



Cabinet du Ministre chargé des Transports

Paris, le 29 novembre 2011

Seul le prononcé fait foi

DISCOURS de Thierry MARIANI

Ouverture des 7èmes assises de l'économie maritime et du littoral

Intervention de M. Thierry MARIANI

Dunkerque, mardi 29 novembre 2011

Messieurs les Ministres,
Mesdames et Messieurs les parlementaires,
Mesdames et Messieurs les élus,
Messieurs les Présidents (Président du Conseil de surveillance du Grand port maritime de Dunkerque et Président du cluster maritime français),
Mesdames et Messieurs,

Je suis très heureux d'être parmi vous aujourd'hui, à Dunkerque, pour ouvrir cette septième édition des Assises de l'économie de la mer.

Comme vous le savez, nous mettons en œuvre, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, depuis maintenant un an, la politique maritime annoncée par le Président de la République en 2009.

Cette politique, nous l'avons construite avec vous. Nous l'avons voulue ambitieuse et novatrice.

Je tiens donc à profiter de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui pour vous en faire un premier bilan et en dessiner les évolutions, dans deux domaines relevant de ma compétence et qui seront au cœur de vos travaux d'aujourd'hui : la politique portuaire et le développement des entreprises et de l'emploi maritimes.

1- La politique portuaire, vous le savez, a occupé une place toute particulière cette année, dans le cadre de la réforme que nous avons mise en œuvre pour la survie de nos ports. Beaucoup doutaient et pensaient que le Gouvernement fléchirait en chemin. Ils ont eu tort.

Je rappellerai une seule date. 1992 et sa réforme inachevée de la manutention portuaire.

Il aura donc fallu attendre 19 ans pour qu'un Gouvernement achève enfin le transfert des personnels de manutention au secteur privé et restitue aux entreprises du secteur la pleine maîtrise de leur destin.

Notre objectif est de redonner aux sept grands ports maritimes le rang qui leur revient, dans le « peloton de tête » des principaux ports européens.

L'exemple du port de Marseille est éclairant : le recul de ses parts en Méditerranée, (28% en 1980 contre 16% en 2010), le place aujourd'hui à la 5^{ème} place des ports européens, alors qu'il est certainement l'un des ports les mieux placés et les mieux équipés d'Europe.

Il était donc urgent que nos ports, aux multiples atouts, regagnent des parts de marché par rapport à leurs concurrents européens et mondiaux.

Je sais combien beaucoup d'entre vous ont occupé un rôle de premier plan dans la mise en œuvre de cette réforme.

Je rappellerai donc brièvement que ses trois principaux volets sont aujourd'hui tous effectifs. Il s'agit de la modernisation de la gouvernance des ports, de l'instauration d'une coordination interportuaire, et du transfert des outillages des personnels de manutention portuaires au secteur privé.

Le défi majeur que nous devons relever aujourd'hui est la refondation du dialogue social. La réforme de l'organisation et du fonctionnement de nos ports est en effet avant tout une affaire d'hommes.

Après trois ans d'échanges et de concertation, la nouvelle convention collective nationale unifiée, « Ports et Manutention », a été signée par l'ensemble des partenaires sociaux le 15 avril 2011 et est entrée en vigueur le 3 mai 2011.

A la suite de cette signature, ce sont près de 880 agents relevant auparavant des Grand Ports Maritimes qui ont été détachés, en un mois et demi, auprès des entreprises de manutention et placés sous le même commandement que les dockers.

Nos ports disposent désormais d'une organisation plus rationnelle et efficace. Et vous savez ici, à Dunkerque, ce dont il s'agit. Les acteurs locaux ont en effet constitué, dès les années 1990, des opérateurs de manutention unifiés pour le port Ouest. Votre organisation ainsi que la qualité des relations entre partenaires sociaux constituent en ce sens un modèle pour notre politique.

Il est certes trop tôt pour tirer un premier bilan de cette réforme, six mois seulement après son achèvement.

J'observe cependant que 3, 7 Millions d'EVP (équivalents vingt pieds) ont été traités dans nos ports au cours de l'année écoulée, représentant une augmentation du trafic de 12%.

S'agissant plus spécifiquement des ports du Nord-Pas-De Calais, le trafic est resté dynamique malgré la crise, celui de Dunkerque ayant progressé de plus 15 % et celui de Calais de plus 5%.

Cependant, comme je l'ai souvent rappelé, il nous reste encore beaucoup à faire. Nous devons en effet accompagner cette réforme afin qu'elle soit exploitée au mieux par tous les acteurs concernés.

Aujourd'hui, la moitié des marchandises qui arrivent en France par la mer sont débarquées dans un port étranger. Mon objectif, à moyen terme, est de faire revenir au moins 50% de ce trafic dans les ports français.

La capacité des entreprises à tirer profit de leurs nouvelles marges de manœuvre pour répondre plus efficacement aux besoins de leurs clients sera donc fondamentale.

Et sachez que l'Etat et les collectivités sont pleinement mobilisés pour continuer à aider l'ensemble des acteurs concernés dans ce sens.

Tout d'abord en matière d'investissement, j'entends accompagner les grands ports maritimes et leurs partenaires économiques dans leur mutation, indispensable à la restauration de leur compétitivité.

En effet, nos ports ne doivent pas seulement être sûrs ou fiables, ils doivent également être modernes et bien équipés. L'Etat a donc engagé un vaste plan de relance de près de 450 M€ de crédits, en sus des crédits des contrats de projets Etat-Région.

Les ports doivent par ailleurs se concentrer désormais sur la réalisation de leurs projets stratégiques. L'année 2012 sera en ce sens marquée par le lancement de grands projets, comme le chantier multimodal du port du Havre dont les travaux pourraient commencer en tout début d'année prochaine.

S'agissant du port de Dunkerque, je sais l'attachement de tous les acteurs locaux à la construction du futur bassin « Baltique-Pacifique » et à l'aménagement de nouveaux terminaux en eaux profondes, qui permettront une forte augmentation de la capacité de traitement de conteneurs par le port. Je vous confirme qu'il s'agit également d'une priorité pour l'Etat. Nous y contribuerons financièrement. Le débat public sur ce projet pourrait intervenir à partir du printemps 2012.

La desserte est également un enjeu primordial car elle seule permet l'ouverture du port vers son hinterland.

Aujourd'hui, près de 85% des marchandises sont encore pré et post acheminées par la route alors que, dans d'autres ports européens, cette part représente moins de 60% du trafic traité. L'enjeu est donc de décloisonner nos ports par le développement du ferroviaire, du fluvial et de la route.

Les grands ports maritimes sont par ailleurs au cœur du futur schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Nous les avons également intégrés dans le Réseau de transport européen RTE-T, sur lequel se concentrent tous les enjeux stratégiques de financements européens.

Enfin, je pense qu'il faut aller encore plus loin dans la coordination interportuaire, qui est une des grandes innovations de la réforme de 2008. Il est en effet inacceptable que des ports français puissent être en concurrence. C'est pourquoi je souhaite que la proposition d'Antoine Rufenacht, de rapprochement des trois principaux ports de l'axe Seine, (Le Havre, Rouen et Paris) soit mise en oeuvre.

Je sais que certains demandent déjà une nouvelle gouvernance pour les ports, une régionalisation totale, une nouvelle réforme. C'est un mal français que de vouloir toujours toucher aux institutions, comme si celles-ci étaient la clef unique pour ouvrir

des perspectives. Je crois plus volontiers à la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés, soutenus par l'Etat.

Le port de Dunkerque est à ce titre un excellent exemple. Je tiens à féliciter la mobilisation sans faille des élus locaux pour soutenir cette place portuaire. Depuis fin 2008, le port de Dunkerque a été touché de plein fouet par les effets de la crise économique et la fermeture de la raffinerie des Flandres.

Je me réjouis de constater aujourd'hui une situation bien différente, et je sais combien vos actions ont été déterminantes.

La confirmation par EDF de la réalisation de son terminal méthanier, longtemps espérée, a par ailleurs été un grand soulagement. De même, je tiens à remercier le Groupe CMA-CGM qui joue un rôle majeur dans le rayonnement de la place portuaire dunkerquoise.

L'achèvement de la réforme portuaire souligne donc clairement la volonté de l'Etat de mener, à vos côtés et sur la durée, une politique maritime ambitieuse.

Je suis également convaincu que les créations d'emplois attendues de cette réforme se concrétiseront.

L'Etat continuera à s'impliquer à vos côtés pour faire de nos grands ports maritimes des ports plus compétitifs.

2- Le deuxième grand sujet que je souhaite aborder aujourd'hui est celui de la politique menée en faveur de nos entreprises du secteur maritime.

Dans le contexte actuel que nous traversons, la défense de nos entreprises et de nos emplois doit être notre priorité.

Je sais combien la région Nord-Pas-de-Calais a été particulièrement touchée par le chômage et la désindustrialisation. L'Etat ne vous laissera pas tomber. Nous ne réussissons peut-être pas partout, mais nous interviendrons chaque fois que cela est possible. Et nous y parviendrons d'autant mieux que nous unirons nos forces.

Je pense notamment aux chantiers navals, la Sobrena à Brest et Arno, ici à Dunkerque. Je tiens à saluer la mobilisation remarquable du monde maritime pour que ces entreprises soient sauvées. Je remercie à ce titre le GICAN, le Cluster maritime français et Armateurs de France, pour leur soutien sans faille car une entreprise dont le carnet de commandes est vide est une entreprise sans avenir.

Je pense également, bien sûr, à Seafrance pour laquelle il faut trouver une solution viable et acceptable par l'Europe afin de préserver l'emploi et l'activité dans le Calaisis.

2011 aura été pour tous une année difficile. Le transport maritime, par nature international, est en effet plus que jamais confronté à la concurrence mondiale.

Le transport maritime est par ailleurs aujourd'hui victime de sa surcapacité.

Pourtant nos entreprises sont solides et le Gouvernement ne les abandonne pas. L'effort financier que l'Etat leur consacre chaque année a en effet été maintenu. Les dispositifs d'aide au transport maritime, notamment l'exonération des charges patronales, représentent ainsi, en 2011, environ 70 millions d'euros. Ce seul poste représente près de 70% du budget consacré à la sécurité et aux affaires maritimes.

Dans le cadre du Grenelle de la mer, nous investissons également dans les autoroutes de la mer (à hauteur de 15 millions d'euros) et dans la recherche sur le navire du futur (près de 100 millions d'euros !).

Mais ces efforts doivent également être confortés par une approche plus globale. Je pense notamment aux contraintes de plus en plus nombreuses pesant sur nos entreprises.

Je me félicite de voir s'élever les niveaux de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement, l'Etat a toujours travaillé dans ce sens.

Je sais que vous discuterez cet après-midi de la politique adoptée par l'Organisation maritime internationale et l'Union européenne en matière d'émissions de soufre par les navires.

Que penser d'une réglementation qui renchérit de 40% à 70% les coûts d'exploitation d'un navire et qui risque de remettre sur les routes les poids-lourds que nous avons fait embarquer à bord des autoroutes de la mer ?

Que penser d'une réglementation qui vous impose, d'ici trois ans, de faire naviguer vos navires avec un carburant ou des équipements qui n'existent pas encore ? Nos armements rouliers et passagers ne sont-ils pas suffisamment éprouvés ?

J'ai bien entendu vos inquiétudes sur ce projet, et sachez que je les fais miennes. L'objectif de la réduction de la teneur en soufre des carburants est un objectif nécessaire, car il est un élément indispensable de la compétitivité à long terme du transport maritime. Mais il doit être atteint par des moyens raisonnables. Laisser le dispositif actuellement envisagé s'étendre voir se durcir à travers le projet de directive n'est pour moi pas envisageable.

C'est pourquoi j'ai demandé à mes services de rencontrer le rapporteur de ce texte au Parlement européen afin de lui signifier notre désaccord. La France compte faire clairement entendre sa voix au sein du Conseil européen. Nous travaillons d'ailleurs déjà à une proposition d'amendement. Et soyez assurés que je m'y impliquerai personnellement.

Parallèlement, nous devons nous préparer aux nouveaux enjeux du transport maritime dans le cadre de la politique de développement durable que nous développons depuis trois ans maintenant.

Vous avez notamment souhaité que nous discussions ensemble de la solution que représente le Gaz Naturel Liquéfié (GNL).

Sachez que je désignerai très prochainement un coordonnateur au sein de mes services afin que vous ayez un interlocuteur sur cette question [*ce sera l'ancien directeur adjoint des affaires maritimes, Jean-François Jouffray*].

Je pense également aux armements au pétrole qui, je le rappelle, représentent la moitié de notre flotte en jauge comme en capacité de transport. Avec le déclin du raffinage en France, les obligations liées à la loi du 31 décembre 1992 sur les capacités de transport deviennent obsolètes. Par ailleurs, un nombre croissant de très gros pétroliers sous pavillon français se trouve exposé sur le marché spot, à un moment où les taux de fret ne couvrent même plus les coûts d'exploitation des navires.

Je crois donc, là-encore, qu'il faut être inventif afin de faire évoluer ce régime et soutenir nos armements dans un environnement de plus en plus mondialisé. Je demanderai donc prochainement une mission d'étude sur ce sujet.

Dans ce contexte où la frilosité serait de mise, je me réjouis de l'engagement constant des acteurs du transport maritime.

Le choix du pavillon français en est un dernier exemple. Un exemple de civisme mais aussi un exemple de patriotisme économique. Un câblier vient d'entrer sous registre RIF. Il sera suivi ces prochaines semaines par quatre transporteurs de produits raffinés.

Sachez que je suis déterminé à défendre le pavillon français dans toutes ses composantes et à obtenir sa reconnaissance comme pavillon d'excellence.

D'ores et déjà, j'observe avec plaisir que depuis mars dernier, le dialogue social a repris entre les armateurs et les organisations syndicales et que nous n'avons jamais été aussi proches d'une solution concertée.

Comme pour la réforme portuaire, c'est ainsi que nous avançons le mieux. Ensemble.

Comme nous y invite le Président de la République, je souhaite donc faire de l'année 2012 une année consacrée au développement de l'activité et de l'emploi. Et je pense que le monde maritime, au regard de ses nombreux atouts, dispose à cet égard d'un potentiel remarquable pour irriguer notre économie.

C'est ce potentiel que je m'emploierai, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, à développer pour faire de la mer cette « nouvelle frontière », chère au Grenelle.

La France est naturellement, par sa géographie, deuxième espace maritime au monde, et par son histoire, une grande nation maritime.

Mais j'ai la profonde conviction qu'elle ne redeviendra une véritable puissance maritime qu'à l'aide de la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés. Et la réussite de cette ambition ne pourra être que collective.

Je vous propose donc aujourd'hui de contribuer à bâtir - ensemble - la politique maritime que nous mènerons pour 2012 et au-delà.

Je vous souhaite à toutes et à tous de fructueux échanges tout au long de ces assises et vous remercie de votre attention.