

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

Déclaration du groupe des Professions libérales

Dans le monde, 90 % des marchandises sont transportées par voie maritime, ce qui représente plus de 180 millions de conteneurs par an, dont 70 % sont transportés dans les eaux européennes.

La France bénéficie d'un incroyable atout : ses territoires ultramarins qui font d'elle le deuxième espace maritime au monde.

Malgré cela, elle ne figure qu'au trente-et-unième rang mondial.

Le transport maritime, tous secteurs confondus, ne représente que 22 000 emplois sur les 640 000 que compte l'union Européenne dans ce secteur.

Les perspectives de croissance pour notre pays sont donc énormes.

Encore faudrait-il que la France se donne les moyens de réussir et qu'elle adopte avec l'Europe une détermination commune face à deux urgences :

- la lutte contre le dumping social et contre la concurrence déloyale des pavillons de complaisance ;
- la simplification et l'harmonisation des formalités administratives.

Si le développement du transport maritime est une réalité et même une nécessité, son impact sur l'environnement est considérable. Ses émissions ont progressé de 66 % entre 1990 et 2012. Et si rien n'est fait d'ici 2050, elles pourraient encore croître jusqu'à 250 % !

L'argument de l'impact en CO2 sur l'environnement, qui serait six fois moindre pour le maritime que le routier, doit être relativisé car le transport maritime utilise majoritairement du fioul lourd pour sa propulsion. Un seul cargo pollue autant que 50 000 voitures terrestres et la pollution de l'air serait responsable d'environ 60 000 décès prématurés par an et coûterait 58 milliards d'euros.

Il est donc temps d'agir, notamment en développant de nouveaux carburants, de nouvelles motorisations et de nouveaux modes de propulsion des navires.

En attendant, des mesures simples peuvent être encouragées : la réduction de 10 % de la vitesse par exemple entraîne une diminution de la consommation d'environ 19 % et donc des émissions correspondantes.

Mais il y a une autre urgence : 75 % des navires en fin de vie échouent sur les plages du Sud-Est asiatique dans des cimetières marins à ciel ouvert.

Le démantèlement des navires est donc un enjeu à la fois environnemental et économique :

- d'une part, les navires en fin de vie sont dangereux pour l'environnement et pour la santé. Un meilleur encadrement mondial du recyclage est indispensable ;
- d'autre part, ce recyclage est aussi un vivier d'emplois. Saluons l'entrée en vigueur, au 31 décembre 2018, du règlement européen, qui imposera le démantèlement des navires battant pavillon européen dans un chantier agréé.

Félicitons, au passage, les trois entreprises françaises qui figurent sur la « liste blanche » des dix-huit premières entreprises européennes agréées.

Le transport maritime européen, qui ne représente aujourd'hui que 1 % du PIB européen, constitue un atout à valoriser de façon maîtrisée pour développer de nouveaux secteurs d'activité, sources d'emplois. Il est donc indispensable d'allier croissance et développement durable, afin de réduire son impact sur l'environnement et sur la santé.

L'avis prend bien en compte tous ces aspects. Aussi, le groupe des professions libérales l'a voté.