



LA PUISSANCE MARITIME FRANÇAISE

Mythe ou réalité ?

**Mémoire de géopolitique
du capitaine de corvette Bruno JEANNEROD
dans le cadre du séminaire « Géopolitique de la France »**

Directeur : Monsieur Christophe REVEILLARD

Mars 2005

Puissance maritime française : mythe ou réalité ?

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE :

UNE NECESSITE GEOPOLITIQUE MAIS UNE PUISSANCE NEGLIGEE

Une nécessité géopolitique

Les faiblesses de la puissance maritime française

DEUXIÈME PARTIE :

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DE CETTE PUISSANCE

Forces de la puissance maritime française

L'Europe maritime : une étoile montante

La décentralisation : un remède au désintéressement politique

INTRODUCTION

Il est d'usage courant d'affirmer que la France est une nation continentale, et que ses habitants semblent peu concernés par les choses de la mer, à l'opposé de nos voisins britanniques. L'histoire maritime française nous révèle en effet une suite ininterrompue de construction d'un outil naval puissant fragilisé par cette absence de pensée maritime. Pourtant cet aspect maritime de la France est essentiel.

Intérêt de la puissance maritime aujourd'hui

« La mer n'est pas seulement la principale voie de nos approvisionnements, le siège de notre force navale de dissuasion, ou bien encore un inégalable réservoir de matières premières ou de richesse. Ce doit être d'abord l'une des expressions de la politique de grandeur qui s'inscrit dans la tradition et la vocation françaises .../... La grandeur encore, parce que la haute mer constitue un enjeu stratégique majeur sur la scène internationale. » Par cette analyse devant l'institut français de la mer en 1994 le candidat Chirac, futur président de la République, montre que la puissance maritime est un des fondements de la puissance française sur la scène internationale.

En effet la France est une puissance continentale et maritime comme le rappelle le livre blanc de 1994. La mer offre des perspectives économiques fantastiques par les moyens de communication qu'elle supporte, par l'immense réservoir de richesses alimentaires, minérales et énergétiques, et revêt un intérêt stratégique de premier ordre en raison de son statut juridique de pleine liberté (hors eaux territoriales).

Les océans recouvrent les deux tiers du globe et constituent des zones de libre circulation. 90% de la population mondiale vit à moins de cinq cents kilomètres des côtes. Deux tiers du PNB mondial sont produits à moins de cent kilomètres des bordures côtières.

Aujourd'hui le fait maritime a acquis une importance primordiale qui fait dire à Fernand Braudel « le XXI^{ème} siècle sera maritime ou ne sera pas ». Devant cette importance croissante de la mer la France est-elle suffisamment armée pour aborder ce siècle, à quel niveau de puissance maritime se situe-t-elle et quelles sont les perspectives de cette puissance ?

La puissance maritime est une nécessité géopolitique pour la France : presque île de l'Europe, puissance nucléaire et membre du conseil de sécurité, 4^{ème} exportateur mondial, sans ressources naturelles, possédant des territoires d'outre-mer répartis sur tous les océans, ayant une vision planétaire de sa diplomatie qui l'amène à souhaiter influencer sur les affaires du monde et à participer activement à la sécurité de notre continent, la France ne peut se désintéresser de ce qui se passe en mer et doit y être activement présente. Pour déterminer si la France est réellement une puissance maritime il faut s'appliquer à en définir les caractéristiques.

Une définition de la puissance maritime.

La puissance maritime ne peut naître que de la capacité d'une nation « à exercer une maîtrise de ses communications maritimes en les assurant par ses propres navires ou en les contrôlant par ses moyens militaires »¹. La puissance maritime repose donc sur la maîtrise de l'exploitation des voies de circulation maritimes. Il s'agit de contrôler les voies de communication maritimes grâce à la puissance navale pour permettre l'acheminement commercial, d'avoir les moyens qui permettent ce transit grâce à une flotte marchande conséquente, et enfin d'être capable de traiter le flot de marchandises induit avec des infrastructures portuaires et des centres économiques et de transport (l'hinterland) adéquats.

La puissance maritime peut également se mesurer à la capacité d'exploitation des ressources de la mer : ressources halieutiques, fonds marins, recherche marine pour en exploiter au mieux les ressources. Ce sont les rôles des flottes de pêche et des instituts océanographiques.

Nous incluons donc la flotte commerciale dans la puissance maritime. Les années et décennies à venir vont voir une demande croissante des produits énergétiques en raison du développement de l'Asie du sud est et de la Chine en particulier. En cas de pénurie de pétrole les nations qui auront une flotte de tankers seront fortement avantagées. La France doit donc conserver une capacité de transport pétrolier, ce qui signifie non seulement des bâtiments mais aussi du personnel capable de les mettre en œuvre.

Certaines nations comme le Canada ont fait le choix il y a quelques années de ne pas développer de flotte de commerce, elles partaient d'une flotte quasi inexistante contrairement à la France. Abandonner ce pan historique de l'activité économique française serait un signe extrêmement négatif à l'ensemble du monde maritime.

Place de la puissance maritime française

A partir de cette définition de la puissance maritime on constate que notre puissance maritime et sa flotte de commerce en particulier ne cessent de perdre du terrain non seulement face aux pays d'Asie mais aussi au sein même de l'Europe car les réformes nécessaires et identifiées ne sont pas engagées, malgré la nécessité et la capacité géopolitique de la France.

Ce contraste de la présence d'atouts incontestables face à un manque de connaissance et de volonté manifeste est développé en première partie. Il amène à considérer de plus en plus la puissance maritime française comme un héritage du passé, gaspillé et non assumé.

Pourtant de réelles perspectives d'évolution existent à travers les quelques atouts maritimes que la France possède encore et les évolutions politiques européenne et nationale. Elles pourraient permettre à cette puissance de retrouver la place que la situation géopolitique devrait lui donner si un sursaut national se produisait. Ce dernier est indispensable si la France veut maintenir son rang international.

¹ PAPON, *Le sixième continent géopolitique des océans*, éditions Odile Jacob, p. 43

PREMIERE PARTIE

La puissance maritime française : une nécessité géopolitique mais une puissance négligée

1.1 Une nécessité géopolitique

1.1.1 Constat historique

La puissance maritime déjà définie comporte de multiples aspects : puissance navale, acheminement commercial, traitement portuaire, ... Elle nécessite des moyens très coûteux et se construit dans la durée. Les efforts doivent être portés dans les nombreux domaines de l'activité maritime, face un milieu complexe plutôt hostile à l'homme.

Une nation n'investit donc dans ce type de puissance que lorsqu'il n'existe aucun autre moyen plus facile pour permettre la survie de sa population, la protection de son territoire et son expansion territoriale ou économique.

Constitution territoriale

La France s'est constituée à partir d'un noyau central entre Loire et Seine, qui était continental. L'expansion territoriale s'est faite vers l'est et le sud. Elle a été une puissance agricole pendant des siècles capable de nourrir l'une des plus nombreuses populations d'Europe. La France n'a ainsi jamais eu besoin de prendre conscience de l'importance des choses de la mer pour son développement. Pourtant nombre de personnages illustres ont eu conscience de l'intérêt pour la France de développer sa puissance maritime :

- Armand du Plessis, cardinal de RICHELIEU proclame que : « Il semble que la nature ait voulu offrir l'Empire de la mer à la France pour l'avantageuse situation de ses deux côtes également pourvues d'excellents ports aux deux mers, Océan et Méditerranée ». Mais la Marine de Richelieu est ruinée par la Fronde.

- Henry IV affirme que « pour l'accomplissement de sa grandeur, la France doit être aussi forte et puissante sur mer, comme elle est forte, crainte et redoutée sur terre ».

Sécurisation du territoire (alliée à des volontés de conquête)

Cette clairvoyance géopolitique s'est également exprimée à une époque plus récente pendant la phase de sécurisation du territoire nationale. Georges Leygues déclare en 1929 :

« La France, par sa position géographique, son histoire, sa puissance d'expansion et le rôle qu'elle joue dans le mouvement économique universel, est une puissance mondiale ; mais être une puissance mondiale, cela veut dire être une puissance maritime ». La Marine de Georges Leygues est détruite pendant la seconde guerre mondiale.

Les menaces contre l'intégrité de son territoire métropolitain ne sont définitivement éliminées qu'au milieu du XX^{ème} siècle. La signature du traité de Rome en 1957 qui crée la Communauté

Economique Européenne symbolise cette nouvelle donne stratégique. La participation au marché commun crée un marché intérieur formidable qui va lui permettre de développer son commerce international.

Ce n'est donc qu'à notre époque qu'une réelle ambition maritime peut naître, une fois le territoire national délimité et sécurisé. Cette ambition est d'autant plus logique que la globalisation des échanges entraîne un accroissement considérable du transport maritime.

Conclusion du constat historique :

La période historique actuelle marquée par l'absence de menace aux frontières est propice en France au développement d'une puissance maritime car celle-ci nécessite des investissements importants dans la durée.

1.1.2 Constat géographique

La France constituée par le territoire métropolitain et les territoires d'outre-mer est de par sa situation géographique une puissance maritime.

France métropolitaine

La France est un hexagone, avec six côtés également répartis entre terre et mer :

- trois frontières sur mer soit 5500 km de littoral²,
- trois frontières sur terre.

Ces deux types de frontières expliquent le partage d'influence reçues plutôt alternativement que simultanément.

Côté mer, la France est la première nation rencontrée par les routes océaniques en liaison directe avec la masse du continent. Elle présente ainsi des sites nautiques profonds et ouverts sur l'Atlantique comme Brest et Antifer, et la Méditerranée comme Fos.

Elle présente donc un ensemble portuaire le plus occidental du continent dont la signification stratégique a été démontrée pendant les deux guerres mondiales avec le débarquement des troupes américaines en 1917 et la reconquête en 1944 à partir des côtes normandes et varoises.

Côté terre, la France est traversée par des grandes voies qui facilitent l'écoulement de flux liés aux littoraux océaniques. Les axes Seine et Rhône/Saône ont une signification stratégique millénaire :

- route de l'étain de la Cornouaille vers la Méditerranée, axe de la conquête romaine ; on y rencontre les grands bassins industriels Paris – Lyon – Marseille.
- espace des grandes plaines de l'Europe du nord de l'Oural aux Pyrénées, voies d'invasion et d'échange sur laquelle est née la richesse flamande, et bassin parisien. C'est l'aire terminale du grand sillon intra européen qui conduit par le Danube de la Mer Noire à la plaine d'Alsace, autre cheminement millénaire de peuplades conquérantes et belliqueuses.

Enfin c'est l'isthme gaulois qui unit océan et Méditerranée par la Garonne.

² France entre Europe et océan, page 168

Au total la France métropolitaine présente des avantages géographiques qui par le passé ont fait de son sol l'enjeu de conquêtes, et aujourd'hui sont propices à toute forme de pénétration de l'Atlantique vers le cœur du continent et le monde méditerranéen.

Possessions outre-mer

Si par ses deux aspects maritime et terrestre la France appartient aux grandes nations de l'Europe libérale, elle en diffère par la spécificité de ses intérêts dans l'espace marin mondial. Elle conserve en effet de son passé colonial des possessions dispersées, d'où découlent des liens d'aide et de soutien en dehors de toute considération de rentabilité.

Ces terres procurent d'immenses avantages à la France : elle possède grâce à ses territoires la deuxième zone économique exclusive (ZEE), ce qui est favorable aux activités halieutiques et aptitudes minières futures. Elle est ainsi présente sur tous les continents et contribue au contrôle des routes maritimes. Elle dispose de stations à terre sans avoir à les louer. Elle possède une avance dans la recherche par grande profondeur et dans les technologies off shore.

Ces terres sont aussi des charges : elles nécessitent l'entretien de lignes régulières non rentables et les échanges commerciaux sont déséquilibrés. Ces territoires nécessitent une aide importante pour maintenir un standard de vie comparable à celui de la métropole, mais en général beaucoup plus élevé que les voisins. Elles requièrent l'entretien des ports et des forces navales pré positionnées. Enfin la présence française se heurte parfois à des mouvements d'opinion parfois hostiles, à la convoitise d'Etats étrangers, ainsi qu'à la concurrence sauvage d'armement maritime extérieur.

Conclusion du constat géographique :

La France est donc présente sur tous les océans. La géographie des côtes métropolitaines comme celle de ses voies de communication naturelles sont particulièrement favorables au transport maritime. La constitution géographique du territoire amène la France à développer une puissance maritime.

1.1.3 Constat politique

La France dispose d'un outil naval de premier ordre à la 5^{ème} place mondiale. Plusieurs motifs politiques expliquent ce constat.

- La France a fait le choix d'une politique de dissuasion nucléaire indépendante depuis les années 60, principalement fondée sur l'arme sous-marine depuis le démantèlement du plateau d'Albion. Ce choix implique le développement de moyens navals importants capables de se déployer sur toutes les mers du globe.

- La protection du territoire pour faire face aux nouvelles menaces (terrorisme, immigration, trafics, ...) implique un traitement de ces problèmes en amont, avant leur arrivée sur le territoire. La Marine est un des moyens d'intervention.
- La France est une nation d'économie très ouverte dans laquelle le commerce extérieur est étendu à la totalité du globe. Les flux maritimes assurent la grande majorité des approvisionnements en matières premières, denrées et produits finis. Il lui faut donc développer un outil de puissance navale à vocation mondiale pour assurer, ou au moins participer au contrôle des voies de communication maritimes.
- La France est également la nation européenne qui a gardé les préoccupations et les obligations les plus universelles. Elle est ainsi entraînée vers une vocation mondialiste avec la nécessité d'être présente partout. Outre les DOM-TOM la France garde de son passé colonial des liens culturels et des relations d'échanges avec bon nombre de pays. Ces relations sont suffisamment soutenues pour qu'on ait créé une zone franc et que des accords de défense aient été signés avec nombre d'entre eux. Elles constituent des charges et obligations qui sont parmi les plus dépendantes de la mer, tant pour l'aspect économique que politique.
- La France membre permanent du conseil de sécurité de l'ONU veut exercer un rôle sur la scène internationale. Ce rôle passe par la présence de la France sur toutes les mers du globe pour lui donner ainsi une légitimité supplémentaire. Ainsi ses territoires la placent au cœur de régions stratégiques actuelles comme l'océan indien (Moyen Orient), ou à venir comme l'océan pacifique (axes Asie – Etats-Unis).

Conclusion du constat politique :

Les choix politiques exercés par la France, en matière de dissuasion, d'économie, de relations internationales et de poids sur la scène internationale, l'amènent à être présente sur toutes les mers.

1.1.4 Constat économique

Flux maritimes

Le XX^{ème} siècle a connu une explosion des flux maritimes qui atteignent 6 milliards de tonnes de trafic aujourd'hui contre 3 en 1970 et 550 millions de tonnes en 1950. Ils permettent d'assurer la grande majorité des approvisionnements en matières premières, denrées et produits finis.

La France importe plus de 90 % de son pétrole par voie maritime. 81 % de ses importations et 65 % de ses exportations extracommunautaires sont assurés par voie maritime (respectivement 11 et 17 % en tonnage sous pavillon national).

Les activités maritimes représentent 350 000 emplois induits dans les régions concernées. Elles concernent le tourisme littoral, la construction navale, le transport maritime, la pêche et aquaculture, les activités pétrolières et para - pétrolières. Elles fournissent 1,5 % du PNB.

Ressources

Les 11 millions de km² de zone économique exclusive qui placent la France au deuxième rang mondial sont source de grande richesse économique. L'exploitation des fonds marins de ces zones est exclusivement nationale. Les ressources sont très variées.

Les ressources halieutiques ont amorcé un processus de tarissement, au moins autour de la métropole. La consommation de poisson en France augmente de 3% par an et atteint 1,3 million de tonnes.

Pétrole et gaz sont des ressources tirées de l'océan et les parts off shore vont croissantes : on estime que la part sera de 50% dans 10 à 15 ans (30% en 1994), mais les profondeurs sont croissantes. L'exploitation sera donc réservée aux nations qui possèdent la technologie adéquate. L'IFREMER et l'institut français du pétrole placent la France dans une très bonne position dans ce domaine.

La mer regorge d'autres ressources : nodules poly métalliques, algues, étain (50% de la production mondiale), sables, perles de culture, ..., dont les perspectives d'exploitation n'ont pas encore été évaluées mais qui sont sans doute immenses. La mer offre ainsi régulièrement de nouvelles possibilités : les hydrates de méthane observés par grands fonds supérieurs à 400 mètres ont une capacité de stockage de méthane sous une forme exceptionnellement compacte.

Les ressources naturelles actuelles et potentielles de la mer et donc de la France sont donc immenses.

Les ports

29 ports de commerce français permettent de manutentionner 340 millions de tonnes par an, en employant directement ou indirectement 45 000 personnes.

Trois grands ports français sont bien placés en Europe (voir annexe 1) : Marseille est le 4^{ème} port européen avec 96 millions de tonnes, Le Havre 6^{ème} avec 72 millions de tonnes et Dunkerque 13^{ème} avec 51 millions de tonnes. Rotterdam, Anvers et Hambourg arrivent en tête avec 328, 143 et 106 millions de tonnes. ³

La pêche

La flottille de pêche comporte 6000 navires, dont 5000 de moins de 12 mètres, armés par 18000 marins. Les équipages sont qualifiés et les bâtiments sont répartis dans tous les ports des façades méditerranéennes, atlantique et outre-mer (2300 navires dans les DOM). L'activité de la pêche

³ « Entreprise Transport Maritime », *Le Monde*, 11 janvier 2005

représente 150000 emplois induits. Le chiffre d'affaire s'élève à 1,2 milliards d'euros. La production est diversifiée et de qualité.

La construction navale

La France est leader dans le domaine de la plaisance : ses chantiers emploient 8200 personnes pour un chiffre d'affaires de 905 millions d'euros. Le groupe phare Bénéteau est le plus gros producteur de voiliers en Europe.

Dans le domaine de la construction de bâtiment marchand le constat est beaucoup plus préoccupant : 75% des navires qui sortent des chantiers navals dans le monde sont issus du sud-est asiatique, principalement Corée, Japon et Chine. Les chantiers européens et français en particulier ne peuvent rivaliser avec leurs concurrents asiatiques dont les coûts de main d'œuvre sont nettement inférieurs. Le caractère gigantesque de leurs implantations leur permet de produire véritablement les navires à la chaîne, ce qui diminue encore les coûts de production.

Les seuls domaines dans lesquels les chantiers français peuvent encore rivaliser sont la croisière et la haute technicité. Les paquebots demandent une maîtrise d'œuvre très complexe que les Asiatiques ne possèdent pas encore. L'innovation technique est également un des derniers ressorts de la construction navale française grâce à des bureaux d'études performants. Les chantiers de l'Atlantique construisent ainsi aujourd'hui les plus grands méthaniers du monde. Mais les navires sont construits en petit nombre car la technologie est rapidement assimilée par les concurrents qui produisent alors ces bâtiments à la chaîne. Les chantiers français sont donc dans une situation difficile et seuls les chantiers de l'Atlantique arrivent encore à vivre, mais leur carnet de commande actuel ne couvre que les deux prochaines années.

Conclusion du constat économique :

Ce constat économique montre que la mer revêt un intérêt primordial pour la France en raison des parts substantielles d'importation et d'exportation réalisées par voie de mer. Le poids économique des activités maritimes est loin d'être négligeable.

Nous avons donc dressé un constat sans équivoque sur la nécessité pour la France d'être une puissance maritime.

Conclusion du constat géopolitique :

Si la France possède des atouts géographiques indéniables pour être une puissance maritime, les choix de politique stratégique réalisés et les réalités économiques imposent de façon encore plus nette cette nécessité géopolitique pour la France. Il convient alors de s'intéresser à la réalité de cette puissance, et donc à ses faiblesses.

1.2 Faiblesses de la puissance maritime française

Le constat géopolitique place la France dans une situation idéale pour développer une puissance maritime conséquente. Pourtant la puissance maritime française apparaît de plus en plus comme le reste d'une gloire passée.

En effet les Français sont toujours aussi peu attentifs au caractère maritime de leur territoire. L'absence de constance dans la politique maritime et le manque de vision maritime à moyen terme ont entraîné l'absence de développement du secteur de l'armement commercial pourtant aujourd'hui en bonne santé dans le monde. Le résultat est un transport maritime et une exploitation portuaire indignes des capacités que la géopolitique offre à la France. La flotte marchande est réduite depuis dix ans à sa version congrue et nombres de bâtiments préfèrent d'autres ports.

1.2.1 Une France tournée vers la terre

On a coutume de dire qu'il existe en France un phénomène collectif sinon de rejet au moins de désintérêt à l'égard de l'activité maritime française. Cette faible perception de l'importance du fait maritime tient à des facteurs géographiques et historiques. Comme nous l'avons vu la moitié des frontières sont terriennes et il est toujours plus facile de franchir une limite terrienne que de s'embarquer en mer, élément toujours imprévisible et hostile à l'homme. La France a toujours pu également nourrir sa population grâce à des terres riches et au travail des paysans. Le peuple français n'a donc pas eu la nécessité de se tourner vers la mer, à l'instar de nos voisins Britanniques. La quasi permanence d'une menace continentale a accentué ce manque de « maritimité ». La France est donc centrée sur une vision continentale malgré des atouts maritimes indiscutables qui lui permettent d'être une puissance mondiale.

Ainsi il n'existe pas de lobby français de la mer puissant comme en aéronautique ou dans les grands pans de l'économie française. Il n'y a pas d'influence des milieux maritimes dans la société civile. Pire, la mer est synonyme de loisirs : tous les étés les plages sont envahies et les grandes courses au large popularisées par Tabarly passionnent les Français : les grandes courses au large sont suivies par bon nombre de nationaux et un point journalier de la course est fait à la télévision ! Tout cela n'est donc pas dépourvu d'ambiguïté, dans la mesure où la mer est associée dans l'esprit du grand public au loisir et au rêve ...

Les conséquences de ce manque d'intérêt des Français pour le fait maritime sont particulièrement visibles depuis 15 ans avec l'effondrement de la flotte française de commerce.

1.2.2 Le commerce maritime

1.2.2.1 Une flotte de transport maritime sous pavillons français exsangue

Constat

Au 5^{ème} rang mondial en 1960, la France occupe aujourd'hui le 29^{ème} rang avec 221 navires sous pavillon national (environ 300 bâtiments français) de tonnage 4 361 000 TJB, soit 0,4% du tonnage mondial, contre 450 navires et 11 569 000 TJB en 1979 (voir annexe 2 et 3). Une dizaine d'armateurs sur la centaine d'après guerre ont résisté.

On compte 8910 navigants dans la marine marchande française en 1995, contre 43550 en 1960 ...

Le pavillon français ne pèse plus rien au niveau international car il n'est pas compétitif. Le principal obstacle au développement du pavillon français est son coût : coût d'achat et coût de fonctionnement des navires ainsi que frais de personnel.

Comme tous les autres pays la France s'est dotée d'un pavillon bis permettant d'alléger les taxes. Cependant, avec 94 navires représentant 90 % du tonnage sous pavillon français, le registre d'immatriculation des terres australes et antarctiques françaises (TAAF) n'a pas limité le déclin de la flotte de commerce nationale car il est encore considéré par la Commission Européenne comme 35 % plus cher que les autres « pavillons bis » européen.

Conséquences

Les conséquences de ce format réduit sont multiples :

- C'est un mauvais point pour la balance commerciale : la ligne « transport maritime » de la balance des paiements a été déficitaire en moyenne de 4,7 milliards d'euros par an en 2002. le cinquième exportateur mondial recourt à des navires immatriculés sous pavillon tiers, et parfois de complaisance, faute de détenir une flotte puissante.
- Cela pose des problèmes de transport stratégique. Ce type de transport ne peut être assuré par des moyens militaires. Pendant la première guerre du golfe 90% des transports logistiques américains ont été assurés par voie maritime. Seuls les navires portant le pavillon national et avec des équipages nationaux peuvent se voir imposer la contrainte de rallier des ports proches des zones de combat. La Marine nationale doit être en mesure de s'adosser à une marine de commerce en mesure de répondre le cas échéant à ce type de besoin de nature logistique.
- En matière de sécurité l'influence française dans l'Organisation Maritime Internationale (OMI) est faible alors que nous sommes parmi les premiers concernés par les accidents et les marées noires associées.
- Enfin sans pavillon national il y a peu d'attractivité pour le métier et les écoles de la marine marchande restent vides. Le taux de sélection pour ces écoles commence à devenir inquiétant. Le personnel navigant français se raréfie. La qualité du personnel formé dans les quatre écoles de la marine marchande est encore reconnue à travers le monde entier. Mais la disparition du

pavillon français signifierait la disparition du personnel navigant français. Comme nous le rappelions en introduction ceci aurait pour conséquence l'impossibilité d'armer une flotte capable d'assurer l'approvisionnement énergétique de la France en cas de crise dans ce domaine.

Dans un monde qui connaît une explosion des trafics maritimes, cette 29^{ème} place est indigne de la 4^{ème} puissance économique mondiale, à vocation exportatrice, alors que ce déclin est beaucoup plus relatif chez nos voisins européens (voir annexe 4).

Causes

Les principales causes de la récession de la marine marchande française pendant la deuxième moitié du XX^{ème} siècle sont l'omniprésence de l'Etat dont les hésitations ont amené les armateurs à tourner le dos à l'innovation, l'absence de politique maritime européenne, la rigidité de l'attitude syndicale et l'indifférence totale de l'opinion publique. Ce dernier facteur à l'origine des trois premiers est le reflet d'une perception extrêmement limitée du fait maritime, comme nous l'avons déjà vu.

Le transport maritime est une industrie totalement ouverte à la concurrence internationale, sans marché national naturel sur lequel les armateurs peuvent se reposer avant de développer leur trafic international (sauf les dessertes de proximité). Les investissements nécessaires à l'établissement d'une flotte compétitive sur le plan internationale sont énormes ; l'Etat a ainsi toujours eu l'habitude d'intervenir dans ce domaine. Ce rôle de l'Etat a permis la création d'une flotte importante fin XIX^{ème} ; il est resté pendant une grande part du XX^{ème} siècle le signe d'un carcan dont les mentalités n'arrivaient pas à se défaire. La marine marchande française a ainsi raté les virages des restructurations des compagnies et du conteneur, transformant l'armateur en transporteur maîtrisant l'ensemble de la chaîne jusqu'à l'hinterland, en aval des ports.

Une part d'intervention étatique aujourd'hui est nécessaire car l'Etat a une responsabilité particulière vis-à-vis des navires qui portent le pavillon national puisque ces navires sont placés sous sa juridiction. L'Etat a également la responsabilité de faire appliquer la réglementation internationale sur les navires de son pavillon comme sur ceux entrant et sortant de ses ports. Mais l'action de l'Etat dans le domaine du développement du commerce maritime a été marquée par un manque de continuité : aucun plan n'a été conçu avec une durée suffisante alors que la durée de vie d'un navire est de 20 ans et le financement s'étale sur un minimum de 10 ans ! Cette carence de l'Etat sera développée dans le paragraphe suivant.

Les syndicats montrent enfin une attitude peu souple, idéologique et assez peu en rapport avec l'état d'une flotte en péril. Ils ont été longtemps un frein important dans le développement

portuaire. Aujourd'hui encore ils constituent un obstacle aux réformes nécessaires dans le domaine de la manutention. Leur opposition est également vive la naissance d'un nouveau pavillon national, permettant d'intégrer dans les équipages moins de nationaux pour diminuer les frais d'exploitation.

1.2.2.2 Une exploitation sous-développée

Rotterdam est aujourd'hui un des trois premiers ports du monde, au détriment du Havre, malgré des avantages géographiques indéniables pour la cité de haute Normandie. Les navires qui font escale au Havre ne se heurtent pas aux dangers des bancs de sable et brumes qui cernent Rotterdam, et ne rencontrent pas les conditions difficiles de navigation en Manche et Pas de Calais. Les ports français qui occupent une place non négligeable sur la scène européenne ne profitent pas pleinement de leur situation géographique. A l'origine de ce constat se trouvent la rigidité du système portuaire et l'attitude syndicale en particulier, et la faiblesse de l'hinterland.

Les ports

La situation des ports français au regard des conteneurs est inquiétante : la croissance du trafic masque une perte de parts de marché et, au cours des dix dernières années, les ports français accusent un retard de plus de dix millions de tonnes conteneurisé par an, soit environ 30% des trafics potentiels. L'absence des grands opérateurs de conteneurs (Port of Singapour Authority, Hutchinson Wampana, Maersk, Pet O Ports, Eurokai : 50% des ports mondiaux) dans nos ports alors qu'ils ont pris une place prépondérante dans les grands ports mondiaux, est un autre élément particulièrement alarmant. Cette situation est le résultat des déficiences structurelles de nos ports, qui ont du mal à se réorganiser.

On distingue les grands ports français gérés par des organismes publics, les ports autonomes, et les ports plus petits privés. Les ports autonomes sont fortement tributaires de l'agitation sociale qui est à l'origine de perte de parts de marché. Après les grèves des dockers qui ont abouti à la réforme de 1992 qui les attache aux entreprises de manutention, notre principale faiblesse actuelle est dans la manutention : grutiers et portiqueurs sont non seulement salariés des ports autonomes ou des chambres de commerce et d'industrie, mais reçoivent également des primes des entreprises de manutention. Ils reçoivent donc deux salaires pour le même travail. Cette particularité illégale prive l'entreprise de manutention de tout pouvoir sur le personnel, alors qu'elle est seule responsable vis-à-vis du client armateur.

La solution de la prise en charge de la manutention par les ports autonomes est contraire aux directives européennes et mélange des activités commerciales aux activités régaliennes de contrôle. La solution est donc la prise en charge par le privé de la manutention, avec personnel, grues et portiques, ce qui est le cas de tous les grands ports comme Anvers, Rotterdam, et Hambourg. Ainsi en 2004 le port de Dunkerque a ravi à Marseille la seconde place en matière de gestion de conteneurs. Les grèves à répétition à Marseille ont découragé quelques armateurs qui se

sont détournés vers d'autres ports, malgré les avantages de Marseille. Il a d'ailleurs suffi que les syndicats assurent l'absence de grèves pendant quelques semaines pour que ces navires déchargent de nouveau à Marseille. Les extensions du Havre Port 2000 et de Marseille Fos2 XL ne seront viables que si ces risques de grève cessent. Des négociations au niveau national sont en cours pour permettre de retrouver une capacité à concurrencer les autres ports européens.

Hinterland

L'hinterland est essentiel car il permet d'écouler les marchandises débarquées. Il est constitué des pôles de développement économiques majeurs traitant directement sur place les produits débarqués, et à même de les envoyer à travers toute l'Europe via des noeuds de communication très développés. Les aménagements en terme de voies ferrées, autoroutes et voies fluviales sont alors essentiels. Cet hinterland n'est pas assez développé en France. La grande artère fluviale Rhin – Main – Danube est devenue la grande artère de l'Europe alors que la France hésite depuis 30 ans sur la liaison Rhin – Rhône ... Deauville et Trouville ont été reliés par autoroute à Paris avant que l'on ne songe à raccorder le port du Havre à son arrière pays naturel.

A Dunkerque le rail assure 55% des réacheminements terrestres des marchandises. La hausse des tarifs de la SNCF a entraîné le départ d'un service portuaire roulier et a failli faire perdre d'importants trafics générés par Arcelor qui a menacé de partir vers Rotterdam. Pour éviter ce retrait le port de Dunkerque a décidé de financer à hauteur de 5 millions d'euros l'électrification de la ligne que la SCNF refusait d'effectuer ...

Il est indispensable que nos ports bénéficient de dessertes ferroviaires à la hauteur des enjeux : l'augmentation du trafic mondial de marchandises a été de 8 à 9% depuis vingt ans et sera de 9% pendant les vingt prochaines années. Des aménagements des voies fluviales doivent également être effectués.

Les coûts de transport national et d'exploitation sont trop élevés pour que ce domaine connaisse un développement normal, déjà gêné par des menaces d'agitation sociales récurrentes.

1.2.3 Une démarche politique sans constance, voire schizophrène

Les enjeux affichés par l'Etat sont sans équivoque et paraissent à la hauteur des atouts maritimes que possède la France :

- exercice de la souveraineté sur mer,
- enjeu économique : trafic de marchandises, exploitation des ressources,
- enjeu environnemental : protection d'un milieu riche mais fragile.

Pourtant on peut affirmer que l'Etat fait preuve de schizophrénie tant les actions réelles diffèrent des annonces. A côté de déclarations politiques « fracassantes » sur l'importance de la mer et de

ses acteurs, dont la revue maritime se fait périodiquement l'écho, prend place une politique de saupoudrage de mesures depuis quinze ans.

Une organisation éclatée, sans spécificité maritime

Le choix d'une **démarche transversale** a été fait pour gérer l'ensemble des activités maritimes. La pêche et l'aquaculture sont considérées comme une variante de l'agriculture, le transport maritime comme un prolongement du transport terrestre, la construction navale comme une industrie lourde comme une autre et l'aménagement du littoral comme une sous rubrique de l'aménagement du territoire. La sécurité, la recherche et la Marine Nationale sont gérés séparément. Le monde maritime est diversifié, complexe. Il demande d'avoir une vision à long terme et en même temps très globale, mondiale car les phénomènes qui le transforment concernent les échanges économiques internationaux. Dans ces conditions, dans un pays où la population ne se sent pas très concernée par le fait maritime, cette organisation ne peut être qu'un handicap.

Une avancée a été réalisée avec la création du Secrétariat Général pour la mer. Il succède en 1995 à la mission interministérielle de la mer placée sous l'autorité du premier ministre et a pour mission de participer à l'élaboration de la politique maritime du pays. Un Comité interministériel de la mer présidé par le 1^{er} ministre réunit l'ensemble des ministres concernés par les problèmes maritimes deux fois par an, ou lorsque cela est nécessaire. Le SG Mer comporte une vingtaine de personnes, n'a pas de pouvoir de décision mais effectue des actions de concertation et de coordination entre la douzaine de ministères concernés par les affaires maritimes. Il a également un rôle de réflexion prospective et de coordination de l'action de l'Etat en mer. Son rôle est donc essentiel mais on peut douter de l'adéquation de sa taille à ses responsabilités dans un pays peu connu pour sa connaissance du monde maritime. En Grande Bretagne il n'existe pas non plus de ministère de la mer : ils n'en ont pas besoin car le peuple britannique, insulaire, est intimement persuadé de l'importance de la mer. Ce n'est pas le cas en France.

Des propositions sont formulées régulièrement pour créer un organisme central apte à fédérer les énergies du monde maritime. Un groupe de travail de l'Institut Français de la Mer réunissant des acteurs du monde maritime de tous horizons avait recommandé de créer une « délégation générale permanente de la mer » regroupant toutes les entités administratives actives sur le plan maritime (sauf la pêche) et donc capable d'être un interlocuteur avisé, constructif et cohérent. Non seulement aucune décision n'a été prise dans ce sens mais il vient d'être annoncé une réforme de l'administration centrale, le Ministère de l'Equipements, des transports et de la Mer qui fait disparaître la mer du paysage institutionnel. Cette décision semble avoir été prise sans concertation et avec seulement des possibilités mineures d'aménagement, sous prétexte de rationalisation budgétaire et de dynamisation de l'« inter modalité des transports ». La Direction des Transports maritimes, des Ports et du Littoral sera supprimée au profit d'une direction des transports terrestres.

Ce signal très maladroit arrive au moment où le manque de suivi dans les promesses entraîne un profond désarroi dans le monde maritime. Une nouvelle fois il paraît qu'il n'y a pas de priorité donnée à la mer et aux activités qu'elle génère, pas de reconnaissance de leur spécificité et de la nécessité de cohérence dans leur tutelle.

Des mesures insuffisantes, étalées dans le temps

La faiblesse de la flotte marchande actuelle a des origines surtout politiques. Le décalage accablant et coupable entre les déclarations politiques et les décisions (ou plutôt l'absence de décision) qui devraient être prises plongent le monde maritime dans la plus grande morosité.

Les apparentes bonnes volontés politiques n'ont pas été suivies des effets attendus dans les faits. Si les mesures prises ont permis à la flotte marchande française de ne pas disparaître, leur insuffisance et leur étalement dans le temps ont empêché le développement que les autres pays européens ont connu.

Le titre de l'éditorial de la revue maritime de novembre 2004 est : « Gare ! La France maritime n'a pas le moral... ». Le monde maritime commence en effet à être marqué aujourd'hui par une certaine résignation devant l'abandon du gouvernement à vouloir avancer malgré les signes forts présentés il y a deux ans. Depuis dix ans malgré des avancées significatives il n'y a pas de politique maritime claire, pas d'adéquation des moyens aux enjeux. Les espoirs sont donc fortement déçus. Il convient de faire un bref historique de cette période.

En 1993 « l'option zéro » c'est à dire la disparition du pavillon français est d'actualité. Cette situation est issue du naufrage en cascade des armements français en vingt ans, l'effondrement de l'armement pétrolier après la crise pétrolière de 1974 et la vente symbolique du paquebot France. Les armateurs se retrouvent unis pour demander à l'Etat le rétablissement de la compétitivité du pavillon français et la mise en place d'un instrument fiscal (les quirats) pour attirer les investisseurs vers le secteur maritime.

L'unité des armateurs autour de cet objectif permet d'obtenir des résultats très positifs :

- exonération partielle des charges ENIM en 1995,
- régime fiscal des quirats en 1996,
- dispositif du GIE fiscal en 1998 (en remplacement des quirats),
- mesures complémentaires de remboursement des charges ENIM en 1999,
- mesure de remboursement de charges non ENIM en 2001 (peu et mal appliqué)
- création du régime de la charge forfaitaire au tonnage en 2003.

Il faut ainsi huit ans pour bâtir un dispositif globalement satisfaisant, à l'exception notable d'une part d'un mécanisme bancal de remboursement des charges et d'autre part de la création d'un registre d'immatriculation des navires économiquement satisfaisant.

La flotte française a chuté au début des années 90 à la 28^{ème} place mondiale, seuil critique en dessous duquel il était difficile de descendre puisqu'elle était dimensionnée par les navires

responsables de l'approvisionnement stratégique en pétrole et les ferry. Cette 28^{ème} place reste stable pendant ces dix années grâce aux mesures prises. La flotte française s'est considérablement rajeunie (8 ans d'âge) et le déclin a été enrayé. Cette stabilité du pavillon s'explique par le fait que les quirats et GIE fiscal ont été utilisés par les armateurs comme instruments de renouvellement de la flotte et non comme instrument de croissance.

En même temps les autres pays européens ont développé des politiques maritimes plus fortes.

Le dispositif actuel reste fragile car dérogatoire et ne constitue donc pas une exception. Il peut être remis en cause à tout moment : le remboursement de charge n'est pas une exonération, l'agrément par dossier est nécessaire dans le domaine fiscal, la taxe forfaitaire au tonnage est une dérogation au régime d'impôt sur les sociétés.

Il manque de plus une mesure phare. Il y a deux ans l'Etat a annoncé la future création du Registre d'Immatriculation Français (RIF), comparable aux registres en vigueur dans les autres pays européens. Cette annonce a fait naître un grand espoir dans le monde maritime car le pavillon bis français des TAAF reste encore 35% plus cher que ses concurrents européens. La création d'un registre concurrentiel est donc essentielle et est attendue avec impatience. La proposition de loi déposée par le sénateur de Richemond n'a toujours pas été voté à l'Assemblée nationale (voir annexe 8).

Les raisons de ce manque de volonté politique sont sans doute sociales et fiscales. La pression syndicale est forte, dans les ports comme dans les équipages des navires. Le dialogue est donc difficile, d'autant plus que la problématique du RIF ne semble pas bien abordée. Combattu par les syndicats il n'a toujours pas été voté, alors qu'il constituerait pourtant une nette avancée sociale pour les équipages non français qui arment des bâtiments dont les armateurs sont français mais dont les pavillons sont étrangers pour raisons fiscales.

Sur le plan fiscal les aides apportées rapportées au nombre d'emploi sont sans doute importantes si on n'envisage pas le développement de l'activité. Pourtant le niveau d'activité est en hausse et le marché international est porteur pour les compagnies de navigation. Quelques très brillantes réussites (lignes régulières, service maritime) se sont développées sous d'autres pavillon en recourant à l'affrètement et en profitant des marchés porteurs. Dans un pays qui compte 10% de chômeurs peut-on accepter de laisser disparaître un secteur dynamique ?

Enfin des mesures minimum sont arrachées par des acteurs volontaristes qui, sans créer de lobbies, n'ont cessé de presser le gouvernement, qui rechignent sans doute également à abandonner une activité historique plusieurs fois centenaire, qui appartient au patrimoine national.

Cet aveuglement politique reste cependant incompréhensible car les conséquences d'un effondrement de la puissance maritime française seraient catastrophiques. En se plaçant dans une

perspective à moyen terme pessimiste dans laquelle la puissance maritime française aurait disparue, les conséquences pourraient être les suivantes :

- Conséquences socio-économiques :
 - o Pertes d'emplois liées à la disparition des pavillons français et à la faiblesse d'une activité portuaire exclusivement tournée vers le marché intérieur.
 - o Pertes d'emplois liés à l'arrêt de commandes d'un outil naval performant (coquiers et équipementiers).
- Conséquences stratégiques : perte de la stature mondiale de la France
 - o Impossibilité de défendre nos intérêts dans nos territoires d'outre mer et de respecter nos accords de défense. La France serait ainsi absente des régions stratégiques importantes.
 - o Impossibilité d'armer des navires en cas de crise nécessitant du transport, de matières ou d'armes, par manque de bâtiments et de personnels.

La France présente donc de grands avantages géopolitiques indéniables pour développer une puissance maritime conséquente. Le constat est pourtant sans appel : la flotte marchande sous pavillons nationaux est étriquée, le système d'exploitation insuffisant risque la paralysie par les mouvements sociaux et l'action politique minimaliste semble être motivée par le refus de prendre la responsabilité de dissoudre un pan historique de notre économie. A l'origine de ces difficultés se trouve sans doute tout simplement le manque d'intérêt global de la population et donc de la classe politique pour les activités maritimes. Cela se traduit par une vision quasi exclusivement continentale des intérêts de notre pays de la part des élites politiques, alors que l'aspect maritime est en grande partie à l'origine de la place mondiale de la France sur l'échiquier international. Les conséquences de la disparition complète de cette puissance maritime seraient catastrophiques.

Pourtant la puissance maritime française n'est pas dénuée de perspectives, qui pourraient l'amener à retrouver son ambition.

DEUXIEME PARTIE

Perspectives d'évolution de cette puissance

Face à ce constat assez noir sur l'état réel de la puissance maritime française, quelques éléments doivent être mis en perspectives pour tenter de discerner l'évolution à venir de cette puissance. La puissance navale, la tradition maritime, la vigueur retrouvée de ce secteur et la médiatisation de la société peuvent être des points forts. L'influence de l'Europe et la réforme de la décentralisation sont également des points essentiels peut-être porteurs d'avenir.

2.1 *Forces de la puissance maritime française*

2.1.1 Puissance navale

L'intérêt stratégique de la mer est bien perçu par le monde politique français d'un point de vue stratégique.

L'apparition de menaces asymétriques dans les années 90 ne fait pas disparaître le concept de dissuasion nucléaire. La pérennité des SNLE est donc encore assurée, avec leur cortège de moyens (sous-marins nucléaires d'attaque, frégates anti sous-marine, avions de patrouille maritime, chasseurs de mine).

Cette situation internationale renforce également la nécessité de projection de force et de puissance dont la marine nationale est un des piliers. La décision de construire un deuxième porte-avions dans un contexte budgétaire restreint est le signe de la volonté politique d'assurer à la France la capacité de maintien en permanence d'un groupe aéronaval à la mer. Cette capacité de projection s'accompagne de bâtiments de projection et de commandement et de frégates anti-aériennes.

Le pouvoir politique conserve encore la volonté d'assurer une certaine présence française sur les océans du globe, grâce à des forces de souveraineté et de sauvegarde.

Certes le format s'est réduit mais les grands standards sont conservés et le modèle d'armées 2015 a pour but de permettre à la Marine Nationale de faire face aux nouveaux défis.

Le pouvoir politique a également conscience des faiblesses de cet outil naval qui ne peuvent être surmontés que par des coopérations. Leur action est forte pour voir se multiplier les actions dans un cadre européen voire mondial.

<p>La France est ainsi la 5^{ème} puissance navale et les programmes en cours devraient lui permettre de conserver ce rang. Cette volonté apparaît comme la prise en compte au plus haut niveau de l'intérêt stratégique de la mer.</p>

2.1.2 Une activité historique

La faible perception de l'importance du fait maritime par la nation dans son ensemble est une des grandes faiblesses historiques de notre puissance maritime. Pourtant l'activité maritime constitue un pan historique de notre activité industrielle et l'aspect naval a plus d'une fois permis de sauver une France battue sur le continent. Cet outil n'a pu être construit que grâce à l'action de quelques personnages convaincus du caractère essentiel de cette puissance.

Aujourd'hui encore les acteurs du monde maritime se battent avec force contre les pesanteurs d'une société continentale. Ils constituent une force de proposition importante et harcèlent les hommes politiques pour que les décisions nécessaires soient prises. Si les mesures étalées dans le temps depuis quinze ans n'ont pas permis de faire renaître la puissance à laquelle la France peut prétendre, elles ont au moins permis d'éviter la disparition du pavillon français sur les mers. Les mesures à prendre sont connues, elles doivent être appliquées. La volonté des acteurs est encore entière, comme le prouve par exemple les projets d'aménagement des ports et ou encore la façon dont les professionnels de la mer « rabachent » de façon périodique aux autorités politiques les réformes dont ils ont besoin. Les journées nationales annuelles de la mer sont à ce propos très démonstratives.

Une force de proposition

Le monde de la mer n'est pas avare de propositions pour remédier aux difficultés actuelles du secteur. Sur le plan politique en particulier les propositions sont nombreuses pour mettre fin à cette politique en ordre dispersé et non suivie de l'Etat : un conseil national de la politique maritime en 1995, une délégation générale de la mer proposé par un congrès organisé par l'IFM en 2002, un Conseil de la mer récemment proposé par le PDG de l'Ifremer, M. Jean-François Minster dans la revue de l'IFM de novembre 2004, pour élaborer une vision prospective et stratégique de la politique maritime.

Des mesures qui ont permis de sauver le pavillon français

La flotte marchande française dont le tonnage est stable depuis 1995 connaît un rajeunissement important. La moyenne d'âge des navires est de 8 ans contre 17 ans pour l'Europe. La CMA-CGM⁴ est le cinquième transporteur mondial de conteneurs et son activité s'étend sur l'ensemble des océans.

Les armements sont encore dans une phase de redémarrage mais en bonne santé. La concurrence des pavillons de complaisance freine cet essor et le renouveau de l'activité des armements nécessite encore une intervention étatique pour la création d'un registre international pour l'immatriculation des navires, véritable Arlésienne du monde maritime.

⁴ Compagnie maritime transatlantique – compagnie générale maritime

Des infrastructures portuaires en évolution

Des efforts sont réalisés pour capter les flux maritimes. L'exemple de Marseille montre que la faiblesse actuelle du commerce maritime n'est pas inéluctable lorsque l'ensemble des atouts régionaux est pris en compte. Le projet du Havre montre une sensibilisation croissante dans ce domaine.

Premier port français en 1850, et après presque un siècle de déclin, Marseille a vu son activité portuaire connaître un redressement spectaculaire à partir de la fin des années 60. Ce redressement est en grande partie dû à l'installation des grandes usines de pétrochimie de Fos sur Mer. Ainsi, grâce à la prise en compte des capacités régionales Marseille est aujourd'hui le premier port français en tonnage. Des projets d'investissement d'un montant total de 1,4 milliards d'euros sont annoncés⁵ par le Port Autonome, Fos2 XL, pour augmenter sa capacité à traiter les containers. Devant l'engorgement des voies ferrées et routières Marseille entreprend également de développer le trafic par voie fluviale en installant un terminal au-delà de Lyon.

Le Havre est le premier port français pour le commerce extérieur, premier port français pour le trafic des conteneurs (voir annexe 1), sixième port européen avec 72 millions de tonnes traitées. Il exprime son ambition avec Port 2000. Ce projet du Port Autonome comporte à terme douze postes à quai sur une longueur totale de plus de quatre kilomètres, associés à de larges terre-pleins favorisant simultanément le service rapide aux navires et le rendement élevé des équipements. Ces postes accessibles sans passage d'écluse ni contrainte de marée pourront accueillir les plus grands porte-conteneurs actuellement en service. En outre, Port 2000 offrira un accès nautique sécurisé, la possibilité de formation de lots de trains ou de trains entiers à proximité immédiate des quais et un terminal fluvial dédié desservi directement depuis Port 2000. L'objectif du Port Autonome du Havre est de doubler le trafic conteneurisé global du port du Havre lors de la mise en service des 6 premiers postes à quai et d'atteindre 3 millions d'EVP⁶ à l'horizon 2006 (1,5 millions d'EVP en 2001, année du démarrage des travaux).

2.1.3 Un secteur en développement

Le directeur de la rédaction du quotidien maritime londonien Lloyd's List souligne que «en 2004, grâce au boom économique chinois et à la flambée des prix du pétrole, le transport maritime international a connu la période la plus faste depuis l'après-guerre. L'expansion devrait poursuivre en 2005 » (voir annexe 5 et 6).

Tous les grands ports internationaux ont noté une forte augmentation de leur activité en 2004. Si Shanghai a connu une hausse de 20% ce qui lui permet de prendre la place de leader mondial, Rotterdam a marqué 8% de croissance. Les ports français bénéficient des effets de la mondialisation et notamment de la croissance des importations en provenance d'Asie du sud-est.

⁵ *Le Monde*, mardi 11 janvier 2005

⁶ EVP : équivalent vingt pieds

- Le Havre a connu une hausse du trafic de près de 7% en 2004 pour atteindre 76,9 millions de tonnes. Les conteneurs affichent en particulier une hausse de 13%, comme en 2003.
- Le port de Dunkerque a dépassé pour la première fois les 51 millions de tonnes en progression de 2%.
- Le port de Marseille a connu une hausse de 11% de l'activité conteneurs, mais la perte en hydrocarbures due à l'arrêt d'une raffinerie a entraîné un recul du trafic de 1,6%.

2.1.4 Médiatisation du fait maritime : une chance à saisir

La médiatisation à outrance de notre société permet sa sensibilisation à l'importance de la mer. Le concept de sauvegarde maritime rapprochent des Français la puissance navale et la mer : les faits divers issus des activités de la mer (nauffrage de chalutier, police des pêches, ...) constituent des occasions de rappeler l'attachement de notre nation à l'activité maritime. Les catastrophes écologiques (naufrages des pétroliers ERIKA, PRESTIGE, ...) et les arraisonnements de bâtiments trafiquants de drogue (WINNER, ...) rappellent que les espaces maritimes sont un lieu privilégié de communication. Le transport maritime s'est ainsi largement médiatisé suite à ces événements, pour le meilleur en comblant un déficit de connaissances en ouvrant largement l'accès au grand public mais aussi pour le pire par la médiatisation des dégazages sauvages qui font de l'armateur un pollueur pour le grand public.

Le peuple français n'a sans doute jamais été dans de meilleures dispositions pour comprendre et accepter l'importance du fait maritime. Il reste au monde maritime à communiquer ardemment dans ce domaine. Les « Mardis de la mer » sont une première initiative de l'Institut Français de la Mer, mais il faut en faire de la publicité pour que assistent à ces rencontres non seulement les professionnels et des passionnés de la mer mais aussi simplement des curieux. Il faut généraliser cette publicité à un public beaucoup plus large. Il faut casser cette réputation de pollueur du transport maritime et insister sur sa sécurité globale, sa technicité et son poids économique et stratégique.

2.2 L'Europe maritime une étoile montante

L'Europe maritime est aujourd'hui une étoile montante car elle constitue une nécessité géopolitique. La politique maritime de l'Union européenne est récente et est encore modifiée par le dernier élargissement. La France maritime devrait pouvoir s'appuyer sur cette nouvelle politique.

2.2.1 Une nécessité géopolitique

Sur le plan géographique

Les côtes de l'Union européenne sont très développées et diversifiées car elles longent mer Baltique, mer du Nord, océan Atlantique et mer Méditerranée. Le découpage permet l'installation de nombreux ports, et trois de ses Etats membres sont insulaires.

Sur le plan économique

Les ports européens constituent le plus puissant complexe littoral du monde, et assurent 27,5% des trafics internationaux. Même si cette proportion a baissé, puisqu'il y a trente ans, elle était de plus du tiers, elle demeure très importante. Il s'y trouve huit ports parmi les trente mondiaux qui dépassent 60 Mt/an et s'y trouve aussi le premier marché d'affrètement⁷ (le *Baltic Exchange* de Londres où se traite la moitié des chartes-parties du tramping universel). Enfin Rotterdam est le troisième port au monde, rattrapé en 2004 par Shanghai et Singapour.

Le secteur portuaire traite plus de 90 % des échanges de l'Union avec les pays tiers, environ 30 % du trafic intra-communautaire et accueille plus de 200 millions de passagers par an. Ce secteur est caractérisé par une grande diversité d'une région à l'autre en termes de structures, d'opérations, d'organisations et de régimes juridiques.

Le secteur maritime représente au sens large plus de trois millions d'emplois en Europe.

L'Europe contrôle 41 % de la flotte mondiale et depuis l'élargissement 25% de la flotte mondiale bat pavillon d'un Etat membre, contre 16 %⁸ avant élargissement et 36 en 1970. Les grandes puissances maritimes européennes en terme de pavillon pour le transport sont Malte, Chypre (4^{ème} et 5^{ème} rang mondial), la Grèce, le Danemark, et la Grande-Bretagne.

Grâce au dynamisme des grands armements familiaux européens (CMA-CGM, Maersk, MSC) l'Europe a volé en dix ans la première place à l'Asie dans le domaine du porte conteneurs.

Les activités économiques maritimes sont donc essentielles pour l'Union Européenne.

L'addition de forces et de talents économiques, bancaires, militaires, scientifiques, logistiques et techniques crée une force sans précédent, pouvant influencer dans les courants d'échanges et les instances qui élaborent le droit international.

Sur le plan naval

La Grande Bretagne et la France sont les premières puissances navales européennes et occupent les 3^{ème} et 5^{ème} rangs mondiaux.

L'ambition naissante de l'Union Européenne de mener une politique européenne de sécurité et de défense s'accompagne d'une stratégie européenne de défense. La rédaction d'un catalogue capacitaire pour répondre aux missions qui découlent de cette stratégie mettra en lumière les lacunes de l'Union. Cette étude ne fera que renforcer le modèle d'armées 2015 français dans sa version marine. La demande de mise en place d'un groupe aérien avant même la fin de l'étude montre tout l'intérêt que le niveau politique européen porte à la marine.

La puissance navale européenne s'inscrit dans un cadre de coordination des moyens et de coopération. La dissolution de notre puissance navale dans un phénomène de spécialisation des

⁷ VIGARIE André, *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995, p. 151

⁸ *La revue maritime*, N°470, novembre 2004, p. 13

moyens européens ne semble pas encore d'actualité, d'autant plus que cette spécialisation serait en contradiction avec certaines missions exclusivement nationales voulues par le monde politique (la dissuasion par exemple). Cet aspect doit néanmoins être surveillé.

La marine française restera donc un pilier d'une force navale européenne ; l'ambition européenne ne peut qu'asseoir un peu plus la puissance navale française.

La nécessité géopolitique de la prise en compte de l'importance de la mer par l'Europe est donc avérée, et ne peut que renforcer le constat français.

2.2.2 La politique maritime européenne

Rien n'est réalisé dans le monde maritime européen jusque dans les années 1990 car le traité de Rome ne crée pas d'obligation d'agir dans le domaine maritime. Seuls sont adoptés entre 1982 et 1986 la libéralisation par étape du cabotage maritime et le règlement sur les conférences maritimes. Aujourd'hui l'action européenne est poussée par deux vents : l'un sécuritaire depuis les catastrophes Erika et Prestige et l'autre économique et historique pour conserver une activité multiséculaire qui représente un bassin d'emploi non négligeable.

L'UE est active dans l'encadrement des professions maritimes : transport, sécurité et sûreté, droit international, pêche et bien d'autres ... Mais cette intervention a du mal à se référer à une stratégie d'ensemble car cette politique est à la limite des compétences de la communauté. Elle repose sur les trois piliers de l'Union.

La politique maritime de l'Europe est naissante. La nouvelle commission dirigée par le portugais M. BARRUSO semble conscient de l'importance de la mer pour l'Europe et a demandé la rédaction d'un livre vert sur le sujet. Ce livre vert doit offrir un éventail d'idées dans le but de lancer, à l'échelle européenne, une consultation et un débat sur cette thématique. Le commissaire M. BORG est ainsi chargé de la coordination de la réflexion pour une politique maritime de l'Union européenne. La mobilisation européenne commence donc ; elle est impérative, à l'image des initiatives prises par nos partenaires et concurrents mondiaux : « Ocean Act » en 2000 aux Etats-Unis, « Australia's Ocean Policy » en 1999, « Japanese ocean policy in the early 21st century » en 2002, « Stratégie sur les océans du Canada » en 2002, qui débouchent sur des mesures pratiques pour soutenir leur puissance maritime (voir annexe 7).

On constate ainsi que les instances communautaires et la commission en particulier sont de plus en plus actives dans la recherche d'une définition d'une politique maritime de l'Union, alors que la position des Etats membres est parfois ambiguë.

2.2.2.1 La politique de sécurité

Le renforcement de la sécurité sur les navires et la protection de l'environnement constituent l'un des deux objectifs poursuivis par la politique européenne du transport maritime.

Cette politique est restée longtemps réactive face aux événements, d'une part parce que les Etats ne se montraient pas très favorables à laisser la communauté investir ce domaine et d'autre part parce que les décisions n'étaient prises qu'à l'unanimité. Depuis 1993 les décisions sont prises à la majorité qualifiée et une politique commune de sécurité maritime a été définie depuis l'accident de l'Aegean Sea en 1992. Après le naufrage du pétrolier Erika, les mesures Erika 1 et 2 sont venues renforcer cette politique en 1999. Cette catastrophe a renforcé la coopération entre UE et l'Organisation Maritime Internationale (OMI), l'UE fonctionnant comme aiguillon et comme supplétif en émettant des règles nouvelles en cas de carence de l'OMI.

Les mesures ERIKA1 sont le contrôle renforcé des navires dans les ports, le contrôle plus étroit des sociétés de classification et l'accélération du remplacement des pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque selon un calendrier analogue à celui des États-Unis (2005, 2010, 2015 selon le tonnage).

Les mesures ERIKA2 sont la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime, la création d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes le FIPOL, et la création d'une Agence européenne de la sécurité maritime. Celle-ci a pour but de soutenir l'action de la Commission et des États membres dans l'application et le contrôle de la législation communautaire dans ce domaine, ainsi que dans l'évaluation de son efficacité. Elle exerce des missions d'assistance technique (modification des textes législatifs communautaire), d'assistance aux États candidats à l'adhésion, organise des formations, la collecte d'informations et l'exploitation de bases de données sur la sécurité maritime, effectue des missions de surveillance de la navigation, des missions d'évaluation et d'audit des sociétés de classification, des inspections sur place et participe aux enquêtes consécutives à un accident maritime.

Ainsi si il y a quatre ans à peine 600 navires étaient inspectés, aujourd'hui plus de 5000 navires sont systématiquement inspectés et une liste noire a été dressée.

2.2.2.2 Le soutien à une activité économique historique

La flotte marchande

La Commission européenne adopte en 1997 des lignes directrices qui définissent les conditions de comptabilité des aides publiques avec les règles du traité. Elle cherche à enrayer l'exode de la flotte communautaire vers les "pavillons de complaisance", c'est-à-dire des pays offrant aux armateurs des conditions plus favorables qu'en Europe en termes de fiscalité, de législation sociale, de normes de sécurité ou environnementales.

Ce cadrage communautaire sur les aides publiques permet dans les pays membres la mise en place des exonérations de charge sociale, la taxe forfaitaire au tonnage et indirectement un rapprochement des registres bis. Cette armature des politiques de soutien remet la plupart des flottes européennes sur la voie de la croissance.

Sur le plan du pavillon la Commission est consciente du risque de se retrouver avec des navires construits en dehors de l'Europe et conduits par des équipages extra européens. Ceci met en cause l'avenir de la flotte européenne. La Commission s'efforce donc de se montrer assez souple en matière d'aide d'Etat. Elle cherche également à relancer la concurrence entre les ports car sans ports compétitifs c'est l'ensemble de transport maritime qui pourrait en pâtir.

La politique de la pêche

La politique commune des pêches (PCP) a pour but de concilier la protection de l'environnement, et la préservation des espèces en particulier, avec le maintien d'une activité qui façonne de larges parties de notre littoral.

Elle a été un facteur de pérennisation des pêches françaises. La négociation d'accords avec les pays tiers permet l'accès à certaines ressources. Le système des quotas a préservé le volume de capture. Un régime d'aide a permis de moderniser la filière et les flottilles en particulier.

Les autoroutes de la mer

Un projet d'autoroutes de la mer entre dans le cadre plus général du transport européen. L'Union Européenne veut promouvoir le développement des réseaux transeuropéens de transport, les RTE-T. L'action de la Communauté doit viser à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux. Il s'agit de :

- relier les ports atlantiques aux corridors ferroviaires européens ;
- offrir des nœuds de transport compétitifs à l'échelle européenne dans un souci de développement du territoire ;
- promouvoir des alternatives au mode routier par le développement du trafic de fret ferroviaire, du transport maritime (cabotage, autoroutes de la mer), des plates-formes ferroviaires et maritimes.

Ce concept doit maintenant être mis en œuvre avec la désignation par les Etats des ports points d'arrivée et de départ de ces autoroutes.

2.2.2.3 Une position ambiguë des Etats membres

La politique principalement réactive est initiée soit directement par la Commission soit sous la forte pression d'un Etat membre. L'action des Etats membres vis-à-vis de la politique maritime européenne est souvent ambiguë.

- Certains Etats membres sont ainsi excessivement longs dans l'application des recommandations.

- Le transport maritime présente également des antagonismes entre environnement et compétitivité. On constate que les pays préfèrent parfois une action nationale au niveau multinational au sein de l'OMI. Ainsi si au sein de l'OMI les nations de l'Union européenne s'expriment d'une voix unanime pour tout ce qui est du ressort de la communauté, les Etats de l'Union restent réticents vis-à-vis de celle-ci. Certains Etats tiennent même un langage différent lorsqu'ils sont à l'OMI que lorsqu'ils sont à Bruxelles. La Commission a proposé que ce soit l'UE en tant que telle qui soit représentée et qu'elle prenne le pouvoir au sein de l'OMI pour que soient fixées des règles de sécurité maritime, de sûreté, de normes sociales minimales dans le sens des intérêts de l'Union.

2.2.3 L'élargissement à 25

Constat

L'élargissement a permis d'intégrer des nations maritimes des rives de la Baltique et de la Méditerranée. L'Europe est ainsi devenue la première puissance maritime mondiale.

Les ports de la *Baltique* sont un ensemble en recomposition :

- En Pologne l'activité repose sur les débouchés nationaux. La compétitivité a fortement chuté et la modernisation des infrastructures et le développement de l'hinterland sont nécessaires.
- Dans les pays baltes les trafics portuaires reposent principalement sur les flux d'échanges avec la CEI. Leur position est donc très fragile, d'autant plus que la Russie veut relancer l'activité de ses ports.

Méditerranée et Adriatique

Malte et Chypre sont sur les lignes maritimes est-ouest, entre canal de Suez et détroit de Gibraltar : ils peuvent tirer profit de cette situation pour exercer une fonction de port de transbordement. Mais leur caractère insulaire empêche toute interconnexion routière. Ils rentrent également en concurrence avec des pays comme la Slovénie isolée de ces routes, mais qui essaie de développer des liaisons logistiques avec son arrière pays. Le trafic s'élève à 44,5 Mtpl à Malte et 33,3 Mtpl à Chypre.

Malte et Chypre sont les deux plus grands pays d'immatriculation libre de navires dans le monde après le Panama, le Libéria et Bahamas. 60 % des navires immatriculés à Malte et 70% de ceux immatriculés à Chypre sont contrôlés par des armateurs grecs (voir annexe 2). La part du tonnage national contrôlé par des intérêts nationaux est très faible, à 0,1 % (Malte) et 2,4 % (Chypre).

Conséquences

Sur le plan de la sécurité

Avec l'arrivée de Malte et Chypre dans l'UE, le nombre de bâtiments sous pavillon d'un Etat membre a considérablement augmenté. Une grande partie de ces flottes de Malte et Chypre est contrôlée par des armateurs grecs dont le poids est donc renforcé. Ceci peut apparaître comme un frein supplémentaire à la mise en place de normes plus restrictives au sein de l'Union. Pourtant

l'application de l'acquis communautaire à ces nouveaux membres devrait permettre un assainissement des deux flottes du point de vue des règles sociales et de sécurité. Malte a ainsi engagé une vaste réforme de sa législation, principalement en matière de sécurité maritime, en multipliant les inspections. L'île se rapproche ainsi des 25 % de contrôle des bâtiments dans les ports. L'île est membre de l'OMI.

Cet élargissement doit donner un poids plus important de l'UE dans l'OMI lorsque celle-ci sera considérée comme membre à part entière.

Sur le plan de l'activité industrielle

Ces régions qui s'ouvrent constituent des marchés potentiels dont nos hinterlands peuvent tirer profit. Elles peuvent également devenir des concurrents importants pour nos ports. Les entreprises portuaires, les industries navales et les armements en difficultés financières ont fait l'objet de rachat par des sociétés occidentales. Si les résultats de ces investissements restent encore mitigés, une nouvelle géographie des échanges, des transports et de la logistique se dessine sur le plan européen. L'attractivité des régions au sein de l'Europe se modifie en conséquence du potentiel de croissance de la consommation, des conditions séduisantes offertes à l'implantation de nouveaux projets industriels, des coûts de production inférieurs pour une main d'oeuvre qualifiée. Les flux d'échange intra européens risquent d'en être progressivement modifiés.

2.2.4 Influence sur la politique maritime française

L'Europe peut être un moyen de pallier nos déficits structurels et administratifs français si elle parvient à juguler les intérêts souvent divergents des 25.

L'Europe maritime a donc commencé à avancer ; elle se heurte encore à des freins issus des intérêts nationaux des pays membres. Les avancées à venir devraient aller dans le sens de l'intérêt français, que ce soit en matière d'infrastructures (autoroutes de la mer, ...) ou en matière de législation. Une harmonisation des pavillons européens nous rendrait plus concurrentiel vis-à-vis des autres pays européens. Enfin une place à part entière de l'Europe dans l'OMI permettrait un rapprochement des normes internationales avec les nôtres.

Si le monde maritime français doit pouvoir voir dans les institutions européennes un allié notamment dans tout ce qui touche à la réglementation, il ne doit pas tout en attendre.

- Il ne faut sans doute pas compter sur l'Europe pour un changement des mentalités françaises. La diversité des membres empêche toute volonté européenne d'action dans le domaine de la sensibilisation des esprits.

- La France doit prendre une part plus active dans cette politique européenne et en suivre le jeu ! La France n'est pas connue pour sa rapidité à transposer les recommandations européennes dans sa législation nationale. Ainsi les mesures sur la taxe forfaitaire au tonnage préconisées en 97 ne sont appliquées que depuis 2004. Le taux de contrôle des navires dans les ports français s'élève à 9 % en 2002 pour une recommandation à 25 %, alors que c'est la France qui est avec l'Espagne à

l'origine du renforcement de ces contrôles (sommet de Malaga). Un pays comme Malte est déjà à 18%.

- Les ports français doivent sans cesse améliorer leur rentabilité sous peine de se faire concurrencer par les ports des nouveaux membres, dont les coûts sont inférieurs et qui constituent des portes d'entrée vers des marchés émergents.

- Enfin la préoccupation française des territoires outre-mer n'est pas partagée par l'Union européenne. Il convient donc de rester vigilant pour que cette spécificité française ne soit pas sacrifiée.

L'Union Européenne reste globalement source d'espoir pour le monde maritime français. Elle n'est cependant pas prête à défendre l'ensemble des intérêts maritimes français ; ce n'est d'ailleurs pas son rôle. Les acteurs du monde maritime français ont donc grand intérêt à y jouer un rôle moteur.

2.3 La décentralisation : un remède au désintéressement politique ?

Dans le cadre de la décentralisation les ports d'intérêt nationaux hors ports autonomes sont confiés aux collectivités territoriales, région ou département. Les ports autonomes qui structurent et aménagent le territoire national sont de la responsabilité de l'Etat car ils revêtent une importance stratégique majeure.

La décentralisation peut apparaître comme une chance de meilleure efficacité de la politique maritime dans la mesure où les centres de décision se rapprochent des pôles d'activité maritime. Elle comporte également les dangers de l'inexpérience déjà vécue au niveau central et illustrés par des exemples récents.

2.3.1 Avantages

La décentralisation est un des moyens de remédier aux effets du manque de culture maritime de nos concitoyens. On peut espérer que les administrations régionales se sentent plus concernées par l'importance du fait maritime que les administrations centrales.

La décentralisation doit donc permettre de rapprocher les centres de décision de l'activité portuaire, d'améliorer le dialogue social et donc de faire passer les réformes nécessaires dans le milieu de la manutention.

Elle doit également permettre de mieux répondre à la nécessité d'associer les ports dans un système de communication terrestre qui repose sur l'inter modalité mer – route – fer avec une intégration accrue des ports dans l'organisation des transports en milieu urbain et péri urbain, dont les structures territoriales sont en charge.

2.3.2 Risques

Un risque majeur de la décentralisation est la perte total d'intérêt de l'Etat central pour la chose maritime, alors que celui-ci garde toujours des responsabilités importantes : maintien de l'outil de puissance navale, rôle au sein de la politique maritime européenne, ...

Un autre risque avéré est la reproduction à l'échelon régional des erreurs commises par le passé par l'Etat. En effet si les administrations décentralisées sont plus au fait de l'activité maritime, leur manque d'expérience dans le domaine de l'action de l'Etat peut les amener à agir mal à propos et notamment à reproduire un interventionnisme étatique. Des exemples récents nous le montrent :

Le département de Seine maritime a racheté le port de Newhaven et a créé une compagnie de Ferry pour relier Dieppe à son vis-à-vis britannique, alors qu'une ligne britannique a été obligée de cesser son activité en raison de la concurrence de l'eurotunnel. Non seulement on peut se demander si c'est bien au département à se substituer à ses armateurs régionaux, mais on peut aussi douter qu'une telle compagnie soit rentable alors qu'une entreprise privée a échoué. Il est cependant vrai que les compagnies morbihannaises qui desservent les îles bretonnes et qui dépendent du Conseil général semblent économiquement viables.

De la même façon, toujours en Normandie, le département de la Manche a armé deux navires le Victor Hugo et le Marin Marie pour relier les îles anglo-normandes alors que les conditions d'exploitation ont fait reculer tous les armateurs privés.

La décentralisation est donc une chance supplémentaire d'améliorer la situation actuelle mais sa portée restera limitée car les ports autonomes qui gèrent la très grande majorité du trafic national et la politique du pavillon restent sous responsabilité nationale. Son plus grand intérêt réside dans les perspectives offertes en matière de sensibilisation à l'intérêt de la mer et de ses activités.

CONCLUSION

Malgré des atouts géopolitiques indéniables la puissance maritime de la France n'est plus une réalité. Le manque de « maritimité » de nos citoyens a des conséquences catastrophiques : il entraîne une inconstance politique désastreuse dans une branche où les investissements en infrastructures et en moyens et les risques pris sont énormes. Le pavillon français ne se maintient ainsi que grâce aux mesures arrachées par les professions maritimes aux différents gouvernements, alors que les flottes des autres pays européens se développent. L'attitude syndicale à la française idéologique et peu pragmatique constitue également un frein majeur.

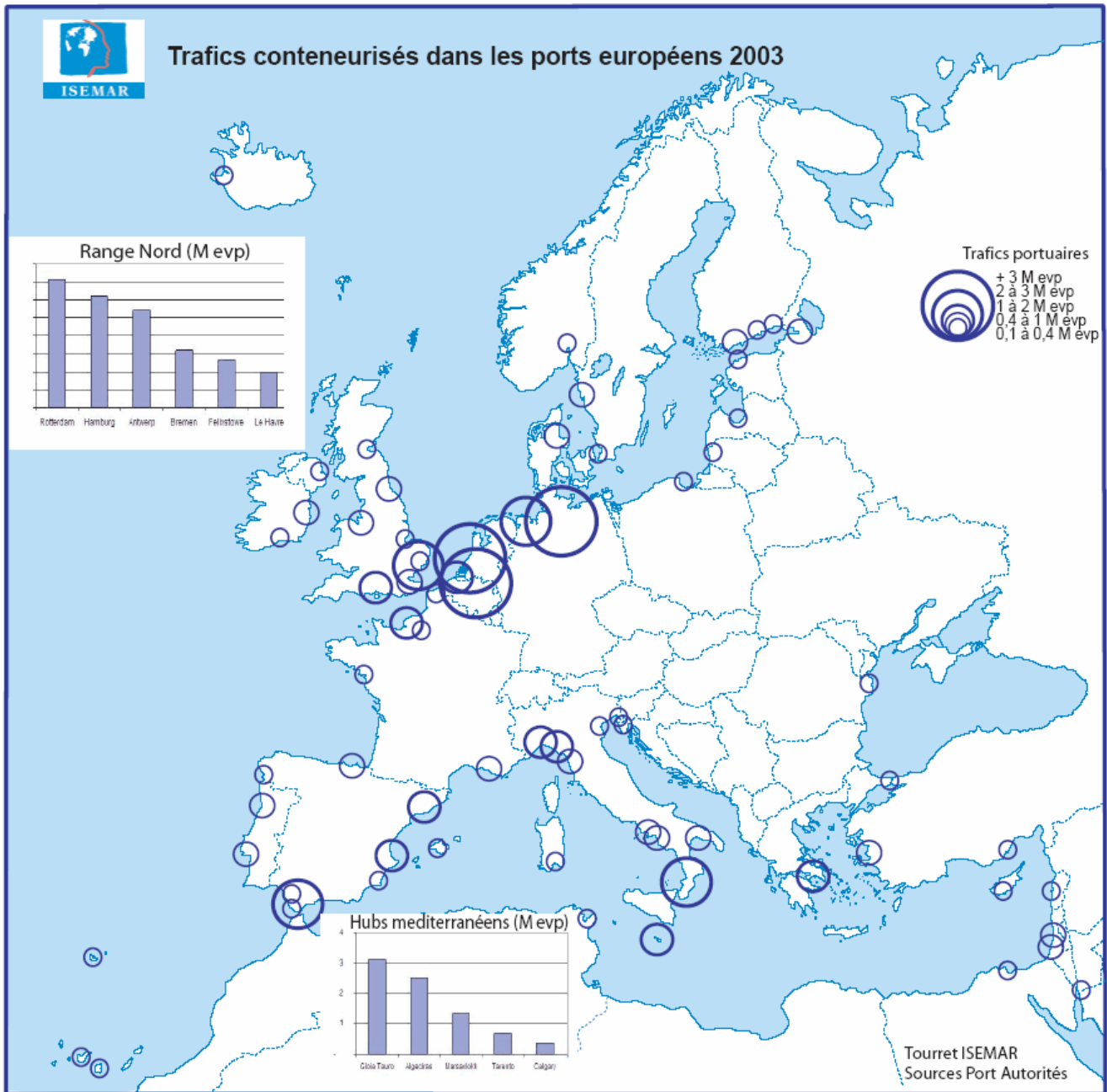
La concurrence de l'Asie et de la Chine en particulier se fait de plus en plus pressante. Shanghai et Singapour sont devenus les premiers ports mondiaux, devant Amsterdam. Sans réaction vigoureuse on peut craindre la disparition pure et simple du pavillon français sur les mers du globe, un désintérêt croissant pour les professions maritimes amenant à la fermeture des écoles de marine marchande, ainsi que le déclin de nos ports.

La situation n'est pas cependant encore désespérée : on peut encore réagir. La France est une puissance navale de premier ordre, les ports français comme Le Havre et Marseille se développent. Quelques compagnies françaises sont bien placées dans un marché en expansion.

L'Europe maritime connaît des prémices de développement, qui peuvent amener le gouvernement à prendre les mesures nécessaires. La décentralisation peut également permettre une plus forte sensibilisation à l'importance du fait maritime.

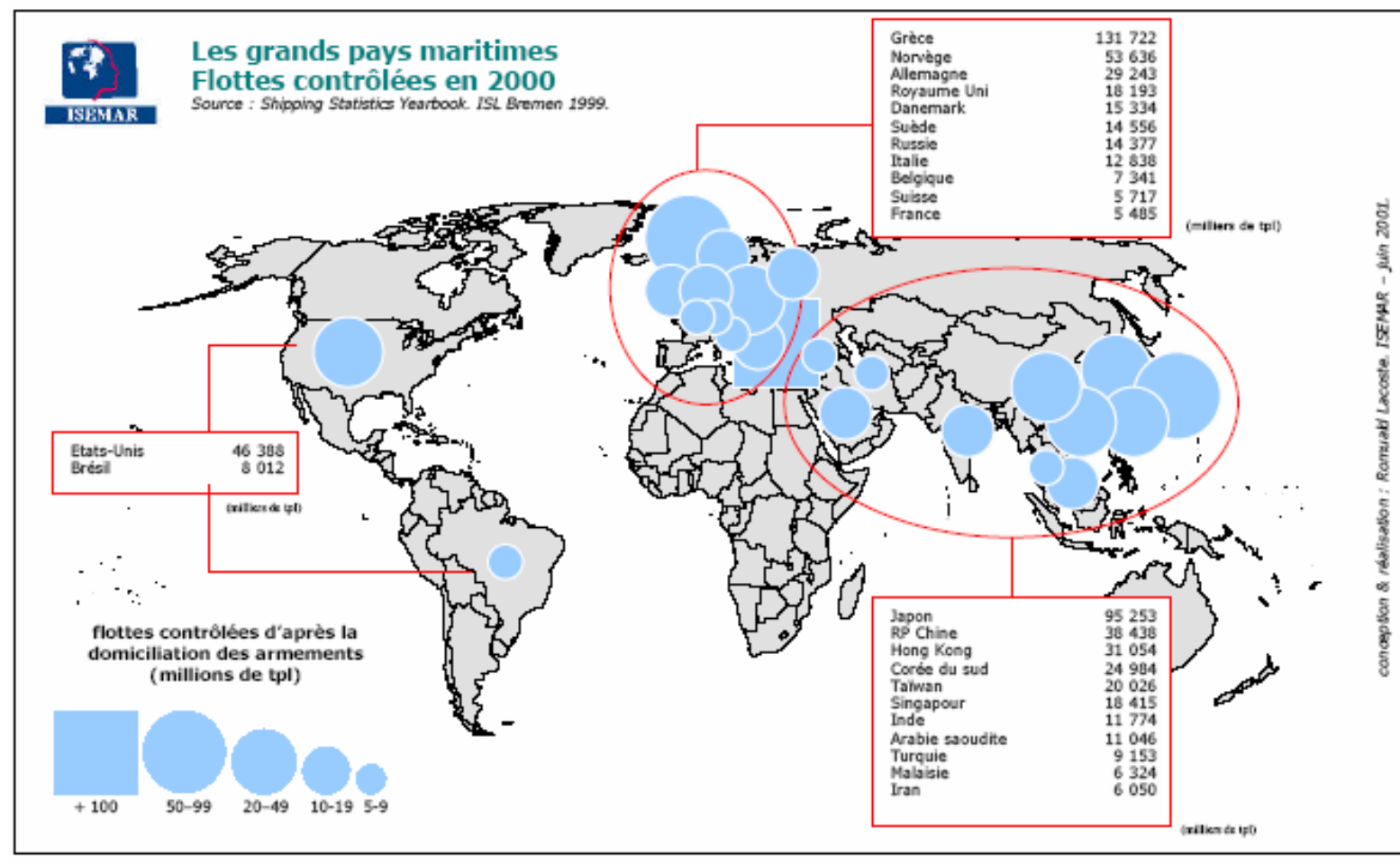
Il est nécessaire que notre monde maritime coordonne ses efforts et n'attende pas tout de l'extérieur. Il faut sensibiliser nos compatriotes à l'importance des activités de la mer. Grâce à la médiatisation de notre société, on n'a jamais autant parlé de la mer. Il est temps de pratiquer une politique de communication active pour montrer à la nation l'importance de la puissance maritime. Il faut que le monde maritime s'unisse et pratique cette publicité.

Traffics conteneurisés dans les ports européens 2003



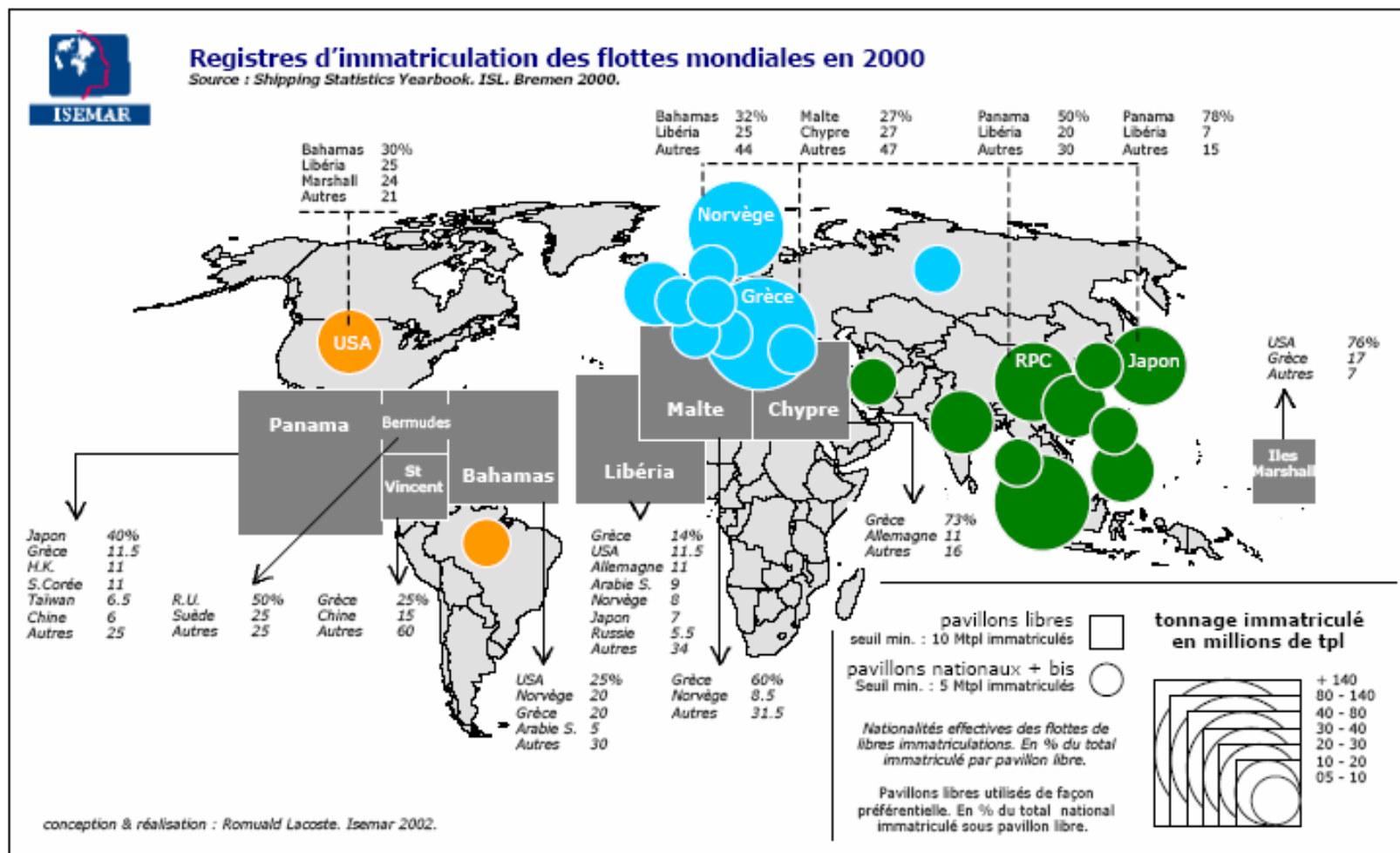
ANNEXE 2

Les grands pays maritimes - Flottes contrôlées en 2000



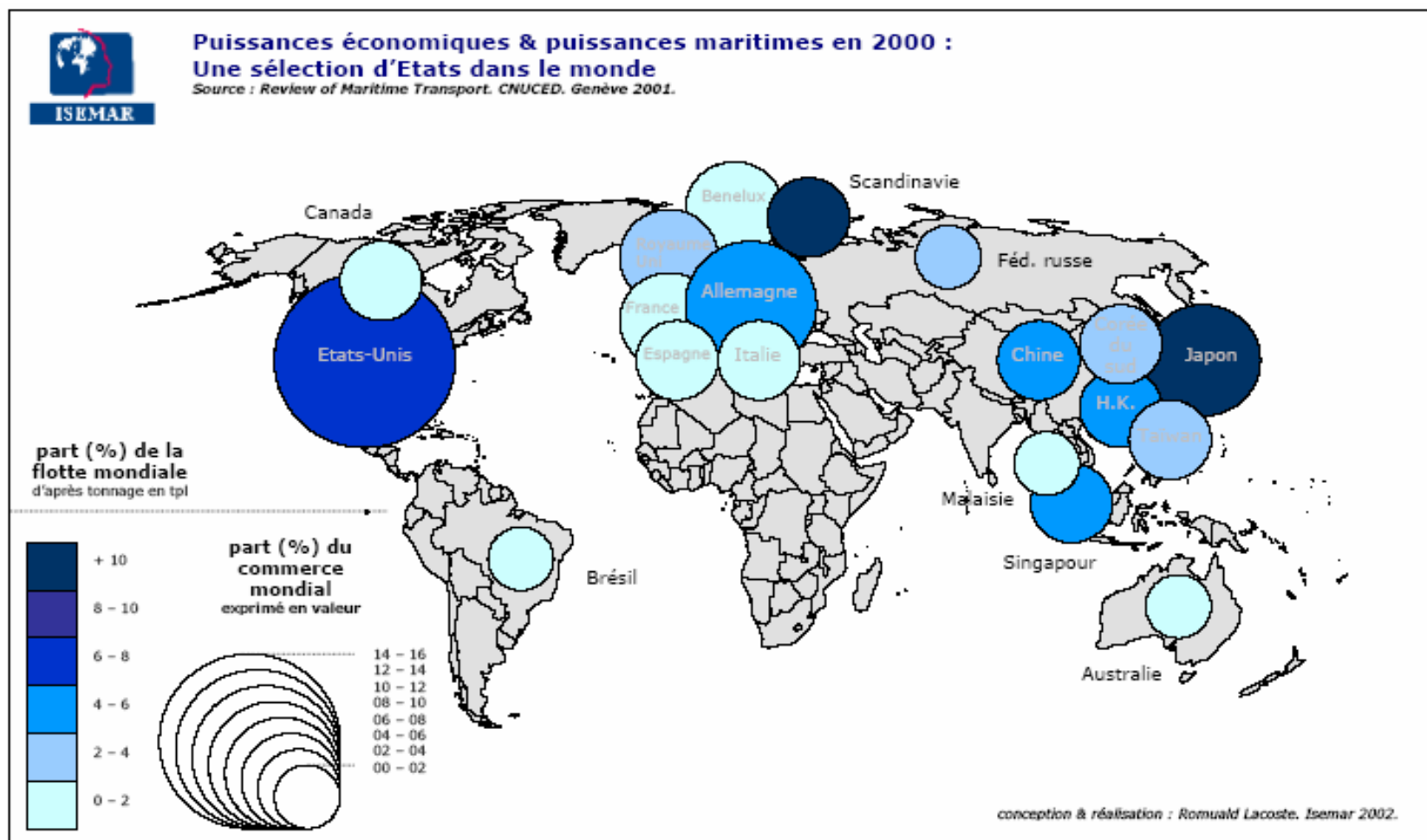
ANNEXE 3

Registres d'immatriculation des flottes mondiales en 2000



ANNEXE 4

Puissances économiques & puissances maritimes en 2000 : Une sélection d'Etats dans le monde



ANNEXE 5

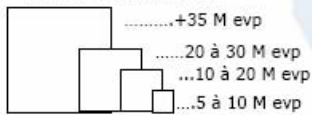
Traffic de conteneurs / Est – Ouest 2003 / tendance globale



Traffic de conteneurs / Est – Ouest 2003 / tendance globale



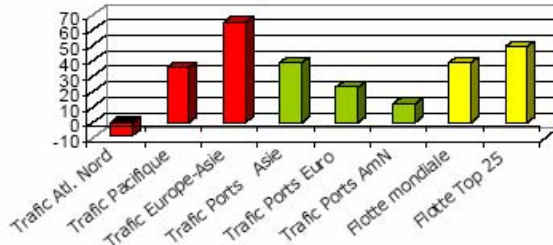
Traffic portuaires 2003



Croissance portuaire 2002 - 2003

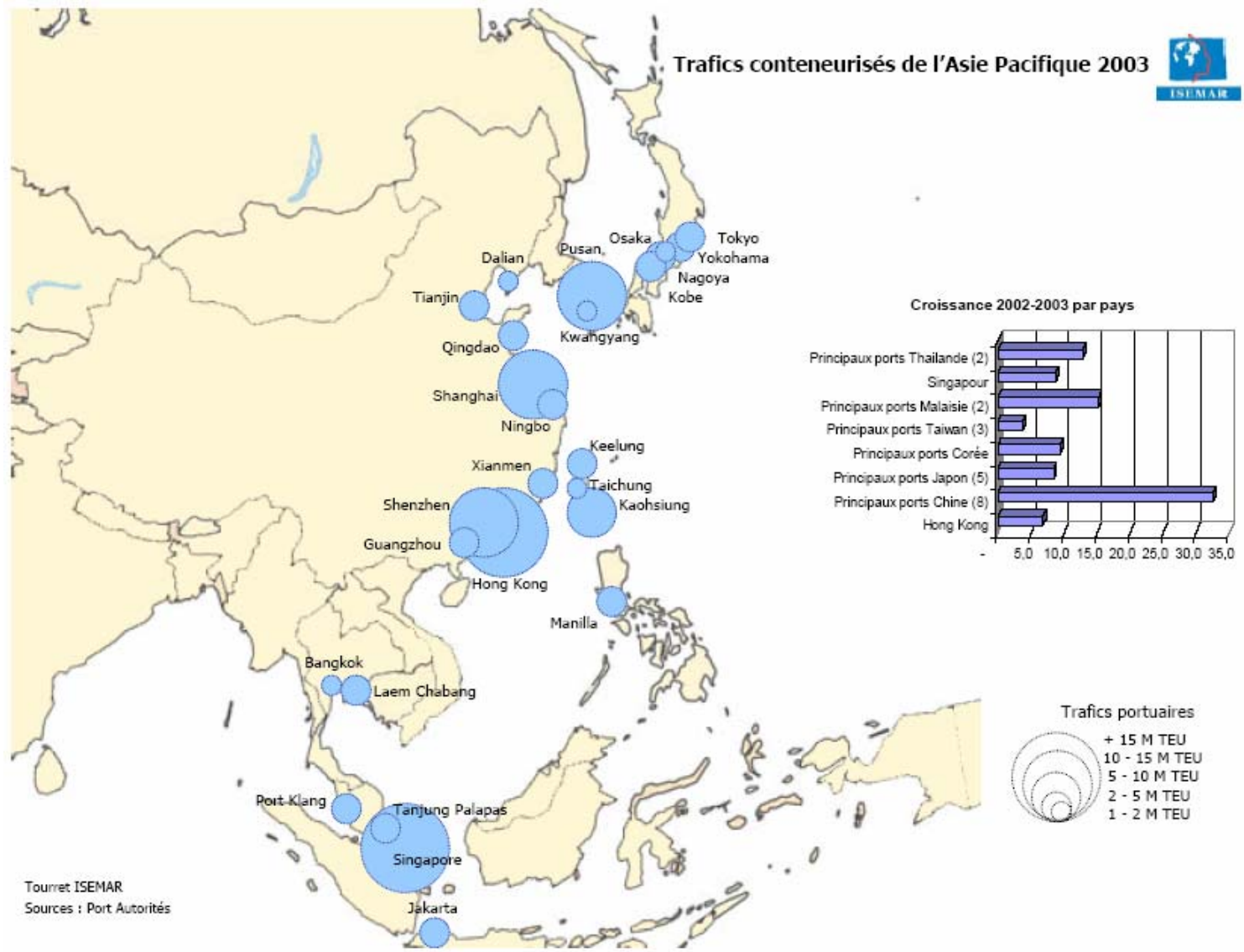


Croissance comparée 2000-2003



Réalisation P. Tourret ISEMAR
Sources : Containerisation International, ISL
Autorités portuaires, BRS

ANNEXE 6 Trafics conteneurisés de l'Asie Pacifique 2003



**Mesures préconisées par Etats-Unis et Grande Bretagne pour soutenir
le commerce maritime national**

Solutions américaines

MTS : les orientations préconisées

- Faciliter la coordination des utilisateurs et parties prenantes du système de transport maritime : *création de structures intersectorielles gouvernementales.*
- Résoudre les questions de financements : *coordonner les investissements publics/privés avec une logique de système et non de mode ; prévoir de nouveaux mécanismes de financement (des droits, péage ou système privé de financement) ; mieux évaluer l'évolution de la demande.*
- Atteindre la vision d'un système compétitif de mobilité : *résoudre les congestions et retard en établissant un guichet unique pour le contrôle des navires, en facilitant l'accès terrestre aux ports.*
- Sensibiliser aux enjeux du système de transport maritime : *améliorer l'image du secteur, promouvoir la culture maritime nationale, et la valeur des carrières professionnelles dans le secteur.*
- Développer des systèmes de gestion d'information soutenant le système : *traçage des marchandises, passagers et navires, gestion informatisée des fleuves et canaux, système de prévision météorologique.*
- Atteindre les objectifs de sécurité nationale : *crime organisé et terrorisme (protection des ports), défense nationale et mobilisation militaire (évaluation de la vulnérabilité, qualification de la main d'oeuvre, accentuer le partenariat public/privé).*
- Atteindre des objectifs de sécurité et environnementaux : *interface terminal-navire, développement portuaire, gestion des navires, déchargement des navires, dragage.*

Solutions britanniques

Propositions extraites du «Shipping Paper»

- Financer la formation.
- Faciliter la formation.
- Accroître la valeur des marins britanniques.
- Améliorer l'environnement de l'emploi.
- Réguler pour améliorer les perspectives d'emploi des marins britanniques.
- Sauvegarder les droits des marins britanniques.
- Améliorer l'environnement fiscal.
- Ouvrir de nouvelles opportunités pour le transport maritime britannique.
- Gestion du pavillon britannique.

En juillet 2000, relayant de façon pragmatique les propositions faites précédemment, l'adjoint au Premier Ministre a dévoilé un plan de plusieurs milliards de livres sur 10 ans pour améliorer les transports, en particulier les liaisons ferroviaires avec les ports (4 milliards de £) et le développement du transport maritime de courte distance.

Consécutif au premier document et à cette série de mesures, en novembre 2000, le Royaume Uni a publié un document d'orientation intitulé «*Modern Ports*» afin de planifier le développement des ports du pays. Il prévoit des mesures afin d'améliorer la compétitivité des ports face à l'émergence des ports de transbordement continentaux ainsi qu'une amélioration des dessertes ferroviaires.

ANNEXE 8

**Projet de loi du sénateur de RICHEMOND relatif à la création
Du Registre International Français**

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES EN FRANÇAIS

- Hervé Coutau-Bégarie, *La puissance maritime*, 1985
- André Vigarié, *La mer et la géostratégie des nations*, 1995
- Pierre Papon, *Le sixième continent géopolitique des océans*, 1996
- Frédéric JOSEPH, *Enjeux et avenir de la puissance navale française* ; DEA de défense nationale et sécurité européenne, 1997
- CA (2S) Jean-Luc DUVAL, *Une ambition maritime pour la France* ; IHEDN, 38^{ème} session
- Danièle AUFFRAY, *La politique maritime à l'heure mondiale*, 2004

ARTICLES DE REVUES EN FRANÇAIS

- *La revue maritime*, n° 467 à 471 de janvier 2004 à janvier 2005
- Jean-Pierre Stroobants, « Les ports de Singapour et de Shanghai détrônent Rotterdam », *Le Monde*, 11 janvier 2005
- Philippe Ricard, « Bruxelles veut libéraliser les services portuaires », *Le Monde*, 11 janvier 2005
- François Grosrichard, « La compétition maritime mondiale se joue au-delà des quais », *Le Monde*, 11 janvier 2005
- « La Marine marchande française de 1850 à 2000 », *Bulletin d'études de la Marine*, n°29, juillet 2004

SITES INTERNET

- ISEMAR : www.isemar.fr
- Union Européenne : www.europa.eu.int
- Sénat : www.sénat.fr
- Port autonome du Havre : www.havre-port.fr
- Port autonome de Marseille : www.marseille-port.fr

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE	
La puissance maritime française : une nécessité géopolitique mais une puissance négligée	3
<i>1.1 Une nécessité géopolitique</i>	3
1.1.1 Constat historique	3
1.1.2 Constat géographique	4
1.1.3 Constat politique	5
1.1.4 Constat économique	6
<i>1.2 Faiblesses de la puissance maritime française</i>	9
1.2.1 Une France tournée vers la terre	9
1.2.2 Le commerce maritime	10
1.2.2.1 Une flotte de transport maritime sous pavillons français exsangue	10
1.2.2.2 Une exploitation sous-développée	12
1.2.3 Une démarche politique sans constance, voire schizophrène	13
DEUXIEME PARTIE	
Perspectives d'évolution de cette puissance	18
<i>2.1 Forces de la puissance maritime française</i>	18
2.1.1 Puissance navale	18
2.1.2 Une activité historique	19
2.1.3 Un secteur en développement	20
2.1.4 Médiatisation du fait maritime : une chance à saisir	21
<i>2.2 L'Europe maritime une étoile montante</i>	21
2.2.1 Une nécessité géopolitique	21
2.2.2 La politique maritime européenne	23
2.2.2.1 La politique de sécurité	24
2.2.2.2 Le soutien à une activité économique historique	24
2.2.2.3 Une position ambiguë des Etats membres	25
2.2.3 L'élargissement à 25	26
2.2.4 Influence sur la politique maritime française	27
<i>2.3 La décentralisation : un remède au désintéressement politique ?</i>	28
2.3.1 Avantages	28
2.3.2 Risques	28
CONCLUSION	30

ANNEXES

Annexe 1 : Trafics conteneurisés dans les ports européens 2003	31
Annexe 2 : Les grands pays maritimes - Flottes contrôlées en 2000	32
Annexe 3 : Registres d'immatriculation des flottes mondiales en 2000	33
Annexe 4 : Puissances économiques & puissances maritimes en 2000 : une sélection d'Etats dans le monde	34
Annexe 5 : Trafics de conteneurs / Est – Ouest 2003 / tendance globale	35
Annexe 6 : Trafics conteneurisés de l'Asie Pacifique 2003	36
Annexe 7 : Mesures préconisées par USA et Grande Bretagne	37
Annexe 8 : proposition de loi du sénateur de Richemond relatif à la création du RIF	38

BIBLIOGRAPHIE

39

TABLE DES MATIERES

40