



Le trait d'Union

Document militant d'information syndicale n°16



Pour une politique maritime intégrée ...

« En France, on n'a toujours pas de pétrole mais on n'a plus d'idée ! »

Débat sur la pollution des véhicules diesel et l'alignement de la taxation sur l'essence, menace de fermeture des raffineries françaises, mission sur la compétitivité du pavillon français, baisse de commande au sien des chantiers navals. Et si tous ces sujets recouvraient une même problématique ?

La France est structurellement dépendante des produits pétroliers, l'approvisionnement s'effectue par voie maritime, la moitié de la demande française correspond à du gasoil que nos raffineries ne produisent pas suffisamment tandis qu'elles « débordent » d'essence qu'il nous faut exporter.

Notre dépendance aux produits pétroliers

1973, choc pétrolier. Avec une consommation annuelle de 112 millions de tonnes, la France prend conscience de sa forte dépendance au Pétrole. Aujourd'hui, malgré les progrès effectués sur la consommation des véhicules, les plans d'incitation pour l'isolation des bâtiments et le développement d'un parc nucléaire qui fournit 75 % de l'énergie électrique, la France reste tributaire des importations de produits pétroliers. Avec, en 2012, une consommation annuelle de 73 millions de tonnes, soit celle enregistrée en 1985, la baisse régulière constatée depuis 10 ans nous place encore à un niveau de dépendance critique.

Dès lors, la sécurité de notre approvisionnement, la diversification de nos fournisseurs comme notre capacité à raffiner le brut deviennent un enjeu de sécurité et d'indépendance nationale.

En 2005 les ouragans Katrina et Rita ont paralysé les raffineries de la côte Est des Etats-Unis mettant le marché mondial en tension. L'Agence Internationale de l'Energie a activé les mécanismes d'urgence pour la gestion des ruptures d'approvisionnement. Les stocks stratégiques ont été mobilisés, y compris en France, non sans difficulté. Les stocks stratégiques français ne sont pas conçus pour être utilisés rapidement car « *une part importante de ces stocks n'a pas été localisée à proximité immédiate des raffineries, de manière à minimiser les coûts.* » ref : p3 référé n° 62097 de la Cour des Comptes 25/10/2011

Ainsi apparaît que les stocks stratégiques demeurent incapables de pallier le manque induit par un nouvel incident climatique majeur combiné à un conflit dans un pays exportateur (Venezuela, Iran, Irak, Syrie, ...).

D'aucuns diraient « *le pire n'est jamais sûr* », certes, mais pour autant, « *il n'est jamais décevant* ». La France peut-elle s'offrir ce risque ? Alors que nous faisons de la dissuasion nucléaire la pierre angulaire de notre souveraineté, il suffirait qu'à quelques milliers de kilomètres, une « main invisible » nous coupe le robinet pour que notre pays soit paralysé.

L'investissement dans les énergies renouvelables et en particulier les énergies marines restent une voie de sortie. Cela prendra du temps avant d'achever la mutation pour sortir de notre dépendance aux énergies carbonées. D'ici là, les piliers de notre sécurité énergétique : approvisionnement, transport, raffinage doivent être préservés.

Raffinage : Le Marché Français en déséquilibre

La France est aujourd'hui le pays européen le plus touché par la crise du raffinage. « *Le choix de politique fiscale effectué dans les années 80 en faveur du gazole, orientation considérée comme la plus favorable pour les constructeurs automobiles français, spécialisés dans les moteurs diesel, a entraîné un déséquilibre de la demande de produits pétroliers en défaveur de l'essence. Le secteur du raffinage en subit les conséquences puisque le processus de traitement du pétrole brut fournit des quantités de produits finis (essence, gazoles et autres) quasi fixes. Dès lors, le secteur français du raffinage est depuis de nombreuses années en situation de surproduction d'essence et d'importation de gazole.* » Ce qui autorise la Cour des Comptes à conclure : « *Désormais l'écart sur la taxation du diesel n'est plus un choix de fiscalité mais pose un problème d'approvisionnement.* »

Ainsi s'éclaire d'un jour nouveau le débat actuel sur la taxation du diesel. Loin de se résumer à la pollution, réelle, des émissions de particules par les moteurs anciens, il prend sa source dans un problème structurel de capacité de raffinage et de dépendance aux approvisionnements.

La moitié de la demande française (38,1 sur 75,3 millions de tonnes) correspond à du gasoil que les raffineries ne produisent pas suffisamment.

Ce déséquilibre structurel n'est pas nouveau, il est accentué par la stratégie de délocalisation des entreprises de raffinage. Ainsi la Cour des Comptes souligne : « dans un souci de rentabilité de leurs investissements [ndr et d'augmentation de leurs profits], (les grands groupes pétroliers) participent à la construction d'unités de raffinage situées à proximité des lieux d'exploitation ou à proximité des nouvelles zones de croissance de la demande. »

La recherche du moins disant social et environnemental dicte, là aussi, la réorganisation du secteur.

Dans ce contexte, le tribunal de commerce vient de rejeter les offres de reprise de Petroplus le 16 avril 2013, tandis que l'Etat, de son côté, n'a pas fait jouer la clause d'interdiction de fermeture dont il dispose théoriquement par application de l'art. 8 de la loi n° 92 – 143 portant réforme du régime pétrolier, codifiée dans le code de l'énergie suite à l'ordonnance n° 2011-504 du 9 mai 2011 :

« Les projets d'acquisition ou de construction d'une usine exercée de raffinage de pétrole brut ainsi que les projets d'arrêt définitif ou de démantèlement d'une ou plusieurs installations comprises dans une usine exercée de raffinage de pétrole brut ou de produits pétroliers doivent être notifiés à l'autorité administrative un mois avant leur mise en oeuvre.

Après avis de la commission interministérielle des dépôts d'hydrocarbures, l'autorité administrative peut s'opposer dans un délai d'un mois après la notification prévue à l'alinéa précédent aux opérations projetées si celles-ci sont de nature à nuire à l'approvisionnement pétrolier du pays ou perturbent gravement le marché. Les opérations projetées ne peuvent être engagées durant ce délai, sauf si elles font l'objet d'un accord explicite. »

La volonté du gouvernement n'y est pas. Le marché mondial se réorganise, l'Etat laisse faire librement et sans entrave. Ce qui encourage les responsables du secteur à souligner la « faiblesse de compétitivité » des raffineries françaises sans, bien entendu, pointer le dumping environnemental qui s'opère.

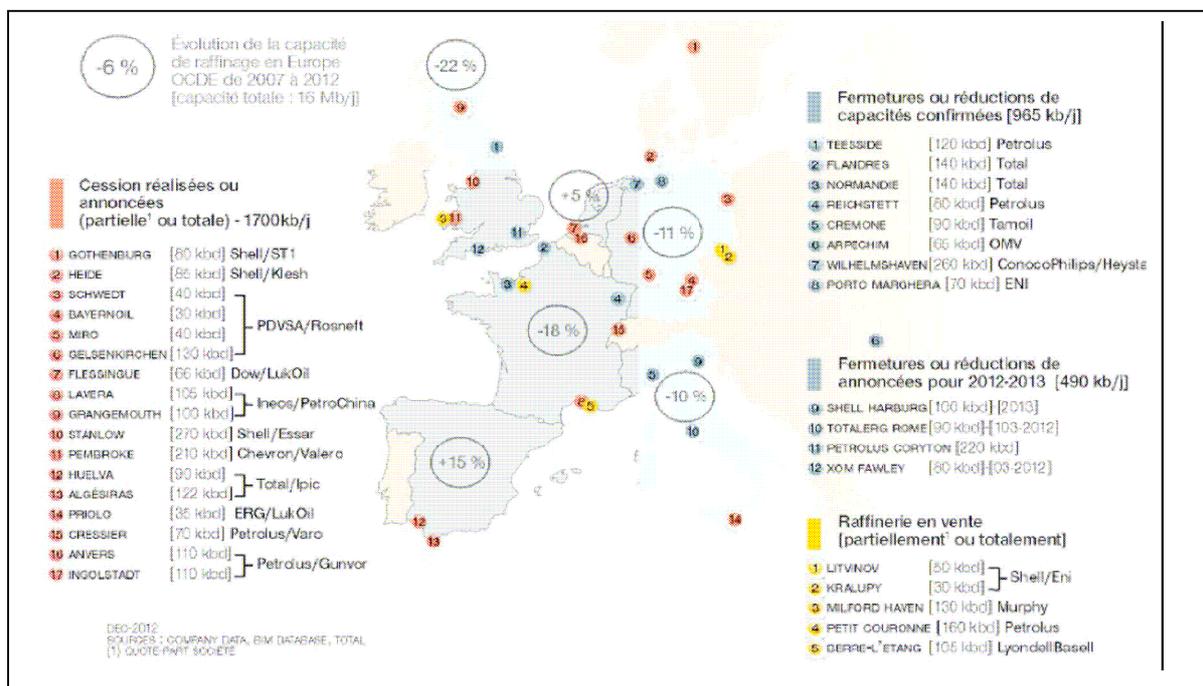
Ainsi, selon Louis SCHILANSKY, Président de l'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP), les marges de raffinage sont retombées à 17 dollars la tonne contre 34 en moyenne en 2012, année assez bonne « grâce » à des fermetures de raffineries en Europe et aux Etats-Unis et à des arrêts techniques programmés. L'objectif de rentabilité visé est de 28 à 30 dollars la tonne, loin des 15, 21 et 14 dollars enregistrés durant la période 2009 – 2011. Pour l'UFIP « c'est catastrophique », « les raffineurs français ont accumulé 2 milliards d'euros de pertes » durant cette période. Le bénéfice colossal annuel des compagnies pétrolières lui, n'est pas mis en parallèle pour relativiser « cette perte catastrophique. »

Il résulte que la capacité française de raffinage a baissé de 18 % depuis 2009. Avec la fermeture de Pétroplus et de LyondellBassell à Berre, cette chute avoisine les 30 %. Il ne reste plus que huit raffineries en activité contre douze il y a encore trois ans. Que fait le gouvernement et son ministre du redressement productif ?

La capacité française de raffinage est de 81,6 millions de tonnes, ramenée à 69 millions de tonnes avec la fermeture de Pétroplus et de LyondellBassell (12,5), pour une consommation annuelle de 75,3 millions de tonnes. **La France vient de passer, par volonté politique, en zone de dépendance structurelle aggravée.**

Ajustement des Capacités de raffinage en Europe de 2007 à 2012 :

-6 % (- 30 % pour la France soit 4 raffineries sur 12). Surcapacité estimée + 15 % soit une dizaine de raffineries.



La Flotte de Commerce : un enjeu stratégique pour la France

90 % des marchandises transportées dans le monde empruntent un mode maritime. En France, 72 % des importations et exportations, représentant 100 millions de tonnes de marchandises, sont acheminées par la mer.

Le pavillon français qui occupait encore le 10^{ième} rang mondial en tonnage dans les années 70 (5^{ième} dans les années 60) est aujourd'hui placé au 29^{ième} rang. La France réalise environ 5 % de la valeur du commerce mondial tandis que sa flotte représente 0,75 % du tonnage de port en lourd mondial. Notre pays est dépendant des flottes étrangères et des fluctuations du marché mondial du transport maritime pour ses approvisionnements et ses exportations. Ici encore, le déficit structurel place notre pays dans la main des marchés.

En matière d'approvisionnement énergétique, cette dépendance revêt une faiblesse stratégique accentuée par l'évolution récente des compagnies maritimes qui ont dépavillonné une part de flotte de transport pétrolier.

Transport pétrolier sous pavillon français : de mal en pis :

Avec la **disparition de la compagnie BW Marine** l'an passé et le plan de départ « volontaire » de 58 navigants chez Maerks Tankers France en février dernier, les capacités de la France en matière d'approvisionnement sont réduites comme peau de chagrin.

Maerk Tankers France, qui armait en 2012 une flotte de sept navires sous pavillon français : six chimiquiers - les Maersk Claire et Clarissa (45.000 tonnes de port en lourd), les Maersk Etienne, Elliot, Ellen et Edward (37.000 tpl) - et un transport de pétrole brut, le Maersk Sandra (320.000 tpl), affrété par Total, **vient de dépavillonner deux navires.**

Reste la SOCATRA, compagnie de transport pétrolier dans laquelle l'Etat est actionnaire, pour garantir notre approvisionnement. La SOCATRA dispose actuellement de 14 navires double-coque – 10 navires de 37 000 à 45 000 tonnes de port en lourd et 6 pétroliers caboteurs de 7 500 tonnes – d'une moyenne d'âge de 4 ans. La flotte sera complétée par 7 navires actuellement en construction (2 navires de 37 000 tonnes, 1 navire de 50 000 tonnes et 4 navires de 7 500 tonnes) ce qui est **notoirement insuffisant pour couvrir les besoins.**

Il manque une vingtaine de navires de 40 000 t pour assurer notre approvisionnement.

Transport pétrolier de produits bruts ou raffinés : La France dépendante

L'analyse des résultats portuaires de 2012 fait ressortir la part substantielle concernant les hydrocarbures. Ce seul secteur représente à lui seul, 120 millions de tonnes qui se décomposent comme suit (millions de tonnes) :

- 55,3 Mt de produits raffinés dont :

- 4 Mt d'exportation d'essence excédentaire des raffineries majoritairement vers les Etats-Unis,
- 20,5 Mt de gasoil importé principalement de Russie et de Norvège.

- 64,5 Mt de pétrole brut.

Cette analyse serait incomplète sans la part concernant les importations de GAZ qui représente 11 millions de tonnes : 3,35 GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié), 7,7 GNL (Gaz Naturel Liquéfié).

La loi n° 92 – 143 portant réforme du régime pétrolier assure un monopole aux compagnies françaises pour une partie des importations de pétrole brut. Elle ne couvre ni les produits raffinés ni le Gaz.

Ainsi 66 millions de tonnes, soit 51 % de nos besoins restent hors champ réglementaire.

La CGT et Armateurs de France « d'accords » pour une évolution réglementaire.

L'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP), craignant pour ses marges, est vent debout contre toute modification de la loi de 92 tandis que les représentants des armateurs et des marins montent au créneau pour une modification législative.

Ainsi, le 13 février dernier, lors de l'annonce du plan social chez Maerks Tankers, les deux parties déclaraient de conserve : « *Nous n'avons aucune assurance du gouvernement sur l'élargissement de la loi de 1992 au transport de produits raffinés, s'insurge Jean-Philippe Chateil, ancien officier de Maersk Tankers et secrétaire général adjoint de la Fédération des officiers CGT. Si on laisse partir les navigants du pétrole, la filière française va disparaître et sera impossible à remonter car les compagnies pétrolières imposent, avec leur « matrix », des temps de navigation très stricts pour affréter un navire avec tel ou tel pavillon et équipage.* »

Armateurs de France est tout aussi inquiet. « *L'organisation professionnelle et les syndicats sont en parfaite synergie sur ce dossier*, confirme son délégué général Éric Banel. *Le gouvernement entend confier une mission de réflexion sur la réforme de la loi de 1992 à des inspecteurs généraux et nous annonce un projet de loi d'ici la fin de l'année. Pour nous, c'est beaucoup trop tard car il sera impossible de reconstituer une filière pourtant indispensable en termes de sécurité d'approvisionnement et de qualité pour notre pays.* »

Un espoir subsistait dans la mission sur la compétitivité du pavillon confiée fin mars à Arnaud Leroy, député PS des Français de l'étranger. Sa lettre de mission n'intégrait pas la réflexion sur le changement de la loi de 92.

Le 2 avril dernier, Frédéric CUVILLIER a annoncé à la soirée d'Armateur de France que « Arnaud Montebourg, Delphine Batho et lui-même avait décidé le lancement d'une mission dont l'objet est "*d'examiner les orientations que pourrait prendre une réforme*". » Il s'est déclaré « *favorable à ce que l'obligation de transport sous pavillon français soit étendue aux produits raffinés et intermédiaires. Les armateurs souhaitent pour leur part que la loi prenne aussi en compte le gaz et le charbon.* »

Une mission vient d'être confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable, ainsi qu'au Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies. La mission doit rendre ses conclusions à la mi-juin 2013.

Ici s'affirme, ou non, la volonté politique. Le besoin structurel de moyens de transport d'hydrocarbures est patent. Le déficit d'offre française en matière de transport maritime est connu.

S'agissant d'un enjeu stratégique, la France dispose des raisons de souveraineté pour s'affranchir des règles de concurrence de l'OCDE et de l'UE.

Et pourtant, malgré l'urgence et l'insistance de la CGT, le gouvernement consulte, s'interroge et minaude.

Une seule solution : la planification

Nul besoin de saupoudrage mais d'un véritable plan de relance, les choses doivent s'appréhender de haut. Il faut voir loin et ne pas trembler, ainsi se dessine le projet fédérateur qui draine toutes les énergies.

Des dispositions éparses font une politique gribouille

Le Parlement Européen vient de voter à l'automne la ratification du plan POLMAR VI qui réduit de manière drastique l'émission de soufre par les navires de commerce et de transport à passagers à proximité des côtes. Nombre de navires existants ne peuvent pas être modifiés pour satisfaire à la norme. Aucune raffinerie n'a encore investi pour fournir un carburant désoufré, seule solution pour ne pas mettre les bateaux au rebut. Le trafic transmanche de transports de passagers comme le secteur de cabotage des « autoroutes de la mer » est menacé, les navires ne sont pas aux normes.

Les élèves officiers de la marine marchande peinent à trouver des embarquements à la sortie de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime. Nombre d'entre eux, une vingtaine par an, quittent le cursus un fois formés faute de pouvoir valider leur brevet dans le temps imparti par une durée d'embarquement suffisante. Les vocations sont ainsi gâchés et l'investissement dans la formation pour partie perdu. Armateur de France vient de demander et d'obtenir que les marins français fassent leur validation de brevet sur des navires battant pavillon étranger. Rien de choquant a priori mais quel aveux de faiblesse.

Le rang de la France n'en finit pas de reculer dans le classement des pavillons internationaux. Le Registre International Français (RIF), pavillon bis véritable Bolkestein du maritime qui autorise à armer le navire avec 75 % de marins étrangers payés en dessous du smic, n'a pas freiné le dépavillonnement. Le dispositif coûte 62 millions par an de défiscalisation et d'exonération de cotisation sociale. Près de 500 millions d'euros ont été distribués depuis la ratification, en mai 2005, de la loi sur le RIF. Pour quel résultat ? La flotte française comportait 212 navires de plus de 100 UMS (tonneaux) au 1^{er} janvier 2012 dont 95 inscrits au RIF tandis que les compagnies françaises arment sous pavillon tiers environ 500 navires de toute catégorie.

Les armateurs demandent de nouvelles mesures de « compétitivité. » Tant qu'il faudra verser un salaire aux marins, ce sera toujours trop cher.

Le 14 mars dernier, Arnaud Montebourg annonçait le déblocage de 80 millions d'euros supplémentaires, issus du grand emprunt, pour soutenir l'innovation dans le secteur de la construction navale, portant ainsi à 100 millions d'euros l'enveloppe allouée à cette filière.

Reprendre la barre pour changer de cap

La capacité de raffinage du pays, fixée à 69 millions de tonnes depuis la fermeture de Petroplus et de LyondellBassell, atteint un seuil critique. Avec une consommation annuelle de 75,3 millions de tonnes de produits pétroliers, dont 20 millions de tonnes de gasoil importés, la France ne peut se permettre de réduire encore davantage son potentiel dans ce secteur stratégique. Le gouvernement peut et doit s'opposer à la destruction de ces outils industriels.

- *Une diversification doit être impulsée notamment pour le développement et l'offre d'un produit désoufré pour l'alimentation des navires de la flotte française afin de garantir notre place dans le transport de passagers et d'accompagner la montée en puissance des autoroutes de la mer.*

L'approvisionnement de notre pays en produits pétroliers s'est profondément modifié ces 20 dernières années. La diminution des capacités de raffinages couplée à la forte augmentation de gasoil qui alimente 6 véhicules sur 10 nous rend dépendant des importations d'hydrocarbures légers.

- *La loi n° 92 – 143 portant réforme du régime pétrolier doit être modifiée pour intégrer, en-sus du pétrole brut, dans la clause d'exclusivité de transport sous pavillon français les produits raffinés et le Gaz.*

La flotte de commerce française actuelle ne permet pas de couvrir le besoin généré par une modification législative. Dans le même temps, le carnet de commande des chantiers navals est en berne tandis que les normes environnementales en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement ne cessent, à juste titre, d'imposer des niveaux de protection croissants

- *Une commande d'une vingtaine de navires de 40 000 tonnes doit être engagée et échelonnée pour les années à venir. Financés par la Banque Publique d'Investissement et le grand emprunt ces « sister ships » seront remboursés par l'exploitation durant les 25 ans de durée de vie du flotteur. Une part de la taxe sur le diesel devra être consacrée à l'équilibre budgétaire de ce projet. La gestion pourra être confiée à une société privée dont l'Etat est actionnaire majoritaire ou dans laquelle il dispose d'un pouvoir d'initiative. L'Etat assurera le carnet de commande pour la durée d'exploitation des navires soit pour les vingt cinq ans à venir. Dénué de risque pour l'entreprise, l'exploitation sera ainsi négociée au plus juste et in fine, le coût sera fixé par l'Etat, pour assurer l'équilibre, sans plus.*
- *L'importance de la commande de construction autorisera une économie d'échelle. Le cahier des charges des navires devra intégrer toutes les contraintes réglementaires actuelles. Pour la deuxième de réalisation du projet, un volet modernisation et R & D pour le développement, d'abord en prototype, puis en série, d'un navire du futur conçu et pensé dans le cadre de l'idée directrice « construire mieux et déconstruire propre » pourra être réalisé.*
- *Une filière de déconstruction des navires sera initiée en parallèle à partir des besoins actuels et à venir sur les sites disponibles qui ont déjà fait l'objet d'un recensement opéré dans le cadre du Grenelle de la Mer.*

Les marins français sont parmi les meilleurs du monde. L'attractivité du secteur maritime et des métiers de la mer est réelle, toutefois la flotte sous pavillon actuelle ne peut « absorber » les élèves sortis des écoles pour la validation de leurs brevets.

- *La flotte pétrolière française, ainsi reconstituée, sera à même de servir de « navires écoles » à haute valeur de qualification. Chaque navire pourra intégrer, par rotation, environ 8 élèves par an. Des élèves étrangers pourront être accueillis. Parallèlement, les conditions d'exploitation de cette flotte ainsi que les conditions de vie à bord seront « un phare » pour les autres compagnies et permettront à la France de se présenter en exemple à l'OMI ce qui, pour ses intérêts particuliers comme pour l'intérêt du transport maritime international, placera notre pays dans le rôle singulier et avant-gardiste qu'il tenait jusqu'à un passé récent.*

*

* *

Les politiques maritimes méritent mieux qu'une administration exsangue aux services disparates. Pour le déploiement d'une véritable ambition maritime, une **Direction Générale Mer, Infrastructures et Littoral** (DGMIL) doit être créée. Elle regrouperait : Direction des Affaires Maritimes, Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture et Infrastructures Portuaires. Adossée à l'autorité environnementale en Région, les DREAL devenues DREALM, et articulée au niveau départemental sur les DDTM, la DGMIL disposerait des moyens de porter « **Le défi maritime français.** »

Le secrétaire général
Nicolas MAYER