

François COMMEINHES, Sénateur-Maire de Sète, membre de l'Assemblée parlementaire de la Méditerranée / Mayor of Sète, Member of Parliamentary Assembly of the Mediterranean.

« *La Mer est un espace de rigueur et de liberté* » écrivait Victor Hugo.

Force est de constater que le monde de la mer semble encore aujourd'hui à beaucoup un ténébreux abîme dont les politiques publiques se détournent souvent.

En dehors de quelques espaces maritimes resserrés comme la Méditerranée ou la mer de Chine méridionale et de quelques grandes routes maritimes, les océans restent de vastes déserts vierges de toute occupation humaine. La mer est une réalité gigantesque que nous avons devant nous sans toujours la voir pleinement pour tout ce qu'elle est.

Sans entrer dans une approche exhaustive des vertus et ressources de la mer, je souhaiterais insister sur quatre points introductifs

Le premier point est que la mer est une infrastructure essentielle du XXI^{ème} siècle, qui sera sans doute le plus maritime de toute l'histoire de l'humanité. Sans la mer, il n'y a pas de mondialisation. D'une part, elle permet le transport de 80 % des marchandises échangées dans le monde, soit plus de 10 milliards de tonnes par an. De nos jours, le chargement d'un seul porte-conteneurs représente 1000 Airbus A 380 cargo ou 6000 gros camions. Et le coût est dérisoire : le transport d'un conteneur de 20 tonnes entre la Chine et l'Europe coûte moins cher que celui d'un seul passager par avion. Cela justifie des investissements gigantesques comme le creusement d'un second canal de Panama ou l'élargissement du canal de Suez.

D'autre part, la mer permet d'assurer, via les réseaux de câbles sous-marins, la quasi-totalité des communications internationales, à des coûts également très faibles. D'ores et déjà, des réseaux de fibres optiques sont en cours de mise en place sous la future route maritime de l'Arctique, dont le bénéfice attendu est de réduire de 50 millisecondes le temps de transit des informations bancaires entre l'Europe et l'Extrême Orient, actuellement d'environ 230 millisecondes via Suez et la route traditionnelle des Indes.

Le deuxième point est que la terre dépend directement de la mer. En 2020, 70% de la population mondiale vivra à moins de 60 kilomètres des côtes. La mondialisation repose aujourd'hui sur un réseau de mégapoles de Los Angeles à Jakarta, en passant par Rio de Janeiro, Dubaï, Londres, Mumbai, Istanbul, Singapour, Hong Kong ou Kobé pour n'en citer que quelques-unes, et toutes ces cités géantes sont d'abord des ports. Il n'y a pas de grand pays industriel qui ne soit pas aussi un grand pays maritime. C'est une loi intangible, de la Venise d'hier à la Chine d'aujourd'hui.

Le troisième point est que la mer est et demeure la source de la vie. Elle y est apparue voici plus de quatre milliards d'années. Le sang humain en conserve d'ailleurs la mémoire, puisque sa composition ionique est très proche de celle de l'eau de mer. Aujourd'hui, près de trois milliards d'hommes dépendent des ressources halieutiques pour leur alimentation. Et les océans sont indispensables à la régulation de la terre et de son atmosphère, en absorbant 90 % de la chaleur produite et un tiers des émissions de carbone. Autant le dire, sans la mer, point de vie sur la planète.

Le quatrième point est que la mer est un gisement inestimable de ressources énergétiques, minérales et biologiques. Les océans recèlent 90% des hydrocarbures et 84% des métaux rares: on présente souvent ces réserves reposant au fond des océans, et les permis, qui se multiplient en haute-mer, comme le symptôme d'une nouvelle ruée vers l'or. C'est sans compter les microalgues qui promettent non seulement de la nourriture, des engrais, des cosmétiques et des médicaments, mais aussi des carburants de troisième génération et des plastiques « bio ». Il faut savoir qu'un seul litre d'eau de mer contient un milliard de bactéries et cent mille micro-algues. Ce n'est donc pas le bleu d'un désert que l'on observe depuis l'espace, c'est le bleu de la vie. Ce trésor immense est encore largement inconnu: à ce jour, seulement 300 000 espèces vivantes du milieu marin, des micro-organismes aux organismes supérieurs, ont été recensées alors que leur nombre est estimé à plusieurs millions. Le marché mondial des bioressources marines est évalué à 2,8 milliards d'euros et croît de plus de 10% par an.

En France, et ce sera l'objet des explications auxquelles je vais me livrer, la mer est un atout majeur pour la France, un levier de croissance permettant de créer de la richesse et des emplois, une «*croissance bleue*» du titre d'une récente loi votée par le parlement Français. en octobre dernier. Comme le montrent les statistiques publiées récemment par l'INSEE, de la pêche aux biotechnologies bleues, un demi-million de personnes travaillent dans l'économie maritime en France, ce qui représente 2% de l'emploi national.

Le parlementaire que je suis, mais aussi le maire du premier port de pêche méditerranéen que j'ai l'honneur d'être a toujours soutenu les initiatives visant à avancer dans la direction d'une modernisation et d'une rationalisation de notre économie portuaire et maritime.

Par touches successives, le Parlement Français, comme l'Italie avec de nombreuses politiques publiques, s'engage à l'élaboration d'une véritable politique maritime qui permette de tirer des espaces marins un bénéfice économique et stratégique, tout en prenant en compte les nécessités liées à la protection de l'environnement. Pour aller plus loin, nous devons engager une dynamique commune, dans le cadre européen et je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour que la France se mobilise que ce soit au niveau de notre parlement, des instances européennes et de l'assemblée parlementaire dont je suis membre..

Mes mandats électifs m'ont permis de rencontrer l'ensemble des acteurs impliqués de près ou de loin dans les activités liées à la mer : armateurs, marins, pêcheurs, ostréiculteurs, conchyliculteurs, exploitants en aquaculture, professionnels de la plaisance, spécialistes des énergies marines renouvelables... De ces dialogues, je me ferai ici le porte parole pour faire le point sur les besoins de ces secteurs en termes de simplification, de clarification et parfois de financement.

Une priorité pour nos ports : renforcer la compétitivité du secteur de l'armement maritime et des ports de commerces !

Nous devons articuler nos efforts selon cinq axes :

- accélérer le processus de simplification administrative ;
- rénover la gouvernance des ports de commerce ;
- améliorer l’employabilité des gens de mer et leur protection ;
- développer l’attractivité du pavillon français
- renforcer la sûreté et la sécurité.

En 2014, on recensait 13 850 marins français au commerce et 295 navires de commerce sous pavillon français.

Le transport maritime est générateur d’emplois à terre. Ainsi, en 2012, le transport maritime et fluvial, de passagers ou de marchandises (y compris les services portuaires) représentait 45 100 personnes, la construction et la réparation navales, 38500 personnes, les travaux publics maritimes et fluviaux, 5000 personnes et les services parapétroliers et paragaziers offshore, 3100 personnes.

Cependant, on constate une réduction préoccupante du nombre d’emplois dans certains secteurs : entre 2006 et 2012, 4 000 emplois ont été supprimés dans le transport maritime et fluvial et 6 700 dans l’industrie de la construction navale.

Le nombre de navires de commerce a également fortement diminué. Par exemple, la flotte de transport –qui constitue l’une des composantes de la flotte de commerce et comprend les navires pétroliers, les navires de charge et les navires à passagers – a perdu 40 navires entre janvier 2005 et janvier 2015.

L’effacement maritime français est donc devenu préoccupant sans pour autant être irréversible. Nous pouvons encore donner à notre pays la crédibilité maritime qu’il mérite si nous décidons d’avoir une véritable ambition pour notre flotte et pour l’emploi maritime.

Plus compétitif, le pavillon français pourrait être l’outil privilégié d’une politique de promotion du secteur maritime français, et l’impulsion pour une politique maritime européenne, une chance pour les coopérations infra-méditerranéennes, ce qui demande des efforts pour :

- Effectuer un choc de simplification administrative permettant de rendre le système plus lisible pour les acteurs;
- Renforcer l’employabilité des marins, le développement de leurs activités et améliorer leur protection en luttant contre la concurrence déloyale;
- Développer l’attractivité du pavillon français.

Aucun texte maritime, aucune politique publique en la matière, qu'elle soit nationale ou européenne ne peut faire l’impasse sur les interfaces essentielles entre la terre et la mer que constituent les ports.

Maire de Sète, cette notion est pour moi un élément moteur pour toute action, comme je l'imagine pour mon collègue Maire de cette magnifique ville de Gênes.

Il y a 350 ans donc, le Cap de Cette, presque île sauvage et quasi désertique, mettait au monde des jumeaux : la ville et son port.

Bien que des compétences, depuis, aient scindé juridiquement cette gémellité, dans les cœurs des sétois, il n'en est rien. Et voilà, pour chacun d'entre nous, ce que représentent ville et port: notre lieu de vie à nul autre pareil, formant Sète, ce premier chaînon de notre existence, si cher à Paul Valéry. Que tout sétois garde en son cœur, et vers lequel, si la vie l'en a éloigné, il lui tarde de revenir

Ainsi, économiquement, socialement, plus que jamais, tous les acteurs de notre bassin de vie se doivent de coopérer en bonne intelligence. Comme nous y invitait Paul Valéry: Mettons en commun ce que nous avons de meilleur, et enrichissons-nous de nos mutuelles différences!

La ville de Sète et l'Etablissement Public Régional du Port de Sète Sud de France sont exemplaires en la matière, guidés par une même passion, la seule qui m'anime : celle de notre territoire, de son passé, de son avenir.

Ces dernières années le port de Sète, c'est l'organisation des assises de la mer en 2013, avec 1.600 congressistes du monde maritime ; l'implosion des silos sur le môle Masselin, devant une foule de Sétois ; l'énorme succès d'Escale à Sète, merveilleuse association propriété de ses 400 bénévoles, qui ont organisé la plus grande manifestation maritime de la Méditerranée, recevant 350.000 visiteurs en mars 2016 – avec en perspective, l'escale de l'Hermione, qui fera sa première entrée en Méditerranée et restera une semaine dans notre port fin mars 2018. C'est aussi un développement futur ambitieux où la puissance publique comme les fonds privés abondent chacun à hauteur de 250 millions d'euros.

Historiquement, les grands ports de commerce européens ont joué un rôle décisif dans le processus de désenclavement des grandes parties du monde. Ils sont aujourd'hui des espaces majeurs de la mondialisation. Ces organismes portuaires ont évolué vers des structures complexes, de plus en plus aménagées.

A nous de réécrire une nouvelle page de l'histoire de nos ports de commerce, où l'Europe et la Méditerranée seront les forces motrice, dans une vague imagination et d'ambition !