

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

Déclaration du groupe de la Coopération

La question du transport maritime est stratégique et indissociable du commerce international : 90 % des marchandises sont transportées par voie maritime dans le monde, dont 70 % dans les eaux européennes. Dans la perspective de la révision de la stratégie européenne de transport maritime lancée à l'été 2016, notre travail questionne cette politique au regard des enjeux du développement durable.

Sur l'impact environnemental, rapporté à la tonne transportée, ce mode de transport reste le plus écologique avec 2,6 % des émissions totales de CO₂, soit cinq fois moins que le transport routier. Le fioul lourd demeure le carburant le plus polluant, à l'opposé la propulsion vélique qui pourrait faire économiser 30 % de carburant. Nous soutenons donc la volonté d' « adopter des modes de propulsion et des carburants plus respectueux de l'environnement » et les recommandations liées aux questions des déchets et du démantèlement des navires.

Concernant la situation sociale, le nombre de marins européens est en baisse constante et le dumping social est à l'oeuvre. Les conditions de vie et parfois de survie des gens de mer, ont certes considérablement évolué, mais un traitement souvent inhumain perdure à bord de navires battant pavillon de complaisance. Si la convention de l'OIT sur le travail maritime a pu être transposée en droit européen, l'application en reste hélas très inégale et peu contrôlée. Cependant, le travail du marin évolue aussi avec les nouvelles technologies et le numérique. Ces qualifications seront de plus en plus recherchées ; d'où l'importance de la formation professionnelle du marin « new tech », et la reconnaissance mutuelle des diplômes, en attendant l'apparition annoncée du navire connecté.

Les enjeux de cohésion territoriale nous semblent essentiels. Le réseau transeuropéen de transport reste inachevé, et n'a pas favorisé suffisamment le transport maritime de courte distance, les « autoroutes de la mer », et l'intermodalité ; nous avons surtout vu l'engorgement des camions sur des autoroutes terrestres. La révision du réseau transeuropéen en 2023 devra désenclaver la façade atlantique française et espagnole tout comme son axe Est Ouest, et engager enfin la réhabilitation des voies navigables intérieures européennes.

Le projet de pavillon européen est contenu en filigrane dans cet avis. Il était destiné à freiner les départs massifs de navires de pays membres de la « communauté » sous des pavillons de complaisance, il promouvait des armateurs sous pavillons européens soumis à une harmonisation de

normes sécuritaires et de droits sociaux, ainsi qu'à un quota minimum de marins de pays membres, et qui bénéficiaient d'avantages fiscaux, ainsi que de l'exclusivité du cabotage dans les eaux de l'Union européenne. Puisse cet avis contribuer à avancer sur cette voie.

Le groupe de la coopération a voté en faveur de l'avis.