

Contribution de l'Institut Français de la Mer au Livre vert de la Commission européenne sur la politique maritime de l'Union européenne

Une ambition maritime pour l'Europe

L'Institut Français de la Mer (IFM) ne peut que se féliciter que l'Union européenne (UE) manifeste une ambition maritime collective dont le Livre vert n'est qu'une première étape. L'institut travaille à ce que cette ambition puisse émerger dans un pays trop souvent ignorant des choses de la mer. Toute son action se mobilise sur cette tâche. C'est dans cette démarche qu'il a d'ailleurs été conduit à initier le Cluster maritime français (CMF) et à renforcer le Cluster maritime européen dont le CMF est l'un des « moteurs » essentiels (il en assume la vice-présidence).

En regroupant les acteurs privés de la filière comme l'IFM le fait pour l'ensemble de la communauté maritime française, le CMF, d'une part, a fait prendre conscience à ses membres de leurs compétences réciproques, de leur complémentarité et de leur solidarité, d'autre part, a donné au monde maritime professionnel français une capacité renouvelée de proposition auprès des autorités politiques et de promotion du fait maritime auprès de l'opinion publique.

Les clusters, lieux de concertation et d'échange aux niveaux national et européen, sont devenus inséparables du paysage maritime européen. Ils démontrent quotidiennement la solidarité intereuropéenne des « maritimes » de l'UE. Face à la mondialisation des échanges, face au développement accéléré de la Chine et de l'Inde, face à la puissance technologique et économique de l'Amérique du Nord, l'Europe maritime doit s'obliger à se consolider et à se renforcer. Elle possède de nombreux fleurons. Elle peut en développer d'autres.

La contribution de l'IFM au considérable effort de réflexion initié par le Livre vert de la Commission est modeste. Mais elle peut être utile au lancement de quelques projets ciblés destinés à donner un contenu concret à la politique maritime européenne en vue de créer plus de richesses et plus d'emplois sur notre continent et de mieux exploiter une économie maritime qui pourrait aujourd'hui aux yeux de l'IFM être beaucoup plus prospère en Europe.

Une optimisation économique de la mer

Les activités maritimes européennes doivent être compétitives dans un univers économique totalement mondialisé où aucun protectionnisme ne peut s'exercer. La réussite économique de « l'industrie maritime » passe dorénavant dans l'UE par une démarche de qualité dont la finalité est le respect des hommes et de la nature, démarche qui est au surplus une chance pour la valeur ajoutée de l'économie européenne pouvant s'inscrire tout naturellement dans une perspective de mondialisation vertueuse.

La compétitivité ne peut en effet être conquise et maintenue que par une démarche de qualité et un intense effort de R & D (recherche et développement) dans les technologies innovantes visant tant la filière maritime que portuaire. La chaîne de transport doit viser l'efficacité : économie des moyens en personnel - sûr parce que très qualifié - pour chaque unité de production ou de service dont le nombre peut ainsi être multiplié et donc contribuer à la consolidation de l'emploi ; économie en combustible pour les navires permettant ainsi une navigation encore plus propre ; rapidité et fluidité du traitement portuaire des navires et des marchandises... Elle doit viser simultanément la sécurité (et la sûreté) : la réduction des risques liés aux facteurs humains est au cœur de cette problématique et doit s'accompagner d'un effort de formation et d'ergonomie intense.

Les outils à développer sont des programmes de recherche ciblés et identifiés à faire conduire par des pôles et des plateformes technologiques comme Waterborne où s'expriment les partenariats publics-privés. Les clusters maritimes nationaux et les pôles de compétitivité mer doivent jouer le rôle de fédérateurs de ces énergies. Les entreprises industrielles du secteur dont l'échelle appartient plus à celle des PME qu'à celle des multinationales doivent être en mesure en s'appuyant sur ces structures d'élargir leurs marchés au niveau communautaire puis au niveau mondial, sous réserve sur ce dernier point que soit bien organisée par l'UE une « défense » efficace de la propriété industrielle.

La convergence des recherches civile et militaire doit être recherchée au niveau européen - bien que chacun sache qu'elle a des limites - partout où cela est possible. Il en est ainsi dans des domaines aussi différents que l'hydrodynamique, la propulsion électrique, la manœuvrabilité, les architectures de coques sûres, l'automatisation des opérations de conduite des navires, les procédures de navigation (hydrographie, système anti-collision), les satellites dédiés aux activités maritimes de navigation, de surveillance de la mer et d'observation de l'océan, les télécommunications d'urgence, l'ergonomie des emplois...

Le soutien aux activités maritimes ne doit passer qu'exceptionnellement et temporairement par des subventions publiques (cas de l'ouverture d'autoroutes de la mer), par contre, il doit se manifester avec détermination et rigueur dans la sanction à l'Organisation mondiale du commerce des comportements abusifs et notamment s'attacher à éviter les pratiques financières déloyales telles que le maintien artificiel de cours bas de leur monnaie par certains États pour favoriser une compétitivité artificielle. Les cours des monnaies asiatiques perturbent par exemple le marché de la construction navale, précarisent l'industrie européenne sur des « niches » vulnérables et l'expulsent des marchés massifiés de navires de charge (porte-conteneurs, navires-citernes...).

Un environnement de réciprocité de traitement des entreprises européennes du secteur maritime vis-à-vis de leurs concurrentes est indispensable à leur bonne santé économique et à l'émergence de nouveaux entrants.

Le transport maritime

Caractéristiques de systèmes incapables de pérennité, les régimes d'aides nationaux aux transports maritimes sont appelés à disparaître. Doit s'y substituer, un environnement juridique et très probablement social commun pour une activité économique extraterritoriale (qui s'exerce hors des frontières de l'UE). Cette approche implique de considérer que la haute mer est un *no man's land* fiscal que chaque État membre devra respecter.

Les normes applicables aux pavillons européens ne peuvent pas être hors du droit commun mondial. Elles doivent se calquer sur les normes internationales et les armateurs européens doivent les respecter intégralement. Les actions de l'Europe (UE et États) à l'Organisation maritime internationale (OMI) et à l'Organisation internationale du travail

(OIT) doivent converger vers la mise en place d'une police universelle du respect des conventions ratifiées en s'appuyant sur une police commune des États (européens) du port, comme cela est d'ailleurs plus qu'amorcé avec les missions d'harmonisation de l'Agence européenne de sécurité maritime (AESM). Elles doivent s'exercer également à mettre en jeu la responsabilité des États du pavillon. Aux yeux de l'IFM, le troisième paquet – surnommé *Erika 3* – est à ce dernier titre à la fois une « première » remarquable et une priorité urgente.

Une agence financière européenne devrait être mise en place pour accompagner l'industrie maritime européenne dans le démarrage des autoroutes de la mer intra-européennes, seule alternative réellement écologique et économique au tout routier. Ce ne sont pas tant des aides qu'attendent les opérateurs sur les *starting-blocks* que des concours au démarrage, jusqu'à l'équilibre à obtenir en trois ou cinq ans maximum, dont une partie pourrait être constituées d'avances remboursables.

La construction et l'équipement navals

Les chantiers navals européens doivent connaître dorénavant un environnement de développement semblable aux conditions offertes aux industries aéronautique et spatiale européennes dont le succès est à souligner. Ce qui a été fait avec le concours des États et de l'Europe dans l'air et l'espace doit pouvoir se renouveler sur et sous la mer. Une nouvelle ambition européenne est à engager capable de faire reprendre par l'Europe la place qu'elle n'aurait jamais dû céder. Trêve d'attitude doctrinale, c'est sur une démarche pragmatique qu'il faut engager une initiative européenne pour « la Navale ». La politique chinoise en la matière mérite d'être examinée à l'aune de cette ambition. Un système commun d'avances remboursables pourrait être mis en place. Sa gestion pourrait être confiée à l'agence financière européenne chargée d'accompagner l'industrie maritime européenne (cf. autoroutes de la mer, ci-dessus). Il faudrait même peut-être, à terme et si les industriels eux-mêmes sont intéressés, faire surgir un « Merbus » ou un « Arianocéan » aux côtés d'Airbus et d'Arianespace.

Le quasi désert de la recherche publique européenne en construction navale (un seul projet retenu dans le 6^e programme commun de recherche et de développement (PCRD) est à souligner. L'industrie navale serait-elle mal aimée ou sa compétence dans les hautes technologies serait-elle trop souvent et injustement masquée par son image d'industrie traditionnelle ? L'IFM invite en conséquence l'industrie et l'UE à une nouvelle et vigoureuse initiative de recherche et développement dans la construction navale à l'occasion de la mise en forme des futurs PCRD. Cette initiative devra être audacieuse dans ses projets et orientée vers les avancées technologiques susceptibles d'appuyer la compétitivité internationale des industriels européens. Citons entre autres, et seulement à titre de « pistes », la recherche en automation de la conduite du navire et la recherche sur la manutention horizontale des conteneurs.

Les travaux maritimes

Ce n'est pas parce que l'industrie européenne tient une place éminente sur de nombreux créneaux de ce secteur que celui-ci peut être négligé par la politique maritime commune. Les entreprises de travaux publics portuaires développent les nouvelles technologies des ports flottants spécialisés (gaziers...) ou non en coordination avec l'industrie parapétrolière *offshore*. Celle-ci de son côté montre (l'Europe et en particulier la France sont au premier rang) par son dynamisme et son initiative dans un secteur à fort potentiel de

création de richesses, un savoir-faire mondial. De même les câbliers européens tissent la majeure partie de la toile des télécommunications mondiales sous-marines.

À noter ce point très important que les nouvelles technologies sous-marines (notamment la conduite d'engins sans pilote et l'acoustique) mises en œuvre dans ces industries rencontrent les besoins de la défense comme ceux de la recherche océanographique. Cette convergence permet de mieux focaliser les programmes de recherche induits par ces technologies de pointe auxquels la politique maritime de l'UE doit s'associer.

La filière portuaire

Les ports sont un maillon essentiel de la chaîne de transport. Le commerce extérieur de l'Europe pourrait peut-être, en l'absence de crises extrêmes et pour un temps, se passer d'une flotte marchande européenne, mais il ne peut à aucun moment se passer de ports. Cette caractéristique place les ports à part dans l'économie maritime. Ils ne sont pas soumis à la pression concurrentielle de la mondialisation aussi directement et immédiatement que les autres activités maritimes, même si bien sûr ils n'y échappent pas. De leur situation monopolistique ou quasi monopolistique d'après-guerre, certains ont trop longtemps joué et ont en conséquence régressé ; d'autres, au contraire, ont su opportunément saisir la chance de l'ouverture des frontières européennes et de la concurrence qui en est née pour se développer... et progressivement prendre des parts sur un marché de plus en plus communautaire et de moins en moins segmenté en parts nationales.

Il en résulte qu'il y a moins un trop-plein de ports en Europe que trop de ports inadaptés aux contingences et contraintes du *just in time* de la logistique moderne : fiabilité, coût, rapidité du transit portuaire. Aussi toute spécialisation des ports européens n'obéissant pas au libre jeu de l'offre et de la demande ou toute recherche administrée d'une concentration des activités portuaires seraient appauvrir et rendre vulnérable la filière portuaire européenne.

Il est en conséquence indispensable que l'UE ne donne pas une prime aux ports installés et permette l'émergence de nouveaux projets dans des ports actuellement moins bien placés ou sur des sites neufs. Or cette émergence se heurte à un double obstacle :

- écologique : les directives environnementales européennes postérieures à la construction des ports, ajoutées à des processus locaux démocratiques mais sophistiqués et parfois pervers, bloquent de trop nombreux projets. Parfois elles semblent aussi détournées de leur finalité pour protéger non pas les oiseaux et autres espèces fragiles, mais des situations acquises. Comment ne pas interpréter ainsi la lenteur de certaines procédures d'agrément ? L'IFM invite, entre autres, l'UE à mettre en pratique une approche environnementale des constructions d'infrastructures portuaires, qui tienne compte de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (à la tonne transportée) du fait de l'utilisation de la voie maritime pour les transports intérieurs de l'UE.

- financière : devant la persistance de la complexité, des rigidités, et de l'absence de transparence du secteur, la Commission européenne a publié le 10 décembre 1997 un Livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes en proposant de distinguer les investissements selon qu'ils appartiennent à l'ordre régalién, au service public ou aux opérations commerciales. Ce dispositif d'harmonisation du financement des investissements portuaires, réaliste et de bon sens, conforté par une possibilité de soutien des États aux investissements périphériques des régions excentrées (problématique d'aménagement du territoire), doit être appliqué dans l'UE et contrôlé.

Les trois cents ports de l'UE de plus d'un million de tonnes ou 200 000 passagers sont les points de transit du réseau transeuropéen multimodal de transport susceptible de

développer le cabotage maritime en alternative aux transports terrestres. Mais ce, sous réserve de lever l'un des principaux obstacles au développement du *short sea shipping* européen à savoir les verrous monopolistiques des professions portuaires. Il n'y aura d'intermodalité dans les transports intérieurs de l'UE avec le concours de la voie maritime que si les contraintes qui existent dans l'exercice du cabotage maritime intraeuropéen sont levées et que le coût de transit portuaire est « raisonnable » tout en permettant naturellement le maintien de standards sociaux légitimes, ce qui ne paraît pas contradictoire. L'IFM ne peut que soutenir l'effort de la Commission pour atteindre cet objectif.

L'énergie des mers

La mer produit à ce jour peu d'énergies de substitution. Le développement de l'exploitation des sources d'énergie d'origine maritime n'est pour l'essentiel que dans une phase expérimentale. Même l'usine marémotrice de la Rance qui approche de son jubilé, reste une unité pionnière. On peut considérer que les obstacles au développement des énergies renouvelables d'origine maritime sont multipliés par trois par rapport à ce que l'on constate sur terre. Ce sont ces obstacles combinés avec une énergie fossile bon marché qui ont arrêté historiquement les efforts de recherche et de développement sur des programmes prometteurs.

Ainsi la recherche sur l'énergie thermique des mers engagée en France entre les années 1920 et les années 1970 a été arrêtée faute de moyens. Sa relance est aujourd'hui impérative bien qu'elle ne concerne que les eaux tropicales des régions ultrapériphériques européennes et non le continent.

Développer pour la terre la production d'énergies renouvelables en mer à partir des énergies cinétique (marées, courants et houle), thermique et osmotique des eaux marines nécessite comme le Livre vert en esquisse l'idée une initiative spécifique au milieu marin. L'effort public de soutien à la recherche dans ce domaine doit en effet tenir compte du handicap maritime. Le Japon et les États-Unis l'ont déjà compris. Le programme de recherche devra s'appliquer à développer également des sources d'énergie renouvelables pour le navire par transposition de technologies terrestre et maritime telles par exemple l'énergie solaire notamment photovoltaïque, l'énergie éolienne par effet Magnus et l'énergie de la houle.

L'exploitation des ressources biologiques

En ce qui concerne la pêche et la conchyliculture, les cinq objectifs majeurs de la future politique maritime européenne doivent être :

- assurer aux professionnels une sécurité au travail comparable à celle des métiers terrestres ;
- préserver la rentabilité des entreprises du secteur ;
- viser leur durabilité par une politique de la ressource ;
- accompagner socialement les évolutions structurelles s'avérant nécessaires ;
- développer une concertation de proximité pour formaliser les mesures opérationnelles.

L'aquaculture ne peut pas se développer durablement et concurrentiellement avec le concours des sous-produits de la pêche destinée à l'alimentation humaine. Il est indispensable en conséquence d'aller vers l'abandon des pêches minotières et de promouvoir par des incitations initiales au démarrage des solutions de substitution telles la pêche du krill dans les eaux froides boréales et australes. L'aquaculture a besoin de disposer de parcs d'élevage adaptés à son activité. La concurrence des activités humaines sur le littoral conduit à s'interroger sur le développement de « piscicultures marines » à l'intérieur des terres pour lesquelles un programme européen de développement pourrait voir le jour.

Une juste valorisation des produits de la mer est la condition du maintien d'une filière pêche en Europe. Cet objectif peut être atteint par le principe du marché unique et, en conséquence, par élargissement progressif des marchés localisés. L'interconnexion des criées à l'échelle nationale puis européenne est à organiser dans des délais raisonnables, avec les moyens de communication les plus modernes : un réseau européen IP¹ de commercialisation du poisson de débarque est à installer dans le cadre de la politique de l'Europe bleue.

La maîtrise des coûts d'exploitation passe par la modernisation des techniques de pêche axée sur la moindre consommation d'énergie et la sélectivité des engins de pêche. Dans ce domaine, le soutien à l'innovation est trop absent de la politique de l'Europe bleue. L'effort de recherche sur la ressource doit être complété par un effort de recherche appliquée sur l'outil de production. Un changement de politique est nécessaire.

L'amélioration de la productivité commerciale des navires de pêche impose enfin le maintien d'un contrôle rigoureux du respect des totaux autorisés de capture. L'IFM note sur ce point que la tolérance zéro ne pourra être réellement mise en œuvre que si les contrôles sont faits dans le respect des contrôlés (et notamment de l'appréciation du coût des contrôles négatifs, actuellement ignoré par l'administration), ne perturbent pas leurs planning de marée inconsidérément et sanctionnent les contrevenants dans un esprit de justice qui commande le bon sens.

La cessation des aides à la construction depuis 2004 s'avère particulièrement désastreuse pour la filière. Aide à la restructuration des entreprises pour qu'elles acquièrent un niveau de viabilité économique et aide au renouvellement de la flotte sont impératives.

Les mesures proposées ci-dessus sont les seules à traiter véritablement au fond la question de la sécurité au travail des pêcheurs européens. Au-delà des nécessaires rajeunissement et modernisation des flottes, deux actions majeures sont à entreprendre :

- l'indispensable amélioration de la culture de sécurité dans le cadre de la formation des pêcheurs, et, à ce titre, la convention STCW-F² de l'OMI pourrait utilement être mise en œuvre d'une manière appropriée au niveau européen sans attendre son entrée en vigueur au plan international ;
- un plan de généralisation de l'*Automatic Identification System* (AIS) sur l'ensemble de la flotte de pêche ; ce dispositif (pouvant pour la pêche côtière se substituer au VMS³) doit être engagé sur cinq ans avec le concours croisé de fonds européens et de la participation des intéressés en commençant par l'équipement des pêcheurs des zones les plus périlleuses de la mer du Nord et de la Manche (y compris pour les embarcations de moins de 15 mètres). À cet égard aussi, le 3^e paquet doit être appliqué dans les meilleurs délais.

La préservation de la ressource par des objectifs de reconstitution des stocks (objectif du rendement maximal durable en 2015) est une ardente obligation : les zones interstitielles d'interdiction temporaire de capture sont à prévoir seulement à partir de programmes de recherche ciblés sur les espèces à haute valeur ajoutée. La mise en place d'aires marines protégées et leur gestion seront ainsi optimisées, et pourront être mieux acceptées.

L'emploi dans le secteur maritime européen

L'étude de la DG FMA⁴ « *An exhaustive analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources* » de septembre 2006 montre que les activités maritimes

¹ Internet protocol.

² *Standards of Training, Certification and Watchkeeping – Fish.*

³ *Vessel monitoring system.*

⁴ *Directorate general Fisheries and Maritime Affairs* : Direction générale : Pêche et affaires maritimes.

du secteur marchand, tourisme littoral exclu, emploient en Europe plus de 1 920 000 personnes. Malgré ses insuffisances et approximations, cette étude démontre l'importance stratégique du secteur, d'autant qu'elle est probablement « sous-évaluatrice »...

Une politique maritime européenne ne peut se comprendre que si elle génère des emplois et un savoir-faire. Or le savoir-faire maritime est proportionnellement de moins en moins en mer - où il reste toutefois essentiel - et de plus en plus à terre au point que, dans de nombreux secteurs, les créations nettes d'emploi n'existent plus qu'à terre. Les métiers à terre ne sont plus destinés à satisfaire seulement des activités induites (exemple de la logistique du navire) mais aussi principales (exemple des *shippingmen* chargés de collecter le fret pour les navires).

L'emploi de navigants tend inmanquablement à diminuer voire à disparaître pour certaines fonctions (timoniers, officiers radio...). D'une part, le métier s'il n'est pas toujours dur et dangereux, comme à la pêche, n'en est pas moins éprouvant parce qu'il s'exerce loin de son foyer et, en conséquence, le recrutement dans une population se tarit à mesure que le niveau de vie de celle-ci s'élève et que des emplois terrestres à qualification comparable offrent des rémunérations de même niveau. D'autre part, pour la marine marchande, la productivité du travail connaît une progression plus rapide que la croissance du trafic : elle a été multipliée par 100 en 60 ans (calcul effectué sur le transport de ligne des marchandises diverses). Peu d'activités humaines ont connu une telle progression.

Or ce taux de progression de la productivité du navigant ne ralentira pas. La crise des effectifs déjà « programmée » va au contraire la stimuler. Il n'est dans les moyens d'aucune politique d'arrêter cette tendance profonde. Il vaut mieux pour l'industrie maritime européenne l'appliquer en pionnier plutôt que la suivre en dernier. Le MITI⁵ au Japon a été depuis les années 1970 avec son programme *manning zero* l'initiateur d'une politique d'avant-garde en ce domaine plus de dix ans après qu'aux États-Unis, soit né le conteneur. Il a des émules dans les pays asiatiques émergents. Si l'Europe ne prend pas cette voie, les pays asiatiques sauront la prendre. L'IFM, en réaffirmant qu'à la mer, les machines ou systèmes les plus sophistiqués ne pourront jamais permettre de faire l'impasse sur le facteur humain (mais en revanche, peuvent transformer les métiers et en créer de nouveaux) ne peut qu'encourager l'UE à s'engager dans cette dynamique par une politique adéquate de recherche et développement.

La diminution des personnels embarqués sur les navires est compensée par l'augmentation du inéluctable du nombre de navires et aussi par de nouveaux recrutements à terre qui induisent eux-mêmes des emplois indirects, augmentant in fine la demande de travail dans les pays de siège des armements. La démonstration de cette évolution est d'ores et déjà faite par la télémaintenance en salle blanche à terre qui remplace dans certains cas et dans certaines circonstances les quarts machine à la mer (exemples des paquebots voiliers des Ateliers et Chantiers du Havre et de certaines flottes de transports de gaz naturel liquéfié (GNL) en Extrême-Orient).

Les marins

Il y aura toujours des navigants (en UE, en 2005, 190 000 emplois embarqués pour 300 000 emplois dans le transport maritime) et ils resteront nombreux notamment dans les transports de passagers et les *ferries*. Dans ce secteur, il est donc indispensable de s'assurer de deux conditions complémentaires :

- le *dumping* social dans les relations maritimes intra-européennes doit être formellement

⁵ Ministère de l'industrie et de la recherche.

interdit. La préférence communautaire doit jouer. Ceci veut dire que des non-Européens ne pourraient travailler sur des navires du trafic intra-européen, que s'ils sont des immigrants légaux et recrutés dans les conditions d'emploi des nationaux.

- l'interopérabilité des personnels européens quel que soit le pavillon du navire est à encourager. Un navigant français doit être en mesure de servir sur un navire danois ; inversement un Danois doit pouvoir servir sur un navire français. L'application de la libre circulation des hommes au monde maritime ne peut être qu'un stimulant pour développer la qualité sur mer, dès lors qu'elle se fait dans des conditions de concurrence loyale, en particulier sur le plan social.

Le *dumping* social concerne également le transport international quand il conduit à l'exploitation abusive de marins du Tiers-monde. Il est en conséquence d'une importance majeure que la Convention du travail maritime 2006 de l'OIT soit mise œuvre dans les meilleurs délais, notamment parce qu'elle permettra aux États du port du Mémorandum de Paris de sanctionner les navires sous normes sociales de l'OIT. L'IFM invite l'UE à diligenter un calendrier de ratification pour les États membres et à user de sa politique de coopération internationale pour stimuler la ratification d'États tiers.

La norme STCW est le standard international reconnu de compétence dans la navigation marchande. Loin d'être un handicap au recrutement des personnels navigants, elle devrait en élargir la base. Faut-il encore qu'une émulation mais aussi une synergie entre formations européennes soit organisée ! L'IFM propose que l'UE étudie un dispositif d'échange propre aux élèves officiers de la marine marchande européenne, leur cursus spécifique les mettant trop souvent en marge du programme universitaire Erasmus. Que l'UE ose un programme Grotius d'échanges entre pays européens permettant de relancer dans l'ensemble des États membres, y compris dans les États non littoraux, des formations et un recrutement en Europe pour la flotte de commerce européenne qui va manquer d'officiers à court terme !

Les emplois maritimes

Une fois extraits des statistiques les navigants à la pêche et au commerce, l'activité maritime européenne génère à terre plus de 1 300 000 emplois (forces maritimes d'État et tourisme littoral exclus). L'IFM note l'importance de la consolidation et du développement de cet emploi qui marque le savoir-faire de l'Europe. Les formations multiples nécessaires à ces activités sont actuellement produites, souvent de manière trop peu organisée et harmonisée, au sein du système de formation générale des États membres.

L'Europe maritime se développera en intéressant au fait maritime l'ensemble de ses populations, et notamment, celles qui se trouvent éloignées de la mer. L'IFM propose deux voies complémentaires :

- Il est important de stimuler dans l'enseignement supérieur la formation des cadres de la filière maritime. Partout dans les facultés des sciences, des sciences économiques et de droit ainsi que dans les grandes écoles où des spécialisations maritimes peuvent exister, il est indispensable de créer, de maintenir et de développer des unités de valeur et des diplômes maritimisés. Il est important que les centres d'enseignement supérieur situés à distance du littoral participent à cet essor. L'UE pourrait à ce titre développer une politique spécifique de soutien aux régions enclavées (défavorisées) qui veulent développer dans leur enseignement supérieur des filières maritimes.

- L'UE devrait également encourager la naissance dans les États membres d'Universités de la Mer, de taille suffisante et dédiées aux problématiques maritimes. Celles-ci auraient une fonction pilote d'innervation du tissu universitaire européen, en tant que centres d'accueil de

doctorants et pôles d'excellence maritime permettant de stimuler dans des domaines aujourd'hui en jachère, la R & D résultant de l'observation des métiers (ergonomie du travail à la mer), de l'accidentologie, des meilleures pratiques... Ces universités plus prestigieuses, et pouvant se jumeler, engloberaient naturellement le « cœur de métier » que reste la formation d'officiers de marine aux responsabilités et compétences toujours plus élevées, mais aussi le dépasseraient largement par la mise en place et l'interpénétration de formations supérieures maritimes diversifiées menant à des diplômes LMD⁶ adaptés aux différents métiers maritimes, dont beaucoup sont nouveaux. Les États de l'UE seraient ainsi en mesure d'accueillir une quinzaine d'Universités de la Mer qui constitueraient un réseau d'excellence maritime européen à rayonnement mondial.

L'action publique en mer

C'est à la puissance publique qu'il revient d'assurer la sécurité et la sûreté en mer. Cette double mission ne relève pas des mêmes méthodes, mais use de moyens communs. L'urgence de ces questions dépend pour chaque État littoral de sa position géographique par rapport au risque ou à la menace.

La sécurité des voies de communication européennes

L'urgence pour la France est de s'assurer que les voies de communication européennes majeures dont elle a la responsabilité, sont sûres et que les catastrophes maritimes dont son littoral pourrait subir les conséquences, sont réellement inévitables. L'IFM ne peut que saluer l'excellent travail fait par l'UE depuis l'accident de *l'Erika* et attend avec impatience et sur bien des points la mise en œuvre du troisième paquet, même s'il estime absolument indispensable d'en discuter certains points. Il remarque en outre que la gravité des accidents non intentionnels ne doit pas conduire à les criminaliser. L'erreur est humaine quand bien même aurait-elle des conséquences très graves. Autant la mer exige le respect d'une obligation de moyens sévèrement contrôlée, autant elle ne peut impliquer une obligation, absolue ou aveugle, de résultat.

De même, l'IFM conteste la notion « d'autorité indépendante » pour les zones-refuge, telle qu'elle est présentée dans le 3^e paquet. Il considère d'ailleurs que le rôle de l'UE doit absolument et légitimement être de s'assurer que les États membres ont mis en œuvre des procédures et mécanismes de décision efficaces pour la protection de leurs côtes, leurs « meilleures pratiques », mais en aucun cas d'imposer un modèle unique qui est réducteur et donc inapplicable. Le Sosrep britannique, montré en exemple, avant de prendre une décision majeure, en rend compte, bien naturellement au gouvernement britannique, tout comme le fait un préfet maritime à l'égard du gouvernement français. Bien que la réponse donnée à l'événement soit locale, la responsabilité du traitement des graves événements de mer relève comme toute catastrophe à laquelle un pays doit être en mesure de faire face, du pouvoir politique.

L'effort de sécurité n'est pas à relâcher comme il en a été fait état ci-dessus pour le secteur de la pêche. Parmi les mesures spécifiques, il en est une qui pour l'heure n'a jamais été réellement évoquée au niveau gouvernemental, c'est celle des cargaisons dangereuses dont il faut interdire le transport sur mer alors même qu'elles peuvent être utilisées sur le lieu de leur production. C'est le cas du fioul n° 2. Employé à produire de l'électricité en sortie de raffinerie, ce produit noir extrait du bas de la colonne de raffinage – lors même qu'il est

⁶ Licence - master - doctorat.

raffiné en Europe du nord – est exporté pour ne pas dépasser les quotas locaux de gaz carbonique rejeté dans l’atmosphère. Pour prévenir une pollution légère, l’Europe du nord place les côtes de l’arc Atlantique européen sous un risque de pollution majeure. Une mesure d’interdiction intelligente d’exportation (et bien entendu d’importation) est en conséquence à promouvoir au niveau européen. Seuls alors pourraient être transportés par voie de mer les combustibles de propulsion de navires dès lors que les normes environnementales en cours les plus exigeantes ont ou auront été respectées.

Le contrôle par l’État du port en Europe a atteint un niveau de qualité remarquable, pour lequel l’action continue et rigoureuse de l’AESM est à saluer. Il est en effet important que l’UE s’assure par un audit permanent de l’homogénéité des conditions de son application dans les ports européens. Il est notamment indispensable de s’assurer que les agents portuaires d’autorité chargés des contrôles (sécurité des navires, douane, police de l’immigration, officiers de santé) traitent les équipages embarqués sur les navires avec humanité et respect et non comme des suspects. L’accueil des équipages étrangers dans les ports européens est une image de l’Europe qui se colporte à travers le monde. Donnons à cette image le visage que l’UE mérite.

La sûreté des frontières maritimes de l’Europe

À une époque où la question de la sécurité intérieure et celle de la sécurité extérieure de l’Europe ne sont plus séparables l’une de l’autre, l’exigence de sûreté est non seulement à traiter dans les eaux européennes (problématique du code ISPS⁷) mais également dans la profondeur de l’espace océanique (concept de sauvegarde maritime). Ses finalités duales sont :

- surveillance des pêches ;
- traitement des risques et menaces émergents (immigration illégale, trafic de drogue, piraterie, *hijacking* et terrorisme) ;
- sécurité extérieure.
- sauvetage en mer.

L’Europe bleue ne détectera la pêche illicite dans les eaux sous contrôle européen qu’avec des moyens satellitaires communs (radars embarqués à fonction *doppler*) couplés avec le VMS. L’Europe de Schengen ne répondra réellement à la question de l’immigration illégale par voie maritime que si les opérations de prévention se font dans les pays de départ et de transit. La même approche concerne le trafic de drogues pour lequel les arraisonnements ont souvent lieu en plein Atlantique après détection du trafic dans les ports des pays de départ. Dans le domaine du terrorisme maritime, c’est sur le renseignement extérieur et la coopération internationale que repose la prévention : les menaces visent non seulement les eaux européennes mais également les intérêts maritimes européens à travers le monde (exemple du *Limburg*).

Les moyens d’un contrôle européen de la mer

Dans le régime présent des piliers qui lie l’UE aux États membres, c’est aux États de faire respecter leur souveraineté dans leurs eaux maritimes telles que définies par la Convention de Montego Bay et de s’assurer qu’en haute mer, leurs intérêts ne sont pas menacés par des comportements douteux. En Europe, chaque État en relation avec son histoire et sa configuration géographique a développé sa meilleure pratique. Le modèle

⁷ *Interface ship & port facility security code.*
Juin 2007

français de l'action de l'État en mer a démontré ses qualités en termes de coût efficacité. La véritable problématique de l'action publique en mer est, en vue d'une maîtrise de la situation maritime, la coordination des moyens de surveillance et des moyens d'intervention, ces derniers devant être formatés pour le risque ou la menace à prendre en compte.

Les moyens banalisés interopérables d'intervention en mer étant considérés comme de la responsabilité des États membres (sauf en matière de forces de dépollution), l'effort commun porte sur la maîtrise de l'information maritime pour laquelle l'EU doit concevoir un Spationav à vocation atlantique et méditerranéenne. L'effort récent engagé par l'AESM de collecte d'imagerie commerciale de surveillance (de type Radarsat, Spotimage...) destinée notamment à détecter les pollutions volontaires des navires dans les eaux européennes aidera à établir les spécifications d'un dispositif sous contrôle public de collecte d'informations de la situation maritime à des fins de sécurité et de sûreté.

L'UE a une responsabilité majeure dans quatre domaines :

- S'assurer qu'il n'y a pas de trou de vulnérabilité dans la frontière maritime européenne, lié au manquement d'un État.
- Conforter les moyens d'intervention des États par des outils communs de surveillance :
 - mise en place, selon une méthodologie proche de celle du *Critical Infrastructure Warning Information Network* (CIWIN), d'un réseau d'échange IP d'informations intra-européen de surveillance orienté sûreté intérieure de l'Europe (exemple : il faut que toute information AIS-LRIT⁸ non réservée destinée au pays du port de destination soit communiquée au pays côtier dans les eaux duquel le navire transitera) ;
 - participation et coordination de la construction d'un réseau Spationav de surveillance à vocation duale de l'espace maritime atlantique et méditerranéen, couplé avec l'AIS – LRIT (navires de commerce), l'AIS et le VMS (navires de pêche), par détection des présences au moyen d'une constellation satellite et de radars trans-horizons haute fréquence (HF).
- Achever à moyen terme la politique de soutien au déploiement d'une force d'intervention en mer capable de répondre à une catastrophe écologique majeure : mise en place d'un navire dépollueur en alerte sur chaque bassin maritime, stade ultime des bonnes pratiques mises en place actuellement (affrètements dits en *stand-by* de navires de commerce adaptés à la dépollution par l'AESM).
- Négocier des accords de coopération avec les États d'où viennent les risques et menaces sur le modèle du programme MEDA.

Ces considérations conduisent naturellement l'IFM à estimer que la problématique de la création d'un éventuel corps de garde-côtes européen sur le modèle américain (coûteux et au demeurant pas toujours aussi exemplaire que son image extérieure le laisse penser) n'est pas à l'ordre du jour.

La dimension mondiale de la mer européenne

La mer européenne n'est pas constituée des seules eaux des atterrages de la presqu'île européenne du continent asiatique et de ses mers intérieures. Sa dimension est mondiale du fait tant de la prise en compte dans l'UE des régions ultrapériphériques (RUP) de l'Espagne, de la France et du Portugal que des territoires d'outre-mer (assimilés à des États ACP⁹ au niveau communautaire) du Danemark, de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni. La zone économique exclusive (ZEE) contrôlée par les intérêts européens représente trois fois celle des États-Unis qui est le pays qui dispose de la plus grande ZEE mondiale.

⁸ *Automatic Identification System - Long range Identification and Tracking of ships.*

⁹ États Afrique – Caraïbes – Pacifique.

L'UE doit s'interroger sur la place à donner aux « points d'appui » sous souveraineté de pays européens dispersés dans l'océan mondial dans le cadre de sa politique maritime. Un exemple permet d'illustrer ce potentiel. La mise en place d'un contrôle « régional » par l'État du port dans le monde entier est une nécessité pour l'industrie maritime européenne. Or seuls les deux Mémoranda de Paris et de Tokyo opèrent actuellement de manière satisfaisante. L'Europe pourrait s'appuyer sur ses RUP pour catalyser avec le concours technique et coopératif de l'AESM le démarrage réel de Mémoranda régionaux qui tardent à prendre leur envol (Guadeloupe et Martinique pour le Mémorandum Caraïbes ; Guyane pour le Mémorandum de Montevideo).

L'IFM ne peut que constater la faible productivité de l'exploitation des ressources de cette ZEE mondiale. Il ne peut également que constater la faible productivité de l'exploitation de la haute mer par les pays européens quand on la compare à celle des pays de la couronne pacifique. La production d'origine maritime de l'Europe ne satisfait pas ses besoins et engendre un déficit commercial croissant. Ce constat est explicitement ou non une des sources de l'émergence d'une conscience européenne en vue de développer une politique maritime commune.

Paris, 15 juin 2007