

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

## Déclaration du groupe des Entreprises

Aujourd'hui, 90 % des marchandises transportées dans le monde transitent par la voie maritime. Le transport maritime est donc au cœur de nos échanges commerciaux. Pourtant alors que ces échanges ont progressé en 2016, cette même année, le transport maritime a vécu une période extrêmement difficile. Taux de fret au plus bas, surcapacités, faillites de petites et grandes sociétés et exercices déficitaires pour l'essentiel des acteurs. Il aurait d'ailleurs été nécessaire à notre sens de mieux mettre en évidence le poids économique de ce secteur ainsi que son dynamisme.

La France possède le numéro trois mondial du secteur et de nombreuses compagnies familiales, PME. Comme l'indique l'annexe à l'avis ces compagnies sont tournées vers le « quality shipping » avec un pavillon français plus sûr, respectueux de l'environnement et des normes sociales élevées. Ce choix positif crée aujourd'hui un différentiel de compétitivité qu'il faut prendre en compte dans nos recommandations.

Dans un environnement international fortement concurrentiel, nous devons donc prêter une attention particulière à ces entreprises et ne pas altérer leurs conditions d'exploitation. Pour se différencier, elles doivent dès aujourd'hui investir dans les nouvelles technologies, réorienter et former les marins aux nouveaux modes de navigation qui s'appliqueront à eux dans les prochaines années. Cette proposition bien que présente dans l'avis aurait mérité d'être approfondie, en n'hésitant pas à s'extraire des schémas actuels. Comme nous l'avons vu en audition, certains pays sont déjà beaucoup plus avancés que nous en termes d'innovation et de formation et nous ne devons pas manquer ce virage technologique.

Par ailleurs, le niveau d'exigence normative fixé aux entreprises françaises du transport maritime fait qu'elles souffrent d'une distorsion de concurrence exercée par des pavillons tiers de l'UE, mais également au sein même de l'Union. Le rapporteur a d'ailleurs traité de ce sujet et propose de renforcer les contrôles ; nous ne pouvons bien entendu que souscrire à cette proposition afin de mieux identifier les compagnies qui ne respectent pas les règles.

Corrélativement, il est également indispensable d'améliorer et de développer la compétitivité des infrastructures portuaires permettant aux navires de décharger leurs marchandises dans de bonnes conditions et de réduire leur impact sur l'environnement. Aujourd'hui, nos ports sont en perte de vitesse économique, il faut que cela cesse ! L'amélioration de la chaîne logistique, en particulier au

travers des infrastructures d'interconnexion est également vitale pour retrouver le dynamisme économique de la filière.

Nous avons plus de réserves sur la partie liée au démantèlement et aux pollutions. En effet, les armateurs français ont fait beaucoup de progrès et ont investis pour améliorer leurs performances en la matière. Aussi, plutôt que de chercher à les pénaliser, il est indispensable de les inciter à continuer à porter une attention particulière à ces questions, la RSE pourrait être un moyen. Cela passera aussi par le développement d'une filière européenne de démantèlement des navires, à condition de la rendre véritablement accessible aux utilisateurs.

Enfin, deux points particuliers ont attiré notre attention :

- la question de la conditionnalité des aides que l'on ne pourrait envisager que si les critères sont objectivement prédéfinis, lisibles et évaluables et surtout s'ils sont adaptés aux entreprises concernées ;
- la responsabilité élargie des industriels (du producteur). Comment pourrait-elle s'appliquer dans ce secteur sans pénaliser nos chantiers ou nos compagnies ? Cela ne pourrait donc être envisagé qu'au niveau mondial.

Au final, le groupe des entreprises a voté l'avis.