



le Grenelle
de la Mer

CNT

Observations du Conseil National des Transports

16 juin 2009



La présente contribution a fait l'objet d'une large concertation et a été approuvée, à quelques nuances près, par les membres du CNT qui ont participé à la section permanente du 16 juin 2009. Elle n'a pas été approuvée par la CGT qui considère ce texte « hors sujet ».

Le Conseil National des Transports se félicite de l'attention portée à la mer, élément capital du bien être des populations de la planète et vecteur essentiel d'une politique durable de transport. Il rappelle son intérêt pour le transport maritime tel qu'il s'était antérieurement exprimé dans ses avis sur le Grenelle de l'environnement et sur le schéma national de Développement Durable.

Il est particulièrement heureux qu'ait pu s'élaborer une approche concertée des conseils impliqués à un niveau ou un autre par le Grenelle de la Mer.

En complément de la position commune avec le CSMM et le CSENIM, le CNT, dans son domaine de compétence, attire plus particulièrement l'attention sur les points suivants :

- En préalable, il rappelle la place très majoritaire du transport maritime et des ports dans les échanges mondiaux; La qualité de la relation des ports avec leur hinterland est un enjeu majeur de la compétitivité économique d'un pays.
 - Le développement durable est à la croisée du développement économique, d'une satisfaction sociale et d'une attention portée à la préservation de l'environnement. Le CNT se félicite de l'importance accordée par les groupes de travail sur les progrès attendus en matière de protection de l'environnement, en particulier concernant les transports. En ce sens, il encourage toutes les actions permettant d'utiliser les modes les plus pertinents et d'assurer leur complémentarité.
 - Le passé n'a pas démontré notre aptitude à dégager toute la valeur ajoutée possible et de nombreux trafics se sont détournés vers d'autres ports. La valorisation de notre transport maritime passe par des « ruptures » tant dans la gestion des ports que dans la mise à disposition d'infrastructures de desserte des ports, efficaces et fiables. La récente réforme portuaire va dans ce sens et il conviendra d'en suivre très attentivement la mise en place. En outre, les efforts en terme de desserte des ports sont à poursuivre et amplifier.

- En ce qui concerne la desserte interne des ports, le CNT est particulièrement sensibilisé à la qualité de leurs voies, essentielles à la manutention entre les divers terminaux, tant sous l'angle de l'infrastructure que sous celui de l'exploitation étant fait observer qu'une partie importante des acteurs sont sous autorité publique ; autorité qui a un devoir de produire un service fiable et performant.
- Il adhère aux propositions formulées par le groupe de travail « *Entre menaces et potentiels* » visant à concevoir le port du futur pour concilier développement des activités et meilleure protection de l'environnement ; il s'interroge cependant sur le concept de ports « off shore », tant est vitale la relation avec l'hinterland et sur l'importance du lien qui devrait, de toute manière, lier cette plate-forme au continent ; beaucoup de terminaux « en mer », tel Antifer pour le Havre, sont déjà des ports off-shore. A cet égard, la notion de bassin versant a certes été abordée mais pourrait utilement être complétée par la notion de bassin au sens économique du terme, desservi par un réseau maillé de ports intérieurs englobant les ports secs ;
- S'il ne partage pas l'idée que « *le défaut de compétitivité économique du transport maritime face au transport routier serait lié à l'absence d'internalisation des coûts d'infrastructure routière et des coûts environnementaux de ce dernier* »¹, il rappelle que les décisions communautaires et les dispositions en cours d'adoption en France au titre du Grenelle de l'environnement ont pour objet d'établir à cet égard une meilleure égalité de concurrence entre modes ; le CNT a toujours recommandé cette intervention de la puissance publique par la fiscalité, mais aussi par la mise à disposition des infrastructures à un coût adapté, exploitées de manière à permettre fiabilité et bonne qualité de service avec, de manière exceptionnelle, des aides au démarrage (cas du transport combiné fer/route et voie d'eau/route, cas des autoroutes de la mer en projet...)
- Le transport maritime est fort peu coûteux ; son prix, établi à l'échelle mondiale, se renchérit du fait des évolutions des coûts de l'énergie, des normes environnementales et des nécessaires progrès sociaux. Toutefois, son extraordinaire capacité de massification le maintiendra à des niveaux très compétitifs ; en permettant une mobilité accrue, il est un puissant facteur de développement, mais la puissance publique doit aussi réfléchir aux moyens – qui ne peuvent se concevoir que dans le cadre d'une régulation mondiale et à minima européenne – d'éviter qu'un transport trop bon marché n'incite à des localisations de lieux de production par trop déconnectés des lieux de consommation induisant, outre des problèmes d'emploi, des déplacements indus de marchandises et des atteintes à l'environnement sans relation avec le service rendu.
- Le CNT place les questions sociales au centre de la problématique de développement durable, au même titre que les préoccupations environnementales et économiques, et les trois conseils se sont attachés à souligner le nécessaire équilibre à préserver entre ces différentes composantes. Le CNT tient particulièrement à la prise en compte de cette dimension sociale notamment par la formation des équipages, outil d'anticipation des évolutions et mutations des métiers, par un effort soutenu d'amélioration des conditions de travail et de vie des marins, comme de leur sécurité ; il rappelle que la première convention internationale du travail a été négociée dans le secteur du transport maritime mais sa ratification par la France est encore attendue à ce jour.
 - Le CNT a, à maintes reprises, insisté sur la nécessité de garder pour l'avenir des réserves foncières portuaires afin de permettre, le jour venu, le développement des ports dans le plus grand respect de la qualité des sites, en les préservant tout à la fois d'un urbanisme ou d'une protection prématurée excessive qui seraient irréversibles et obèreraient l'avenir.

¹ L'internalisation des coûts d'infrastructure routière et des coûts environnementaux a forcément une incidence sur les questions sociales précise la CFDT.

- Le CNT soutient toute politique de développement du transport maritime, en particulier sous forme d'autoroutes de la mer, étudiées au cas par cas à l'aune de leur efficacité énergétique et en termes d'émissions, mais souhaite une préparation plus active de l'avenir de manière à substituer dès que possible et autant que possible le transport² de caisses au transport de camions afin de favoriser des transferts modaux massifs vers le ferroviaire et le fluvial : l'emballage médiatique pour les camions sur les trains ne doit pas occulter le côté « anti-économique » d'un système qui consisterait à « doubler » des outils de transport pour l'acheminement d'une marchandise déterminée.
- Le CNT souhaite des actions de recherche et de développement de la mécanisation de la manutention dans les ports à l'instar de ce qui s'est réalisé dans les grands ports du Nord. De même, la recherche et les nouvelles technologies (cf. sur les moteurs par exemple) doivent permettre de réduire les effets néfastes sur l'environnement de l'activité issue du transport maritime.

Le CNT souhaite pouvoir être tenu informé du résultat des évaluations qui restent à réaliser pour valider les mesures préconisées et de pouvoir donner, en toute connaissance de cause, un avis sur la politique du transport maritime qui conclura l'ensemble de ces travaux.

² bien plus performant tant en terme d'énergie que d'émissions de GES