

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

Déclaration du groupe CGT-FO

Ce rapport qui s'inscrit dans un calendrier propice puisque 2017 est l'année européenne du transport maritime, permet de faire un bilan sur la stratégie 2009-2018 de la commission européenne, en pointant à la fois les avancées et les faiblesses de cette politique qui s'appuie sur une législation intégrée.

Le transport maritime et la conteneurisation sont au cœur des échanges commerciaux internationaux et oblige à repenser les autoroutes de la mer ainsi que le découpage du réseau transeuropéen de transport.

Aujourd'hui, plus de 90 % du commerce mondial passe par la mer, cette part est de 70 % en Europe. Près de 90 000 navires sillonnent le monde, dont de plus en plus de porteconteneur. Leur nombre a en effet été multiplié par 9 en 10 ans pour atteindre 5 000 en 2015. Dans ce contexte, la sécurité des personnels et des navires devient un enjeu toujours plus fort de sécurité puisqu'une perte importante de containers (chiffrée en moyenne à 2 683 par an) entraîne des dégâts écologiques importants.

De plus, cette progression du transport maritime se fait dans un contexte d'explosion des pavillons de complaisance, que beaucoup d'armateurs privilégient afin de bénéficier des législations fiscales les plus favorables et des normes sociales et environnementales les moins-disantes. Selon la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), les gens de la mer sont les premiers à pâtir de cette dérégulation : « ils sont soumis à de mauvaises conditions de travail et des salaires plus bas parce qu'ils sont à la merci d'un système qui permet une régulation minimale et l'emploi de main-d'œuvre à bas coût ».

Aujourd'hui, selon la CNUCED (conférence des nations unies sur le commerce et le développement), près de 73 % des navires de la flotte mondiale naviguent sous le pavillon d'un autre pays. La France a ainsi choisi les îles Kerguelen pour les navires marchands et Wallis et Futuna pour les bateaux de croisière. Le rapport du Sénat donne l'exemple du leader français du transport maritime CMA-CGM, qui dispose d'une flotte de 430 navires dont seulement 22 battent pavillon français.

Pour le groupe FO, il est urgent de repenser la politique maritime européenne et d'œuvrer pour une réglementation internationale plus juste, plus équilibrée et plus respectueuse des droits sociaux des

gens de la mer. Comme cet avis le note, il est essentiel de renforcer les moyens mis en place afin de leur garantir de meilleures conditions de travail. Or, elles découlent aussi du modèle économique du transport maritime international où les armateurs privilégient davantage l'optimisation fiscale et le dumping social que la santé et le bien être professionnel des marins.

Pour combattre le dumping social et fiscal, et arrêter cette course folle vers toujours plus de libéralisation du transport maritime international, il est essentiel de combattre les pavillons de complaisance y compris les seconds registres de type RIF (registre international français), qui doivent par ailleurs être exclus du transport maritime intra-communautaire. De même, si la mise en œuvre des normes de l'OIT inscrites dans la MLC 2006 (convention internationale maritime) est un minima au niveau international, pour le groupe FO il est important qu'un socle européen plus ambitieux soit mis en place.

Le groupe FO soutient cet avis dans sa dénonciation de la délocalisation des opérations de démantèlement des navires commerciaux vers les chantiers du Sud-Est asiatique, ne respectant ni les normes sociales ni les normes environnementales européennes. Notre groupe adhère également à la proposition de développement d'une filière européenne et même française de déconstruction navale.

L'avis dans ses nombreuses préconisations précises et réalistes promeut une stratégie basée sur une méthodologie de transparence par une information plus ciblée des organismes en charge de l'évaluation et du contrôle de la politique de la mer. Cette approche à la fois globale et locale favorisant l'innovation comme instrument majeur pour faire évoluer la défense de l'environnement doit être renforcée par une volonté politique européenne ambitieuse d'harmonisation des pratiques professionnelles.

Le groupe FO a voté en faveur de cet avis.