'existence de flottes de commerce sous pavillon nationaux, d'un niveau suffisant, doit également servir de modèle pour augmenter les standards de qualité de la flotte mondiale. Cela peut participer, dans un cadre plus large, avec l'ensemble de la communauté maritime mondiale aux efforts d'élimination des unités qui sont en dessous des normes internationales. Il faut d'ailleurs appeler l'attention sur le fait que les pétroliers ne sont pas les seuls à être susceptibles d'agresser le milieu marin. D'autres produits chimiques sont transportés en vrac par navires citernes. Et les conteneurs eux-mêmes peuvent contenir des produits dangereux. Il est essentiel de comprendre que la haute mer engendre, pour les

pays riverains, des responsabilités qui les dépassent tant l'élément marin, qui ne se distribue pas en espaces clos si vastes soient-ils, reste unitaire.

3.3. Complémentarité stratégique des flottes de commerce et des marines nationales

A côté de la menace indirecte que représente la régression de nos parts de marché sur les grandes dessertes océaniques et sur le cabotage européen, il existe une menace directe contre les voies de communication illustrée par les exemples récents de la guerre Iran-Irak et leurs conséquences sur l'approvisionnement pétrolier. Le trafic maritime mérite d'être protégé, car à quoi servirait-il de s'assurer des flottes capables de garantir les approvisionnements stratégiques de nos pays, si ces mêmes pays étaient dépourvus de la couverture navale que ce trafic demande en période de tension. La réciproque est également vraie. A quoi servirait-il de disposer de forces navales dimensionnées pour assurer la protection des approches maritimes de l'Europe, ou des intérêts nationaux à travers le monde, si le trafic marchand à protéger était assuré sous des pavillons peu fiables ? De plus les règles du droit maritime international sont telles que la protection fournie par une force navale quelconque ne peut être vraiment garantie qu'au navires battant le même pavillon. Pour pouvoir protéger les pétroliers koweïtiens pendant la guerre Iran-Irak, il a été nécessaire que ceux-ci rejoignent le pavillon américain. Il y a de ce fait une certaine « indissociabilité » entre les frégates de notre marine nationale et les pétroliers battant pavillon français. Nous sommes à ce stade devant un vide juridique, le pavillon « Euros » étant mort en 1996 et les pays européens ne disposant pas encore de pavillon commun pour leur défense, mais uniquement de structures de commandement comme Euromarfor. Une solution de bon sens pourrait être d'étendre au domaine maritime ce qui se réalise déjà dans le domaine des évacuations de ressortissants. Il s'agit de donner au pays européen présent militairement dans la zone, la responsabilité d'évacuer et de protéger tout ressortissant européen. Pourquoi ne pas faire de même de façon automatique pour la protection de flottes marchandes sans être obligé de passer par des changements de registre ?

Les armées européennes, en contrepartie de la protection qu'elles assurent en temps de crise, attendent des marines marchandes qu'elles leur permettent de constituer ce que dans le modèle français nous appelons sous deux vocables : la Force Maritime de Complément (FMC), et la Flotte Auxiliaire Occasionnelle (FAO). Pour la première surtout orientée vers la défense

opérationnelle du territoire et qui vise principalement des navires de petite taille apte au dragage côtier par exemple, il s'agit principalement de la militarisation des équipages concernés. La FAO, quant à elle, est d'un usage plus fréquent pour le cas français. Elle est d'abord d'application permanente dans la mesure où la marine nationale confie l'exécution de ses tâches de service public à des navires civils affrétés par ses soins. C'est ainsi que sous l'autorité des préfets maritimes, préfets de la mer, des unités civiles particulièrement adaptées exercent surveillance et assistance aux points de passage les plus délicats du trafic marchand. De façon plus épisodique, la marine s'assure, dans le cadre de la FAO, le concours d'unités logistiques qui peuvent lui faire défaut. Tel a été le cas pendant de longues années du pétrolier « Port-Vendres ». Mais au-delà de la Marine, c'est l'ensemble des forces armées qui peut être concerné par la FAO. Dans notre pays, mais aussi en Grande-Bretagne et même aux Etats-Unis, les armées ne disposent que très partiellement des navires de transport opérationnel nécessaires pour projeter leur moyens aéroterrestres (personnels et matériels blindés, roulants ou conteneurisés) sur des théâtres d'opération lointains. Tel a été le cas des récentes interventions au Moyen-orient où la solution française « d'affrètements obligé » dite « Tramin » (loi du 21/05/69 sur les transports maritimes d'intérêt national) s'est révélée tout aussi fiable que la solution américaine (flotte de charge organiquement dépendante de l'Etat à titre permanent) et moins onéreuse que la solution britannique de recours massif au marché international. Encore fallait-il disposer de la ressource nécessaire : le transport de la division Daguet a nécessité 36 navires de commerce français qui ont effectué 108 voyages, transporté 15100 hommes et 145000 tonnes de matériel dont 7500 conteneurs. En fait, la seule façon de disposer de cette ressource est de lui trouver un emploi hors crise permettant d'en assurer la survie commerciale, sous réserve de quelques prédispositions mineures des unités retenues, et d'une préparation correcte du personnel. Donner à nos flottes marchandes les armes de leur compétitivité commerciale, c'est aussi leur permettre de remplir leur devoir vis-à-vis des impératifs de défense de nos pays.

3.4. Les ports Européens instruments d'une stratégie économique mondiale

Les flottes de commerce sont intimement liées aux pays qu'elles servent et sont donc indissociables du réseau de ports. Or une autre menace réside dans la non-compétitivité

structurelle de certains grands ports de l'ouest européen. Les ports jouent un rôle stratégique essentiel dans le développement des nations modernes : l'importance du port de Singapour n'est pas à démontrer ni la position dominante acquise par les Pays-Bas et la Belgique grâce à Rotterdam et à Anvers au détriment de ports français par exemple. Le seul port de Rotterdam jouit d'un trafic équivalent à celui de l'ensemble des ports français. Depuis dix ans les trafics de conteneurs à haute valeur ajoutée ont augmenté de 15% dans les ports français pendant qu'ils doubleraient à Hambourg et à Brême et tripleraient à Anvers. La position des ports de l'ouest européen s'est dégradée tant en tonnage qu'en valeur, tant à l'importation qu'à l'exportation. Ainsi, en 1990 par exemple, près de 30% de nos importations et 1/5 de nos exportations en valeurs ont transité par des ports étrangers. Cette évolution, si elle se développait, aurait des conséquences redoutables non seulement sur le commerce extérieur de certains pays, mais également sur leur industrie et leur économie : L'industriel qui importe des pondéreux et exporte ses produits a besoin d'utiliser un port performant à proximité de son implantation. Dans le cas contraire, ses coûts de vente sont alors majorés des coûts de transport maritime : sa compétitivité en est forcément diminuée. Il y a donc un lien indissoluble dans la chaîne de transport entre maîtrise du trafic maritime et la compétitivité et la fiabilité de ce que devrait être un réseau de ports cohérent. Si la marchandise ne passait plus dans les ports français, il pourrait en résulter une délocalisation des activités industrielles qui sont, pour des raisons d'approvisionnement, implantées dans des zones portuaires. Le rétablissement de la compétitivité et de la fiabilité de ports se situant dans le Sud-Ouest européen en général et en France en particulier est vital pour le développement harmonieux de l'espace européen. Il n'est pas indifférent que la politique européenne, par le biais du « livre vert » sur les infrastructures portuaires, semble progresser de façon rapide dans ce domaine pour garantir à l'Europe un développement durable dans un monde soumis aux effets de la mondialisation. Dans cette optique, la France doit, tout en cherchant à construire un outil économique compétitif, essayer de résoudre les problèmes de relations sociales et de condition de travail des personnels.

3.5. Nécessité d'une politique ambitieuse de la mer

Accroître le rayonnement maritime de l'Europe, développer les entreprises et les territoires de nos pays qui vivent de la mer, rappeler aux européens, en majorité terriens et paysans, qu'ils sont aussi une entité riche d'un passé maritime et qu'ils ont, en ce domaine, un socle à consolider et un avenir à construire, peut être l'occasion de la naissance d'une politique

ambitieuse de la mer. Une telle politique est nécessairement globale et doit couvrir les domaines économiques et sociaux. Le combat pour la maîtrise des flux maritimes internationaux doit s'inscrire dans le cadre d'une politique maritime globale qui est confrontée à quatre défis. Le premier est la mobilisation de tous en faveur des activités maritimes. Un pays ou une entité comme l'Union européenne ne devient pas une puissance maritime par le seul fait de la nature, il le devient par la volonté des hommes. Cela suppose que tous, au premier chef les responsables économiques, sociaux et politiques, mais plus largement l'ensemble de la population soient convaincus de l'enjeu que représente l'activité maritime et encouragent son développement. Les Etats ont un rôle à jouer. Le deuxième défi est celui de l'émergence de nouvelles activités maritimes. Une politique maritime qui ne répondrait pas aux problèmes posés par l'explosion des activités de plaisance et l'utilisation croissante du littoral et des plages comme lieu de loisirs, avec les problèmes d'environnement et de sécurité que cela pose, ne serait pas une politique maritime d'avenir. Le troisième défi est celui de la concurrence internationale, qui touche nos flottes de commerce et de pêche autant que notre système portuaire. Les politiques maritimes européennes se construisent dans un environnement international de concurrence exacerbée. C'est un constat dont il faut tenir compte. Le quatrième défi est que cette concurrence ne justifie en aucune manière que les conditions sociales faites aux professionnels de la mer pâtissent des ajustements qui s'imposent. Dans la nouvelle guerre économique mondiale dont on voit chaque jour les manifestations en termes de concurrence et les conséquences en terme de chômage, et après le grand bouleversement que l'on observe en Europe, on peut se demander si l'on ne va pas assister à l'un de ces grands retours à la mer qu'a connus notre histoire et qui conduirait notre pays et l'Europe à réévaluer, enfin, la dimension maritime de leur sécurité globale. La France, confrontée à ces problèmes stratégiques et à la maîtrise des trafics maritimes ne saurait agir seule au risque d'être impuissante. La défense contre la concurrence d'armements à coûts d'exploitation faibles est trop inégale si elle ne s'inscrit pas dans le cadre de l'Union européenne. Relancer l'initiative de création d'un pavillon européen en évitant les erreurs de « Euros », et harmoniser les conditions de concurrence entre les ports européens sont sans doute des perspectives nécessaires. Nous avons besoin de l'Union Européenne pour être à la hauteur du défi maritime qui nous attend, et pour cela nous devons convaincre nos partenaires de la nécessité de réévaluer la dimension maritime du destin européen. La France de par l'intérêt qu'elle peut en retirer, devrait prendre la tête ou du moins jouer un rôle moteur dans ce grand mouvement de retour à la mer, comme elle en a déjà connu dans son histoire. Tout porte l'Europe à se tourner

résolument vers le grand large, c'est-à-dire vers le monde lui-même. La France et l'Europe ont un passé maritime, leur grandeur, leur prospérité ne furent jamais aussi marquées et durablement fondées que quand elles ont su prendre le chemin de la mer.

4. CONCLUSION

A l'échelle de la vie d'un homme, certains éléments paraissent stables. Par exemple, la répartition géographique des gisements de matières premières comme le pétrole et le charbon qui induira, sauf bouleversement, des besoins et des flux de transport entre zones de production et zones de consommation comme l'Europe. Du fait des quantités nécessaires pour alimenter la prospérité de la première puissance économique mondiale, les convois de navires marchands continueront à se diriger vers les grands ports européens pour longtemps encore. Reste à savoir si ces navires seront européens ou porteront des pavillons étrangers. Tous les Européens ne sont pas égaux, certains ont déjà compris la nécessité de disposer de pavillons nationaux forts face aux enjeux de la mondialisation.

Précisément à l'heure de la mondialisation, qui n'est pas un phénomène nouveau dans le secteur maritime, une politique de la Mer est le moyen privilégié pour que les Etats comme la France et l'Europe aient une vision planétaire des défis de notre époque et de l'avenir, et soient des acteurs de la géopolitique mondiale. L'océan est plus que jamais l'espace géographique qui permet d'avoir une influence politique, économique et culturelle à la dimension de la planète. Il reste à espérer que les débats récents sur la mondialisation et la défense européenne ainsi que la marée noire de l'Erika, permettront aux pays européens et collectivement à l'Union Européenne de prendre conscience que l'océan est un espace qui mérite d'être mieux géré mais qu'il a aussi une fonction géopolitique.

5. bibliographie

Ouvrages

CHAUPRADE Aymeric, Introduction à l'analyse géopolitique, Paris, Ellipses, 1999.

DORNIER Philippe-Pierre et Michel FENDER, La logistique globale, Edition d'organisation, mars 2001

DORNIER Philippe-Pierre, ERNST Ricardo, FENDER Michel, KOUVELIS Paul, Global Operations and Logistics, John Wiley and Sons, New York, 1998

DUJARDIN Bernard, Les flottes marchandes dans les enjeux stratégiques, La Revue Maritime, 1995, pp. 4-14

SIMONNET Raymond, « Les transports maritimes », pp. 109-123 dans « La politique maritime de l'Union Européenne » (colloque de Toulon 29-30 avril 1997), ADDIM, 1998.

Articles

ANONYME, Commentaires et position du CCAF sur le Livre Vert de la Commission européenne relatif aux ports et infrastructures maritimes, Journal de la marine marchande et du transport multimodal, 01/05/1998, p 2

ATHENA, La France maritime en crise, La documentation française, 1998, p 263

BAUCHET Pierre, La contribution des flottes de l'union européenne au transport maritime mondial, Journal de la marine marchande et du transport multimodal, 02/12/1994, p 3

BAUMARD Louis, un colloque de l'Isemar : le local pour atténuer la mondialisation ?, Le marin, 22/10/1999, p 6-7

BERLET Edouard, Transport maritime : six questions pour 2010, Bulletin d'étude de la marine, 01/11/1999, p 49-52

CORNIER Jean-Claude, Communauté européenne et transport maritime : la longue marche, Le marin, 11/1996, p 5

GUIBERT Edmond, Les marines marchandes de l'EURO, Marines guerre & commerce, 04/1999 p 68-75, 06/1999 p 69-75

LE DRIAN Jean-Yves, Importance stratégique des échanges maritimes internationaux, La revue internationale et stratégique, 01/04/1992, p 13-22

PAPON Pierre, pour une Europe de la mer, LE MONDE, 12/1996, p 1

PAPON Pierre, L'Europe et la mer : un enjeu primordial, Marine, 04/ 2000, p 8-13

RICHEZ Béatrice, Etats-Unis Europe : imbrication des défenses militaires et commerciales, Défense, 12/1999, p 52-56

Sites internet

www.ccaf.asso.fr (Armateurs de France)

www.europe.eu.int (UE)

www.europe.eu.int/comm/transport (statistiques concernant le transport)

www.imo.org (Organisation Maritime Internationale)

www.un.org (ONU)

www.unctad.org (UNCTAD)

-Table des matières-

INTRODUCTION	3
<u>1. LA MONDIALISATION, REVELATEUR DES FORCES ET FAIBLESSES DES FLOTTES DE COMMERCE EUROPEENNES.....</u>	<u>5</u>
1.1. LA MONDIALISATION : ELEMENTS DE DEFINITION.....	5
1.2. LA MONDIALISATION ; PHENOMENE RECENT OU TENDANCE LOURDE DES FLOTTES DE COMMERCE.....	6
1.3. L'IMPACT SUR LES EQUIPAGES DE LA MONDIALISATION	7
1.4. FORCES DES FLOTTES DE COMMERCE EUROPEENNES.	7
1.5. FAIBLESSES DES FLOTTES DE COMMERCE EUROPEENNES ET DE L'EUROPE DE LA MER.	9
1.6. LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET LE TRANSPORT MARITIME PAR LE DROIT	11
1.7. LA TENTATIVE AVORTEE DU PAVILLON « EUROS » POUR REAGIR FACE A LA MONDIALISATION	15
<u>2. LES ENJEUX MARITIMES POUR LES FLOTTES DE COMMERCE EUROPEENNES</u>	<u>18</u>
2.1. LES ENJEUX STRATEGIQUES	18
2.2. MARITIMISATION DES ECONOMIES	20
2.3. LE REFUS DES EFFETS DE DOMINATION	21
2.4. L'EUROPE ; POLE D'EXCELLENCE EN MATIERE DE SECURITE ET DE POLITIQUE SOCIALE	23
<u>3. L'IMPERATIF D'UNE EUROPE DES MARINES MARCHANDES ET DE LA MER</u>	<u>25</u>
3.1. NECESSITE DE MESURES REGIONALES	25
3.2. VERS LE RENOUVEAU DES FLOTTES DE COMMERCE EUROPEENNES	26
3.3. COMPLEMENTARITE STRATEGIQUE DES FLOTTES DE COMMERCE ET DES MARINES NATIONALES	27
3.4. LES PORTS EUROPEENS INSTRUMENTS D'UNE STRATEGIE ECONOMIQUE MONDIALE	28
3.5. NECESSITE D'UNE POLITIQUE AMBITIEUSE DE LA MER	29
<u>4. CONCLUSION</u>	<u>32</u>
<u>5. BIBLIOGRAPHIE.....</u>	<u>33</u>
OUVRAGES.....	33
ARTICLES	33
SITES INTERNET	34