

Les XXI^e journées nationales de la Mer

Intervention du Secrétaire d'État aux Transports, et à la Mer

Francis Vallat

Dominique Bussereau, la première fois que je l'ai rencontré dans le cadre de nos fonctions respectives, m'a dit : « *J'ai trois raisons de m'intéresser à la mer, la première est que je suis un homme libre, "Homme libre tu chériras la mer", la deuxième est que je suis un homme politique charentais-maritime et la troisième raison est que je suis en charge de la mer et que je compte bien mettre ma passion au service de ce dossier, malgré mes antécédents passionnés pour le ferroviaire et l'aérien.* » Or Dominique Bussereau a mis au point une méthode : 1- affirmer une volonté politique forte pour aider à ce que la politique choisie par le gouvernement se fasse, 2- mettre en place une structure forte au niveau de son cabinet pour répondre au défi de la situation maritime française. Ce sont ces raisons qui, entre autres, font que j'ai intitulé l'éditorial du dernier numéro de la Revue Maritime qui se trouve dans vos dossiers : « *Lueurs dans la nuit* ». En fait, nous comptons sur vous Monsieur le Ministre pour que le travail fait rue du Bac ne soit pas défait ailleurs et vous pouvez compter sur nous pour que dans les combats que vous menez, vous soyez plus qu'accompagné. D'ailleurs, comme vous le savez un certain nombre d'institutions présentes ici, sont en train de travailler pour vous aider à faire entrer dans les faits un certain nombre de mesures que vous avez annoncées.

Dominique Bussereau

Le Président de la République avait pris des engagements lors de la campagne pour l'élection présidentielle, rappelés d'ailleurs dans votre Revue Maritime, qui ont été relayés par la majorité parlementaire. Nous pensons qu'un grand pays moderne comme la France en plein cœur de la construction européenne et de l'élargissement de l'Europe doit avoir une vraie politique de la mer. C'est une nécessité absolue pour les pouvoirs publics. Ceux-ci ne sont pas seuls, il y a les entreprises du monde maritime, l'action des ports et bien d'autres aspects très importants.

Je ne vais pas vous développer un programme, mais vous dire sur quoi nous travaillions depuis six mois et ce que le Premier Ministre a défini clairement en recevant les Armateurs de France et en me demandant de lire un message, lors de leur dîner annuel, sur ce qu'il souhaitait être la politique maritime de la France.

Notre région Poitou-Charentes est une région avec une façade maritime, avec des ports : La Rochelle, Rochefort, Tonnay-Charente. Le Premier Ministre a toujours manifesté dans ses fonctions de président de région un intérêt important pour les problèmes portuaires et maritimes.

En ce qui concerne le cabotage, le gouvernement voit bien les potentialités qu'il représente. D'ailleurs des événements d'actualité nous le démontrent, nous ne sommes pas très loin de Bordeaux et quand il s'est agi de construire l'Airbus 380 et d'apporter des morceaux d'avions d'Allemagne, d'Espagne et de Grande-Bretagne pour construire le plus

gros avion du monde à Toulouse, c'est la voie maritime qui a été choisie. On sait bien qu'il y a là des possibilités et des priorités.

Plusieurs arcs nous intéressent : l'arc méditerranéen où nous sommes et l'arc atlantique d'où je viens. L'arc méditerranéen est un enjeu important pour la France, l'Espagne et l'Italie et vous savez que la Grèce présidera l'Union européenne dans deux mois. Nous avons bien vu lors d'un entretien avec notre homologue grec et Gilles de Robien que la Grèce souhaitait avoir une présidence très maritime et s'occuper de ces questions et notamment des possibilités de développement du cabotage. En outre, le gouvernement soutiendra naturellement toutes les discussions bilatérales qui peuvent exister. Nous y travaillons déjà avec mes collègues italien et espagnol. Nous instruirons aussi les dossiers entre ports français et italiens et nous nous efforcerons ensemble de diminuer les procédures administratives trop lourdes qui souvent s'opposent au développement du cabotage. Vous avez, je le sais, évoqué le projet de cabotage entre Fos et Savone. Cette idée de route maritime côtière sur la façade méditerranéenne a notre agrément et aura le moment venu, si cela est nécessaire, notre soutien.

Un mot sur l'arc atlantique. Hier j'étais à Poitiers à la demande du Président de la République et du Premier Ministre pour reconforter les familles et les blessés du fantastique carambolage autoroutier, sanctionné par un bilan particulièrement dramatique. Élu de cette région, je vois bien le terrible « flot de camions » qui remonte d'Espagne et du Portugal par l'autoroute A 10 ou la RN 10 et se dirige soit vers la France, soit - le plus souvent d'ailleurs - vers les ports de l'Europe du nord. Tout cela est absurde. Il y a de la place sur la route, mais à côté il y a le ferroviaire et il convient de développer également le transport par la voie maritime. Je ne comprends pas qu'entre l'Espagne et l'Europe du nord nous n'ayons pas plus de routes maritimes côtières avec liaisons sur les lignes maritimes transcontinentales ou bien sur les lignes triangulaires avec les pays insulaires. C'est vrai que la façade atlantique n'a pas toujours la démographie de la façade méditerranéenne et que la proximité n'est pas la même. Cela veut peut-être dire qu'en termes de rentabilité, ces liaisons apparaissent comme moins rentables.

Mais nous devons avoir dans ce domaine une politique particulièrement volontariste. Les collectivités territoriales doivent s'impliquer. Il faut que nous bâtissions un véritable réseau de villes portuaires autour des liaisons maritimes. Mais, pour ce faire, il faut entrer dans une logique de « subventions intelligentes », c'est-à-dire qui soient d'une durée correcte et cessent quand la ligne a trouvé son équilibre économique dans un délai raisonnable. Nous devons avoir une réflexion sur la capacité des collectivités à intervenir, sur la durée de cette intervention, sur la pérennité de cette intervention, c'est là tout le travail du sénateur Henri de Richemont. Mais si l'on veut que le système fonctionne, on sait déjà qu'il faut une synergie des acteurs professionnels, armateurs, logisticiens, transporteurs routiers et pourquoi pas des sociétés d'autoroutes et des collectivités de façon à parvenir à une situation qui permette de dégager un profit normal pour des entreprises. Il ne faut évidemment pas en effet que le cabotage sur ce type de liaison, je pense à l'arc atlantique en particulier, soit subventionné à vie. Ne pas en faire une condition serait montrer que ce système n'a pas de pertinence économique et je pense que ce n'est pas ce que vous souhaitez. En matière d'aides publiques, il existe un système d'assistance au lancement de lignes mis en place par l'État en complément des aides européennes. Des crédits, certes modestes, sont inscrits au budget 2003.

Nous allons faire en sorte que dans le budget 2003, les aides au transport combiné ne soient plus uniquement distribuées à la SNCF. Ce n'est pas pour être désagréable ou négatif vis-à-vis de cette dernière, mais bien pour permettre que le transport combiné se développe. Pour cela nous allons faire en sorte que les aides au transport combiné profitent à tout le monde dont la voie maritime naturellement sans aller au-delà des règles communautaires qui

sont des règles contraignantes. De fait, il faut à mes yeux se fixer pour objectif, même si c'est très optimiste, pour les trafics intracommunautaires, que les coûts du maritime soient similaires voire plus intéressants que ceux des autres modes de transport. Sachant évidemment que ce coût comprend non seulement le transport mais aussi ce qui vient en aval et en amont, les formalités administratives - qu'il faut simplifier - pour les marchandises intracommunautaires à l'arrivée au port, les aspects de responsabilité spécifique au transport¹, etc.

Nous comptons beaucoup sur le travail de la mission Richemont pour nous bâtir dans ces domaines des propositions, entendre l'ensemble des professionnels, des collectivités et nous apporter des idées nouvelles pour développer le cabotage. Dans la mission que le Premier Ministre a confiée à Henri de Richemont, il y a en effet en premier lieu un travail d'analyse à faire sur le cabotage, travail qui a déjà été réalisé en grande partie par Monsieur François Liberti, député de l'Hérault, mais qu'il convient maintenant d'actualiser pour en sortir des propositions innovantes.

Mais il y a aussi dans cette « mission Richemont », la tâche très importante de définition de propositions pratiques, pragmatiques, concrètes et efficaces sur ce qui devrait être un véritable pavillon bis, ceci en prolongeant et en sortant de ce qui est engagé depuis 1987 avec le registre des TAAF et quelques autres registres des Territoires d'outre-mer, pour aboutir à un véritable pavillon bis à la Française, qui soit acceptable socialement. Cela nécessite à l'évidence un vrai dialogue social et devra permettre à la marine marchande française de sortir de cette affreuse 29^e place mondiale à laquelle un pays comme la France ne peut pas se résoudre.

Le gouvernement, avec le concours d'Henri de Richemont, de Jean-Yves Besselat et de tous nos collègues qui travaillent sur ce sujet, va donc essayer d'apporter des avancées significatives dans les domaines du cabotage et du second pavillon.

Mais il convient aussi que la France ait des armements. Pour ce faire, le gouvernement met en œuvre l'engagement majeur du Président de la République qu'est l'instauration en 2003 de la taxe au tonnage. Nous sommes encore en discussion avec la profession pour définir son fonctionnement qui apparaîtra dans le collectif de fin d'année. Nous allons également mettre en œuvre une mesure de simplification qui consiste à passer d'une mesure de remboursement de la taxe professionnelle à un dégrèvement, avec simultanément un remboursement total de la part patronale des cotisations d'assurance maladie et vieillesse, ainsi qu'un remboursement partiel de la part patronale des ASSEDIC et des cotisations familiales.

Bien sûr, les armateurs présents et je le lis sur leurs visages, attendent en outre que soient tenues les promesses particulières du gouvernement précédent concernant certains remboursements spécifiques (promesses qui n'engageaient que ceux qui les faisaient, puisqu'ils promettaient d'un côté et de l'autre ne mettaient rien dans la loi de finances, ce qui permet de beaux discours et peu de réalisations). Le gouvernement actuel a en effet trouvé sur sa feuille de route des engagements mais aucun crédit correspondant. À l'heure qu'il est, nous n'avons toujours pas pu dégager les moyens budgétaires, mais nous savons l'importance pour la profession de tout cela. Nous continuons donc les discussions internes pour voir si nous pouvons tenir au moins partiellement ces « engagements ». Sachez que ce n'est pas facile.

Je voudrais dire enfin qu'il est évident que le « second pavillon » sur lequel nous travaillons doit également aider le cabotage et que donc nous lions de manière forte cabotage et pavillon.

¹ Ces dispositions existent sur le trafic transmanche. Peuvent-elles s'appliquer à l'ensemble du trafic intracommunautaire ? Ndlr

Un mot sur les ports maintenant, qui ont une très grande importance pour moi ! Nos trafics se maintiennent, avec une progression des marchandises diverses et des conteneurs, mais en regardant de plus près nous constatons que nos taux de progression sont inférieurs à ceux de nos concurrents. Nous voyons bien qu'en termes de compétitivité, de réactivité, et de comportement entrepreneurial, nous pourrions mieux faire. Des réflexions sont en cours, tel le rapport Smagghe, actuellement en débat et à l'étude dans les places portuaires. Par ailleurs, en recevant cette semaine la fédération des dockers, je n'ai pas senti de leur part un blocage complet, il y a donc fort probablement possibilité de faire évoluer les choses. C'est ce que nous voudrions faire rapidement en utilisant le levier de la décentralisation pour faire évoluer nos ports.

Dans le cadre de cette décentralisation, actuellement en cours de discussion, nous souhaitons en effet donner la responsabilité des ports d'intérêt nationaux aux collectivités qui le souhaiteront et cela sous forme expérimentale avec tous les montages possibles (une ou deux régions, un ou deux départements, les communautés de communes avec une région ou/et un département, etc.). À l'issue de cette expérimentation, il y aura deux ouvertures possibles, soit un bon modèle qui sera le modèle national unique, soit plusieurs modèles. En ce qui concerne les ports autonomes, j'ai la ferme intention que cela bouge, peut être en remplaçant la structure des ports autonomes par des sociétés à capitaux publics. Le gouvernement ne se satisfait en tout cas pas de la situation actuelle. Ceci se fera soit de la même manière expérimentale que les ports d'intérêt général, soit d'une autre manière à laquelle nous travaillons actuellement, mais ce qui est sûr est que nous ferons bouger la mécanique des ports autonomes. Mon ami et voisin Alain Juppé a une très belle expression quand il parle du port de Bordeaux : « *le port de Bordeaux, c'est formidable, mais je le trouve vraiment trop autonome.* »

Vous sentez bien nos préoccupations : le cabotage, le pavillon national, le second pavillon, la modernisation des ports, tout cela dans le dialogue social, car il ne s'agit pas d'imposer mais de convaincre, de faire bouger notre monde maritime dans ce qui est du ressort de l'État.

En ce qui concerne la sécurité maritime, la France n'est pas très bonne en la matière. Nous sommes loin du taux de contrôle de 25 % des navires dans nos ports. Pendant que nous recrutons et formons et que nous continuons de recruter et de former de nouveaux inspecteurs, nous devons pallier le manque de bras et de têtes pour ses missions. Aussi le gouvernement a décidé, à partir du 1^{er} janvier, de recruter, ce que la presse a parfois appelé des *papys*... Pour parler plus sérieusement, il s'agit de jeunes anciens officiers navigants, de capitaines, en fait de tous ceux et toutes celles qui connaissent vraiment le fonctionnement d'un bateau et qui sont capables, forts de leur expérience, de voir tout de suite ce qu'il faut voir et ce que ne verront pas aussi bien et aussi rapidement les inspecteurs plus jeunes tout juste sortis de l'école.

Je voudrais à cet égard remercier Francis Vallat et l'IFM ainsi que l'ensemble de ceux qui nous aident pour recruter celles et ceux que nous recherchons pour assurer ces missions de contrôle et je lance un appel pour que l'ensemble de la profession se tourne vers le ministère de la mer pour continuer de nous faire des propositions de recrutement.

Pour résumer, nous voulons que cela bouge. On ne peut pas juger un gouvernement au bout de six mois. L'État a dans le domaine de la mer des missions régaliennes qu'il doit assurer et qu'il assure sous la coordination du secrétaire général de la Mer. C'est donc un travail d'hommes et de femmes de toute nature, un travail qui doit réunir les représentants de l'État, des armements, de l'ensemble des professions liées à la mer, de l'ensemble des professions portuaires et de leurs partenaires et... des collectivités qui sont prêtes à bouger. Tout simplement car quand les choses sont gérées de près, les élus sont plus attentifs et plus responsables que lorsque la gestion se fait de loin.

Francis Vallat

Merci Monsieur le Ministre, votre style vigoureux et votre ton correspondent bien au fond de l'action que vous voulez mener. Permettez-moi de revenir sur les points forts que j'ai retenus de votre intervention :

- cabotage : un soutien marqué des initiatives que vous jugerez intelligentes, dès lors que l'intérêt général est clairement impliqué, je pense au soutien que vous avez annoncé de la ligne Fos – Savone.
- notion de subvention intelligente : c'est-à-dire une aide qui pourrait être sur la durée, importante en montant sur de bons projets et pourquoi pas assortie d'une clause de retour à bonne fortune.
- pavillon : volonté de quitter la 29^e place. Nous l'avions entendu du gouvernement antérieur, mais vous commencez à le concrétiser d'une part, par la mise en œuvre de la taxe au tonnage d'autre part par la mission Richemont. En ce qui concerne le pavillon, permettez-moi de faire une petite correction de sémantique, ce n'est pas un nouveau et vrai pavillon bis qu'il faut, mais disons, un pavillon français de statut européen
- expérimentation portuaire : souci convaincant d'être pragmatique et résolu tant pour les ports d'intérêt national que pour les ports autonomes.
- enfin en ce qui concerne la sécurité dans les ports, je tiens à vous dire que depuis la publication de notre communiqué IFM, j'envoie chaque jour à vos services des candidatures absolument excellentes de marins qualifiés qui sont prêts à travailler pour vous aider sous la houlette de l'administration compétente.

Dominique Bussereau (sur différents points ou questions posées pendant le débat qui a suivi l'intervention du ministre)

Sur le Canal Rhin-Rhône : Concernant sa construction, le gouvernement s'est trouvé à sa prise de fonction devant un amoncellement de projets, preuves de la santé intellectuelle du gouvernement précédent et des élus. Des projets ferroviaires fret, de nouvelles autoroutes, la poursuite de projets portuaires et de projets fluviaux, etc. Ce qui nous a conduit à demander un audit budgétaire et financier à l'inspection générale des finances et au conseil général des ponts et chaussés sur leur pertinence. À l'issue de ce travail, avec la DATAR, nous allons savoir :

- si ces projets sont bons pour l'aménagement du territoire et pour la France ;
- si ces projets ont une dimension européenne et prennent bien en compte les grands flux européens ;
- si ces projets ont bien une dimension intermodale, c'est-à-dire s'articulent bien avec les autres modes de transport.

À l'issue de ce travail, le gouvernement prendra ses responsabilités en présentant une liste de travaux qui sera soumise au vote du Parlement pour que les décisions soient prises dans la plus grande transparence. Nous n'avons à ce jour pas retenu Rhin Rhône, mais un projet qui correspond mieux à nos critères : Seine Nord, c'est-à-dire le canal à grand gabarit entre l'Île-de-France et les réseaux fluviaux du nord. Cela ne veut pas dire que Rhin Rhône ne nous intéresse pas.

Nous pensons seulement que plutôt que de repartir dans un projet pharaonique Rhin Rhône, serpent de mer depuis plus de 20 ans, il convient d'essayer de voir comment des aménagements plus réalistes des voies existantes permettraient de mieux relier le bassin rhodanien à l'est de la France et de l'Europe.

Sur l'intermodalité et la prédominance de la route : dans l'Europe qui est en train de se bâtir, l'harmonisation sociale² est au cœur des choses et cela concerne les modes de transport et le transport routier en particulier. Quant à la prédominance du transport routier qui serait soutenu par un soi disant *lobby* pétrolier, la vérité est que la force de la route est son extraordinaire souplesse et sa capacité d'aller de point en point. C'est d'abord pour cela que dans un pays comme la France, la route représente 80 % du transport. Or la route est la plus pratique parce que les autres modes de transport n'ont pas toujours eu la bonne réponse. Ainsi s'agissant du fret ferroviaire, quand les entreprises demandent à la SNCF des acheminements, elle n'a dans certains cas, ni la capacité pour le faire, ni la capacité pour répondre aux besoins, ni les locomotives pour tirer les trains, ni les conducteurs pour conduire les locomotives, ni les wagons pour le transport. Nous sommes devant une entreprise qui a une demande de clients et qui leur dit, je ne peux pas vous transporter dans les délais. Quand elle le fait, le fret est maltraité. Au niveau maritime, la situation est à l'heure actuelle tout aussi confuse et bloquée.

C'est l'organisation globale du transport, avec des problèmes de régularité, de rentabilité, qui pose de réels problèmes aux entreprises. La route a su s'affirmer, mais il y a aussi des avantages dans l'offre d'autres modes de transport, et je souhaite que dans l'Europe que nous sommes en train de construire, nous ayons un meilleur équilibre. La route sera certainement toujours le mode de transport le plus pratique, le plus rapide et probablement le moins cher. On aura toujours besoin de la route pour les acheminements. Mais à partir du moment où l'Europe s'élargit, en particulier, vers l'est, nous entrons dans le domaine de la grande distance. Et dans la grande distance, les modes de transport plus lourds que sont le mode de transport maritime, le fluviomaritime, le fluvial et le ferroviaire ont de nouvelles pertinences. C'est le moment pour le maritime en trafic intracommunautaire de prendre des parts de marché.



² L'harmonisation des conditions de travail est en cours, mais pas les salaires qui sont du ressort des États. Avant fin 2003, les conventions internationales du travail devraient être intégrées dans le droit communautaire. Remarque de Fotis Karamitsos.