

Intervention du Ministre chargé de la mer

Dominique Bussereau¹
Secrétaire d'État aux transports et à la mer

Je voudrais dire que c'est un grand bonheur d'être là. Je voudrais, d'abord, naturellement saluer les élus du Morbihan, Aimé Kergueris, Jean-Yves Le Drian, le maire de Lorient, les autres maires autour de Madame le Préfet en disant simplement - ce n'est pas une formule convenue - à Jean-Yves Le Drian que sans son courage politique, nous n'en serions pas là ; donc, je tiens à le dire chez lui. Je suis très heureux d'être là pour cette réunion, car, Francis Vallat, l'année dernière à Toulon, vous m'aviez donné rendez-vous à Lorient. Nous avons déjà évoqué les choses et déjà Jean Morin avait eu des paroles aussi amicales et aimables que celles qu'il vient d'avoir. J'ai eu le plaisir d'assister à la dernière table ronde et d'entendre la synthèse très brillante de Bernard Dujardin.

Cette année a vu des affaires avancer, nous allons en parler. Il y a eu également une année lourde de drames pour le monde maritime : l'attentat contre le *Limbourg*, - j'ai eu l'honneur, il y a quelques semaines, de remettre au commandant du *Limbourg* les insignes de chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur -, le naufrage du *Prestige*, moins de trois ans après celui de *l'Erika*, le naufrage du *Tricolor*, et vous savez que le monde de la pêche français a payé de lourds tributs cette année à la mer et que, dans le domaine de la plaisance, malgré tous les efforts que nous faisons, l'été a été aussi lourd en accidents. Récemment encore, Madame le Préfet m'alertait pour un accident maritime stupide qui est survenu non loin d'ici et qui fait partie d'une longue série.

Je voudrais, pour commencer, aborder ces sujets de sécurité maritime, ensuite parler naturellement de transport maritime et, comme Henri de Richemont qui a joué un grand rôle dans tout cela est là, rebondir un peu sur ses propositions et, enfin, vous dire où nous en sommes.

La journée d'aujourd'hui est, d'ailleurs, tout à fait symbolique, puisque avec Jean-Yves Besselat qui est rapporteur du budget de la mer à l'Assemblée nationale, nous allons vous quitter très rapidement en cours de déjeuner pour aller à l'Assemblée nationale. C'est ce soir et cette nuit que les députés vont discuter du budget de l'équipement, des transports et de la mer et, ensuite, dans quelques semaines les sénateurs.

Quelques mots sur la sécurité maritime

Vous savez que nous avons le défi de reprendre notre place en matière de contrôle des navires. Nous étions, en août 2002, à 9 % de bateaux contrôlés. L'Europe nous demandait et

¹ Propos recueillis par les capitaines de frégate Le Moulec et Salazar, le commissaire en chef de deuxième classe de la marine Le Conte, le capitaine de corvette Gosse.

nous demande 25 %. Grâce au travail effectué par Christian Serradji et aujourd'hui par Michel Aymeric, que j'ai nommé aux fonctions de directeur des Affaires maritimes et des gens de mer, nous sommes aujourd'hui à 33 % de contrôles dans notre pays, et à 30 %, sur les mois glissants, c'est-à-dire sur douze mois. Cela signifie que nous avons largement atteint l'objectif des 25 % de contrôles. Cela veut dire, naturellement, 100 % de contrôles sur les navires à risques. C'est une moyenne nationale que je vous cite. Nous sommes passés d'une situation de « mauvais élève » à une situation de « bon élève ». Nous l'avons fait parce les inspecteurs de l'État se sont mobilisés. Mais nous avons aussi repris là une suggestion que vous et l'Académie de marine aviez faite, d'utiliser ce que l'on appelle les « papys » - je garde ce terme car je le trouve sympathique - c'est-à-dire des vacataires issus du monde maritime qui nous ont apporté leur compétence à tel point, d'ailleurs, que maintenant les inspecteurs titulaires souhaitent leur maintien, et nous le souhaitons également.

Dans le projet de loi de finances que je présenterai ce soir avec Gilles de Robien et que rapportera Jean-Yves Besselat, nous maintenons des crédits pour les inspecteurs vacataires à côté des inspecteurs maritimes. Nous avons également procédé à beaucoup d'exercices, le plus récent ayant eu lieu en Méditerranée. Mais nous essayons également d'améliorer nos moyens maritimes en matière de sécurité.

Vous savez que nous commandons, par l'intermédiaire de la Marine nationale qui est ici largement représentée, en particulier par le préfet maritime, deux nouveaux remorqueurs de haute mer pour remplacer *l'Abeille Flandre* et *l'Abeille Languedoc*. Nous allons pouvoir en mettre un dans le golfe de Gascogne à La Rochelle-Pallice, et un en Méditerranée pour remplacer avantageusement le *Mérou* qui n'a pas tout à fait la puissance nécessaire. Nous aurons ainsi quatre postes nouveaux de remorqueurs en mer. La société Abeille a été retenue ; vous savez que les appels d'offre européens étant ce qu'ils sont, ce ne sont pas malheureusement les chantiers français qui les fabriqueront. Nous le regrettons. Il y a eu, cette semaine, une question posée à l'Assemblée nationale par un parlementaire à Michèle Alliot-Marie sur ce thème, mais le second patrouilleur des Affaires maritimes sera, lui, construit en France et il entrera en service au cours du mois d'avril prochain.

Je voudrais vous dire que, dans un contexte où il n'y a pas beaucoup d'argent, la loi de finances étant tenue par la faible croissance de notre économie, le budget que j'aurai le plaisir de présenter ce soir à l'Assemblée est tout à fait correct dans le domaine de la sécurité maritime, même si Jean-Yves Besselat, à juste titre, proposera un certain nombre de redéploiements pour améliorer l'efficacité du dispositif, pour tenir compte, par exemple, des remarques très justifiées de Bernard Dujardin et pour voir comment nous pourrions essayer, peut-être, de déployer différemment un certain nombre de moyens.

Un mot sur le niveau européen qui est très important

À l'Agence européenne de sécurité maritime, j'ai innové en ne nommant pas comme représentant titulaire de la France un haut fonctionnaire, mais un homme issu du monde de l'entreprise, Francis Vallat qui en est vice-président. À l'issue de deux années de très forte activité, il vient d'être désigné président de l'agence et nous en sommes très heureux et très fiers pour lui ainsi que pour la France.

Cette agence est située, pour l'instant, à Bruxelles. La France continue de soutenir la candidature de la ville de Nantes comme siège de l'agence, en continuité avec l'action du gouvernement précédent. Il y aura prochainement un Conseil européen qui réunira les chefs d'État et de gouvernement et qui nous permettra de faire valoir cette demande et, un jour je l'espère, d'emporter la décision.

Nous étions également un très mauvais élève dans la transposition en droit français des directives européennes relatives à la sécurité des navires et à la sécurité de la circulation maritime. Nous avons rattrapé notre retard sur le plan législatif dans ce domaine.

La Commission vient de faire paraître le règlement relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalente pour les pétroliers à simple coque. Ainsi, depuis le 21 octobre 2003, comme cela a paru au Journal officiel des communautés européennes, les pétroliers à simple coque de plus de 5 000 tonnes livrés en 1980 ou avant, et transportant des matières lourdes, ne sont plus autorisés dans les ports de l'Union européenne.

Nous avons également beaucoup travaillé sur les « lieux-refuge ». Je n'aime pas beaucoup la notion de « port-refuge », car chacun pense que le « port-refuge » est celui de l'autre et pas le sien. Je préfère la méthode de « procédure-refuge » ou celle de « lieu-refuge ». La France était en retard et, avec Roselyne Bachelot, nous avons remis une copie le 1^{er} juillet dernier pour pouvoir donner aux préfets maritimes qui ont les responsabilités de l'action de l'État en mer en métropole, et outre-mer, aux préfets des zones en liaison avec les autorités portuaires, les élus et les collectivités territoriales, pour avoir une grille de lecture des lieux-refuges. Cela nous permettra d'agir rapidement. Un cas concret s'est présenté dernièrement à La Réunion où le préfet a pris, de manière adéquate et dans les temps, des mesures de sécurité maritime dans cette zone de l'Océan Indien, face à un problème de pollution. J'ai souhaité également, avec l'appui du Premier ministre, renforcer les pouvoirs des préfets maritimes en matière de coordination, sous l'autorité du Secrétaire général de la Mer. Un projet de décret est en cours.

Au plan international, à la suite de l'affaire du *Prestige*, le Président de la République s'est largement exprimé sur les « voyous des mer », reprenant le titre d'un excellent ouvrage. Il a exposé avec les chefs d'État européens, et en particulier avec les chefs d'État portugais et espagnol, la nécessité que nous avons de protéger nos côtes. Depuis le mois de décembre 2002, nous avons éloigné 16 navires à risque de nos côtes, demandé à 20 autres de se signaler et avons escorté l'un deux au-delà de la zone des 200 milles nautiques. C'est une mesure franco-française, mais les Espagnols s'y sont associés dans le sud de l'Europe.

Pour parler, il faut de la puissance. Nous n'en avons pas suffisamment encore, et nous nous battons avec l'Espagne, le Portugal, l'Irlande, la Belgique, et le Royaume-Uni pour imposer une zone particulièrement vulnérable en Manche et en mer du Nord, malgré les obstacles dressés par certains États. Ayant accompagné récemment le Premier ministre à Moscou, j'ai bien senti qu'il existait de fortes réticences de la part des autorités russes, mais elles ne sont pas les seules. La lutte que nous menons auprès de l'OMI doit être poursuivie pour être, je l'espère, couronnée de succès. Nous avons, enfin, obtenu un succès au FIPOL, en faisant augmenter considérablement le plafond d'indemnisation.

J'ai noté, toutefois, dans les propos de Bernard Dujardin la remarque qu'il pouvait y avoir un double langage en Europe. On a pu ainsi avoir le sentiment, au dernier Conseil des ministres, que la France, qui était très en avance dans les sanctions, revenait en arrière. Nous tenons compte des remarques de nos armateurs, et je salue l'excellent travail que réalise avec beaucoup d'intelligence et de sensibilité des choses Philippe Louis-Dreyfus à la tête d'Armateurs de France. Nous devons défendre à la fois des mesures très dures, mais nous ne devons pas « victimiser » les armateurs. Nous avons donc pensé à Bruxelles qu'il fallait, dans un premier temps, que les ministres de la Justice se saisissent du problème des sanctions pénales, et que les ministres en charge de la Mer et des Transports ne devaient pas porter ce texte, l'ensemble des précautions étant prises par ailleurs.

Quelques mots sur la marine marchande

Le Comité interministériel de la mer a été un moment important. Il s'est déroulé en avril 2003. Il n'y en avait pas eu depuis trois ans. Au cours de ce comité, nous avons beaucoup traité de l'excellent travail d'Henri de Richemont. Ce dernier a trois qualités : il est Charentais, il est ensuite un grand avocat connu dans le monde maritime, et enfin il est un parlementaire combatif, dont les rapports ne cèdent pas à la complaisance mais proposent toujours des innovations.

Parmi l'ensemble des mesures proposées, le gouvernement et le Premier ministre ont retenu la création du Registre international français (RIF) qui a été actée, le 21 avril dernier. Nous ne cherchons pas à créer un registre « au rabais », mais à proposer un projet compétitif par rapport aux autres pays européens, tout en assurant aux marins des règles sociales internationalement reconnues.

Le projet de loi est prêt. Il est encore contesté par certains ministères dans ses aspects fiscaux, mais il a été finalisé. Deux hypothèses se présentent : soit nous pouvons le présenter assez rapidement, après l'aval du Conseil d'État, au Conseil des ministres et nous le faisons adopter par le Parlement, s'il le veut bien, avant la fin de l'année ; soit les délais d'arbitrage sont longs et nous utilisons la procédure d'une proposition de loi et d'une niche parlementaire à l'Assemblée nationale et au Sénat. L'important est que ce projet soit voté avant la fin de 2003 pour pouvoir entrer en fonction au 1^{er} janvier 2004. Nous espérons pouvoir tenir ce délai.

Ce registre complètera l'ensemble des dispositions en faveur de notre flotte qui se compose de mesures budgétaires - remboursements des charges ENIM et non ENIM -, et de mesures à caractère fiscal, dégrèvement et utilisation du GIE fiscal. **J'espère de tout cœur gagner la « bataille du RIF », car nous souhaitons renforcer notre poids dans les instances de l'OMI et faire évoluer positivement le droit de la mer. Nous attendons donc non seulement des retombées économiques, mais également des retombées politiques au plus haut niveau pour faire entendre la voix de la France.**

La grande plaisance fait partie des objectifs de ce RIF. Dans le secteur de La Rochelle, que nous connaissons bien avec Henri de Richemont, nous avons observé, en 2002, le passage de 100 navires sous le pavillon belge. Ces immatriculations sont révélatrices d'un problème d'attractivité de notre pavillon d'un point de vue fiscal, alors que La Rochelle est, avec Cannes, un des grands pôles de rencontre de la plaisance pour les salons qui s'y déroulent.

Un mot sur les autoroutes de la mer

Le deuxième point du rapport de Richemont concerne les « autoroutes de la mer ». Il s'agit d'augmenter la fréquence des rotations des navires « RoRo » pour des camions avec remorque de 44 tonnes dans le cadre d'une desserte lourde. Deux routes sont prévues : l'une en Atlantique reliant le Portugal, l'Espagne et la France, l'autre en Méditerranée qui relie l'Espagne, la France et l'Italie.

Il est important de noter que, lorsque la Commission européenne a débattu de la question des réseaux européens de transport, elle a considéré qu'il ne s'agissait pas de routes maritimes, mais d'infrastructures maritimes. Cela peut vous paraître du « chinois de Bruxelles », mais cela signifie infrastructures avec les moyens que l'on peut mettre dans ce cadre qui inclut les autoroutes, les voies TGV ou tout autre infrastructure de transport.

Dans quelques jours, le Premier ministre et les ministres concernés vont mettre au point le système de financement des infrastructures du transport et, avant la fin de l'année, dans le cadre d'un comité interministériel d'aménagement du territoire, nous aurons le feu vert pour prendre les mesures d'application de ces autoroutes de la mer. C'est un sujet qui

tient tout à fait à cœur au Premier ministre et qui devrait déboucher concrètement, dès l'année prochaine.

Quelques mots sur la question portuaire

Je voudrais dire maintenant quelques mots sur les aspects portuaires. Dans les domaines de la sûreté et de la sécurité, très importants depuis les attentats terroristes, l'État prend ses responsabilités : codes ISPS, initiative américaine... Ces mesures concourent à améliorer la sûreté des ports, comme le montre le budget que je présenterai ce soir.

Une formation des officiers de la marine marchande dans le domaine de la sûreté des navires commence en janvier prochain. Je voudrais remercier les armateurs pour leur excellente coopération en la matière. Chaque navire doit être doté d'un plan de sûreté. La difficulté sera d'appliquer le traité franco-britannique du Touquet. Il s'agit de mettre en place, dans tous les ports métropolitains qui desservent des pays étrangers avec des navires de transport de passagers, des mesures de sécurité et de sûreté identiques à celles qui existent dans les aéroports (portiques...). Nous réfléchissons actuellement au coût de ces mesures et nous devrons, sans doute, nous inspirer de méthodes existant dans le domaine aérien.

En ce qui concerne l'organisation des ports, une bonne gouvernance s'impose. Nous voulons associer plus étroitement le monde économique (armateurs et clients) et les collectivités territoriales. Cela se traduit par deux textes importants: le projet de loi de décentralisation, projet de loi globale, actuellement devant le Sénat, et un projet de loi spécifique sur la modernisation de la loi de 1965 sur les ports autonomes.

Le premier projet définit, de manière simple, que tous les ports, à l'exception des ports autonomes, iront vers les collectivités, principalement vers les régions, mais cela n'exclut pas des accords avec les départements, les intercommunalités pour leur gestion. Le principe de changement d'autorité concédant est acquis dans la loi et nous le mettrons en œuvre, dès que le Parlement l'aura votée.

Le deuxième projet modernise la loi de 1965. Il s'agit de donner davantage de place aux collectivités et aux décideurs économiques. Le projet est en cours de consultation auprès des présidents de port, des directeurs de port, des représentants des collectivités et des syndicats. Nous ferons connaître leur réflexion sur ce sujet. Je vous invite à faire part de vos remarques sur la composition des conseils, la place des conseils, les liens entre le conseil d'administration et le conseil de développement... Nous sommes très ouverts. Ce projet de loi sera soumis le plus rapidement possible au Parlement.

Voilà ce que je voulais vous dire très simplement. Je souhaiterais vous faire partager le sentiment qui est le mien que ce gouvernement, sans être le seul, avec cœur et détermination, a véritablement envie de changer la politique de la mer dans le domaine de la sécurité, dans le domaine économique du transport et des ports, et de faire bouger les choses dans le cadre européen, avec le concours de tous ceux et de toutes celles qui ont des idées à exprimer ; je sais que toutes ces compétences et ces sensibilités sont représentées ici, d'où mon grand plaisir et mon bonheur d'être devant l'Institut Français de la Mer.

*

Débat avec le Ministre

Jean Chapon constate que le *hub* portuaire de Singapour constitue un modèle de dynamisme, mais note qu'il faut rappeler la nature différente des ports français dont le rôle est de desservir l'économie d'un pays. Les dispositions envisagées qui sont prises doivent le permettre, notamment en matière de transport de marchandises. Il ajoute que, s'agissant de

gouvernance, il faut tenir compte des spécificités des ports français et ne pas confondre ports et aéroports, le rôle du directeur de port en matière de police n'étant pas celui du directeur d'un aéroport ou d'un établissement public. Enfin, il observe que la continuité physique du littoral ne doit pas être négligée dans le cadre d'une bonne décentralisation, car ce qui est réalisé en un point du littoral a un impact à 50 kilomètres de là. Il recommande que l'État, qui est gardien du littoral, conserve un pouvoir d'intervention et note, enfin, que le développement du cabotage passe par une augmentation de sa productivité.

Dominique Bussereau partage ces réflexions et complète son exposé sur la problématique de l'intermodalité autour des ports. Il observe que, dans la desserte des ports, le secteur fluvial connaît de nouveau une croissance et rappelle que dans le port autonome de Paris (où il vient de nommer au poste de directeur une femme) à Gennevilliers en région parisienne, un véritable engouement pour ce mode de transport existe, y compris de la part de la grande distribution. Il regrette, ensuite, que le président de la SNCF n'ait pu présenter son projet de réforme qui était novateur. Mais les faiblesses structurelles de la SNCF en matière de fret constituent une véritable difficulté pour les ports. Sa modernisation repose sur la réorganisation de ce service autour d'eux. Des directives et des priorités ont été données en sens au président de la SNCF.

Jean-Paul Hellequin mentionne le fait qu'il a lu, avec beaucoup d'intérêt, le rapport d'Henri de Richemont, et souligne l'intérêt de développer le cabotage maritime, compte tenu du trafic des camions. Dans le cadre du RIF, il se montre inquiet sur l'avenir de l'emploi des marins français et, en particulier, sur le recours par les armateurs à des agences de location de marins qui lui semble comporter des risques. Il prône, enfin, l'instauration d'une nouvelle relation entre les syndicats et les armateurs.

Dominique Bussereau en prend note et remercie Jean Paul Hellequin pour l'extrême modération de ces propos.

Jean-Paul Hellequin continue en s'étonnant de l'accroissement important du nombre de contrôles effectués en France de 9 % à 33 %.

Dominique Bussereau note que le travail du gouvernement a été efficace, grâce à l'organisation du travail qui a été adoptée, aux inspecteurs recrutés par le gouvernement précédent et aux vacataires, et précise que précipitation et efficacité n'ont jamais été confondues.

Francis Vallat observe que, dans le domaine des contrôles de l'État du port, 170 candidatures ont été présentées par l'IFM, et est persuadé que, dans tous les quartiers maritimes, il y a eu une augmentation qualitative et quantitative de ces contrôles. L'IFM pense, par ailleurs, qu'il ne peut y avoir de dynamisme social sans dynamisme économique.

Philippe-Louis Dreyfus remercie Francis Vallat et souligne que l'IFM demeure un lieu de professionnalisme de sérénité et de convivialité. Il partage totalement ce qui a pu être dit sur les risques, mais n'imagine pas que les armateurs français puissent connaître les dérives observées.

Jean-Paul Hellequin note qu'il convient de rechercher des garanties auprès des recruteurs, observe l'augmentation des navires en mauvais état sur les mers, mais concède le fait que les armements français ne sont pas mauvais dans ce domaine.

Francis Vallat note que, si dans trois ans, 300 navires sont rapatriés sous pavillon français, la situation ne peut que s'améliorer.

Michel Quimbert souligne que les ports autonomes sont animés d'un véritable esprit d'entreprise, mais s'interroge sur la cohérence d'un conseil d'administration composé de 30 membres. Il rappelle qu'un esprit d'entreprise doit se traduire par une logique d'entreprise, même si les ports répondent en partie aussi à une logique de service public. Il pense alors que l'on peut considérer que le conseil d'administration est garant de l'esprit d'entreprise, tandis que le conseil de développement est garant de celui d'intérêt général. Il pose, enfin, au ministre la question de l'urgence du calendrier de mise en application des autoroutes de la mer.

Dominique Bussereau répond que le calendrier parlementaire est serré et que la priorité est donnée au RIF, mais que les autoroutes de la mer suivront quelques jours après. Mais il rappelle qu'il a besoin de l'avis du conseil interministériel sur l'aménagement du territoire. Il a bien noté la proposition des ports de l'Atlantique, mais rappelle la difficulté de construire rapidement des navires. Le délai qu'il se donne correspond à la fin de l'année 2003 ou le tout début de 2004.

Jacques Schirmann observe qu'il faut des hommes pour la pêche et le commerce. Il souscrit aux mesures préconisées par le rapport Richemont et espère que les armateurs auront les mêmes résultats que les Danois qui ont 70 % de nationaux à bord de leurs navires.

Dominique Bussereau souscrit aux paroles de Jacques Schirmann et le félicite pour l'initiative qu'il a eue de réunir un excellent congrès au Havre.

Yves Tual, représentant CGT du port Nantes Saint-Nazaire, rappelle que la CGT est fermement opposée à l'application des directives européennes sur l'auto-assistance et refuse, par ailleurs, l'intégration des dockers vers des entreprises de manutention. Il interroge le ministre sur le projet de libéralisation du pilotage, sur le projet de loi sur les ports et, en particulier, sur la composition du conseil d'administration. Dans le cadre de la décentralisation, il lui pose la question de savoir qui gèrera les Ports d'intérêt national actuellement en concession auprès des CCI. Il souligne, enfin, que la représentativité des dockers doit être préservée et interroge le ministre sur l'implantation d'un comité d'établissement dans les ports autonomes, alors qu'il existe des commissions consultatives et des CHSCT².

Dominique Bussereau précise que la position française sur la directive européenne n'a pas encore été définie. Elle est difficile et nécessite une étude complète. En ce qui concerne la démarche de décentralisation des ports d'intérêts nationaux, il n'est pas question de ne pas associer les chambres de commerce. Elles détiennent une expérience importante dans ce domaine, et le ministre a le sentiment que, dans près de 95 % des cas, elles resteront concessionnaires. Elles disposent, en effet, d'un réseau important de techniciens, de cadres et de relations avec le milieu économique local. Cependant, cela n'est pas impossible comme le montre l'exemple du président socialiste du conseil général de l'Isère, qui vient de confier la gestion de l'aéroport de Grenoble à un ensemble d'entreprises privées. Il invite, enfin, Yves

² Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

Tual à demander un rendez-vous avec son cabinet, et rappelle que **le gouvernement ne lance pas une réforme contre les personnes, mais pour moderniser le transport maritime.**

André Vigarié interroge le ministre sur les causes de l'échec de l'expérience du cabotage qui a été tentée pendant six mois. Le pouvoir d'attraction des marchandises sur les navires ne lui semble pas se suffire de la construction de nouveaux navires et il se demande, dès lors, comment envisager efficacement le transfert des marchandises de la terre vers la mer.

Dominique Bussereau répond en observant que les mesures à venir et, en particulier, les autoroutes de la mer ne remettent pas en cause les possibilités du cabotage maritime. Les lignes ouvertes dans certains ports n'avaient sans doute pas pu trouver leur rentabilité économique. Il précise qu'une réunion est organisée actuellement entre Armateurs de France et les chargeurs (Transports logistiques de France), afin d'essayer de définir et de lever tous les points de blocage entre les deux parties.

Francis Vallat remercie le ministre au nom de toute l'assemblée et déclare closes les XXII^e Journées nationales de la Mer.

