france culture

LA BULLE ÉCONOMIQUE par Marie Viennot

LA SAMEDI DE 12H41 À 12H45

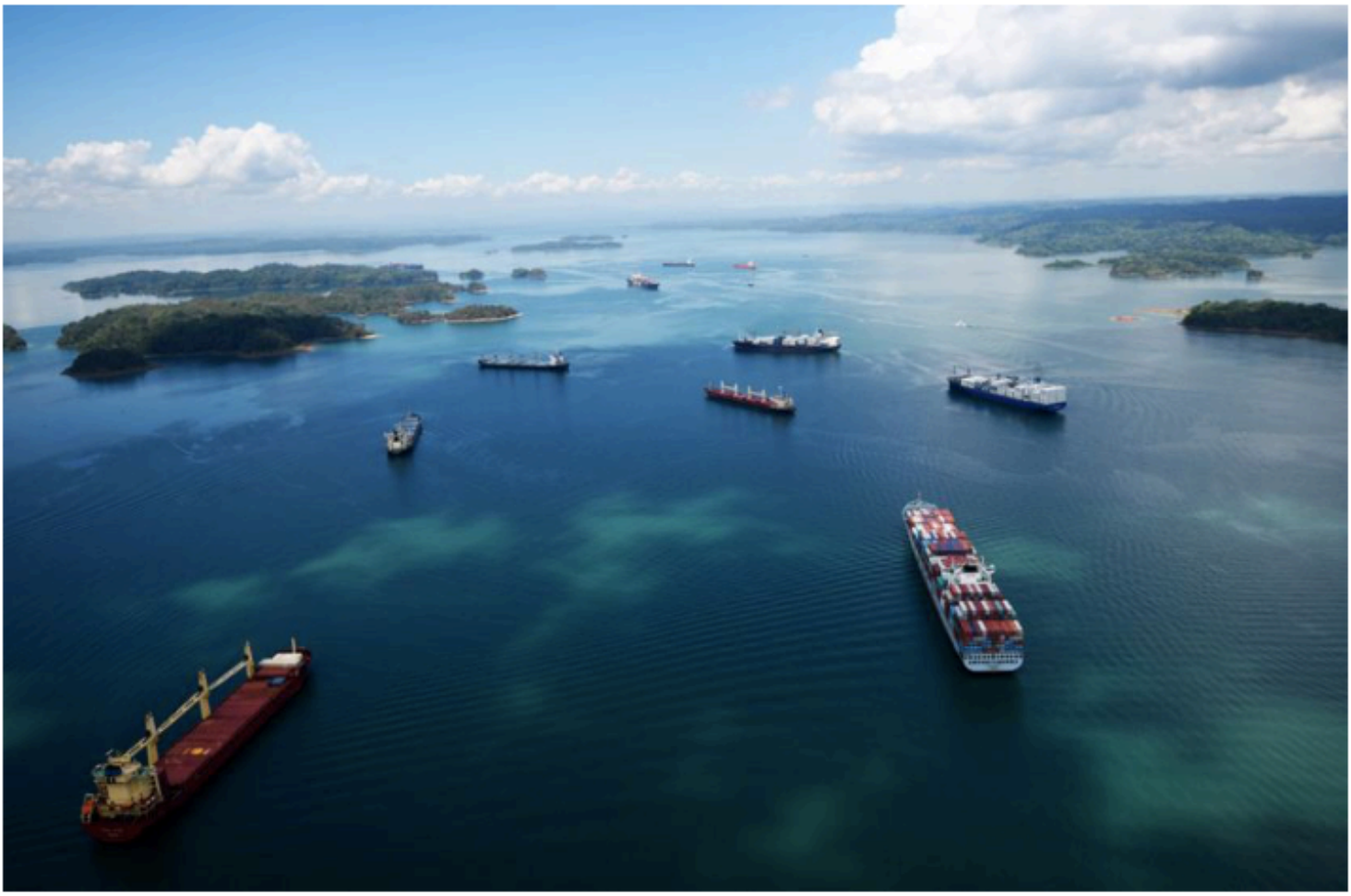
Et si on reparlait des pavillons de complaisance ?

08/06/2019

3 MIN

PODCAST EXPORTER

Le trafic maritime a doublé depuis les années 2000, ainsi que les pollutions qu'il entraîne. Timide, la régulation internationale peine à changer la donne. Et si l'océan (dont c'est la journée mondiale ce 8 juin) devenait enfin une priorité ?



Le Panama (ici vue du canal) n'est pas qu'un paradis fiscal, c'est aussi un paradis social, et réglementaire pour les armateurs qui y immatriculent leurs navires. Panama, Iles Marshall, Liberia concentrent 42% du tonnage de transport maritime mondial • *Crédits : RODRIGO ARANGUA - AFP*

La bulle parlée démarre par un son assez fort.... c'est l'enregistrement d'un navire marchand, sous l'eau, à trois kilomêtrés de son passage.

Ce bruit, vous pouvez le multiplier par 94 171, soit le nombre de navires marchands actuellement en circulation sur les mers et les océans. Ce bruit perturbe la vie aquatique, freine la reproduction, et menace la bio-diversité.

> *On ne pourrait pas vivre sur des autoroutes, les poissons et les mammifères marins, c'est pareil. Frédérich Lemanach, directeur scientifique de l'ONG Bloom.*

Evolution du traffic mondial de marchandises. Infographie du Financial Times • *Crédits : Financial Times*

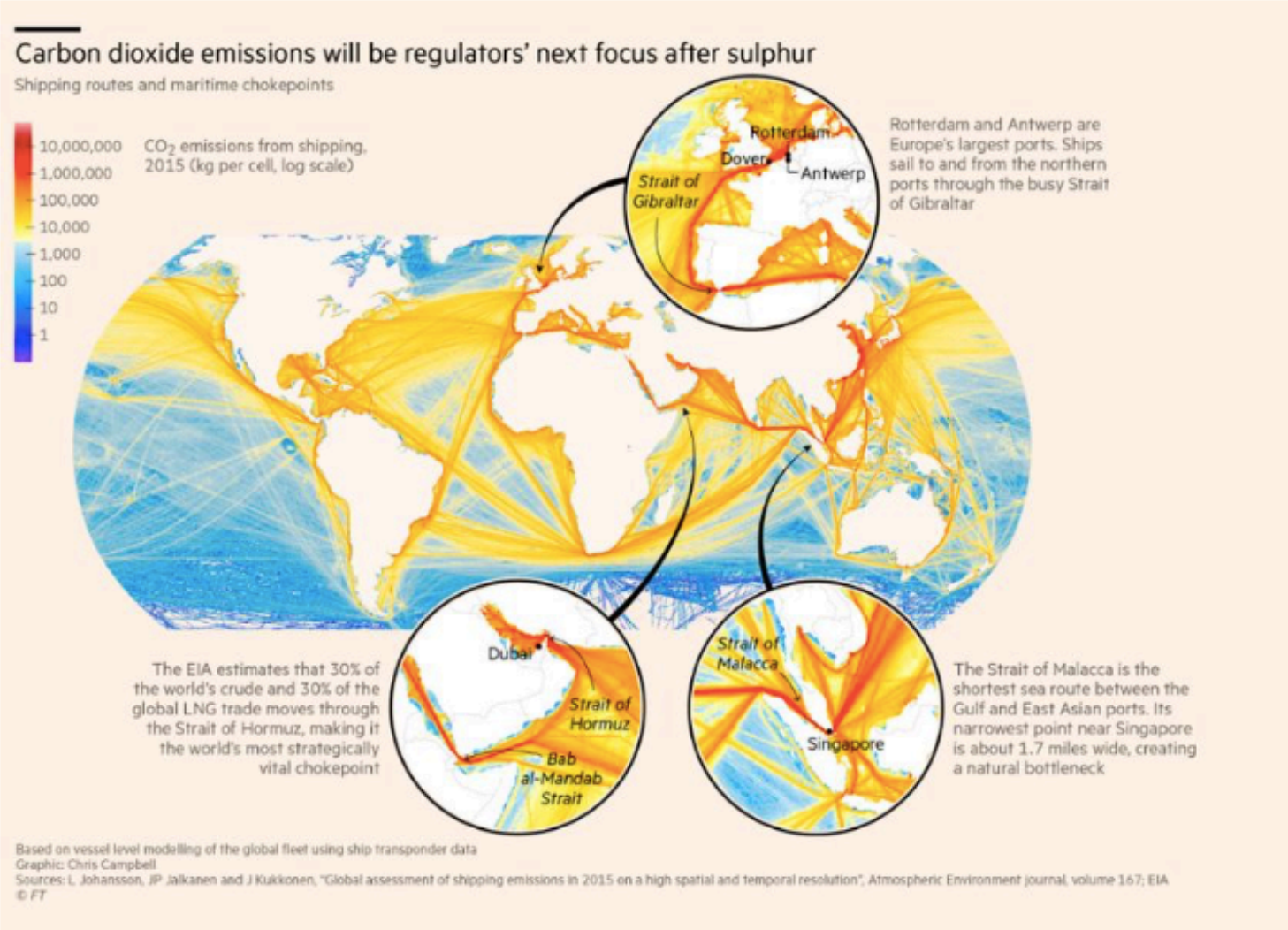
Le trafic maritime a doublé de volume depuis les années 2000, il continue d'augmenter de 3% par an, et les pollutions qu'il génère ne sont bien sûr pas que sonores, mais hormis quelques ONG elle n'ont intéressé personne jusqu'à très récemment.

Alors qu'on se félicitait de l'accord de Paris pour le climat en 2015, on omettait de dire que le trafic maritime, tout comme le trafic aérien, en était exclu alors qu'il émet autant de gaz à effet de serre que le parc automobile mondial.

La haute mer couvre la moitié de la planète, elle n'appartient à personne, est régie par un principe de liberté « freedom of the high seas ». Si bien que depuis des décennies, les océans sont considérés comme des poubelles, poubelle pour le plastique, poubelle pour les fond de cale, poubelle pour les compagnies pétrolières qui réservent au trafic maritime leur carburant les plus sales et les plus toxiques. Les navires marchands ne naviguent pas qu'en haute mer, ils longent aussi les côtes, ce qui causeraient 400 000 morts prématurés par an selon une étude citée par le Financial Times. 1000 morts par jour.

400 000 morts prématurés chaque année

Alors, oui, il y a des tensions commerciales entre la Chine et les Etats Unis mais les biens concernés représentent seulement 3% du commerce de containers, pour l'avenir, donc, tous les voyants disent croissance selon le dernier rapport de la CNUCED sur le trafic maritime. Croissance du trafic, croissance du tonnage des bateaux, croissance des profits... et bien sur croissance de la pollution.



Les principales routes maritimes. Infographie Financial Times 2019 • *Crédits : Financial Times*

Des solutions il y a... et hourra, après 12 ans de négociations, l'organisation maritime internationale qui traite des questions de sécurité et de pollution maritime (l'OMI) a réussi à mettre ses 174 pays membres d'accord pour réduire les émissions de souffre, qui sont les plus nocives à court terme. D'ici au 1er janvier 2020, tous les bateaux quelle que soit leur taille devront utiliser des carburants qui ne contiennent pas plus de 0.5% de soufre.

Oui, on ne parle que de souffre, pas d'émission de gaz à effet de serre... là les discussions commencent à peine, mais il y a un objectif, réduire les émissions de 50% d'ici 2050. Ça n'est pas très ambitieux, mais on part de rien, reconnait l'association Surf Rider, qui combat depuis 30 ans pour la protection des océans, et vient de lancer une pétition pour améliorer la réglementation du transport maritime international.

Pourquoi le laisser faire est-il de mise pour le trafic maritime ?

80% des échanges mondiaux passent par les mers et les océans. Sans trafic maritime pas de mondialisation des échanges, or le commerce international a toujours été vu comme un vecteur de développement. Commerce, investissement, développement sont même réunis au sein de la même organisation internationale, la CNUCED, qui publie toutes les statistiques possibles sur le sujet. Ici le lien vers son dernier rapport (en anglais).

Cette logique en tête, freiner le trafic maritime ou le renchérir par plus de régulation, cela revenait donc à empêcher le développement... on a donc laissé faire le marché. Des règles existent oui, comme celles sur le souffre, et beaucoup d'autres, mais qui contrôle leur mise en oeuvre? Qui impose des sanctions en cas de non respect?

Les autorités portuaires dans certains cas, mais le plus souvent le pays où est immatriculé le bateau. C'est à dire le Panama, les Iles Marshall, ou le Liberia. OUI, ces trois petits pays concentrent 42% du tonnage de marchandise transportées par bateaux. Alors que les paradis fiscaux sont pointés du doigts, les pavillons de complaisance, eux se portent bien. Complaisant pour les impôts, les conditions sociales à bord, et pour le contrôle des régulations en tout genre, notamment environnementales.

C'est un vieux sujet et un vrai problème, dont on ne parle plus beaucoup dans les médias (ici un rapport du Sénat, ici un rapport du Conseil économique et social en 2017).

L'ONU a démarré des négociations en septembre dernier pour encadrer juridiquement l'utilisation et la conservation de la biodiversité en haute mer, et la question des pavillons de complaisance devrait être une sous question de cette négociation. Mais les chances d'aboutir dans un délai raisonnable sont plus que limitées, tant le statu quo semble la meilleure option pour les plus grands acteurs du commerce international, à savoir l'Allemagne (premier propriétaire de navires marchands dont seulement 11% sont sous pavillon allemand), les Etats Unis (qui contrôlent les Iles Marshall) ou la Chine qui utilise Hong Kong. (voir page 30 du rapport de la Cnuced pour voir la proportion de bateaux qui sont immatriculés "ailleurs". Ici un article de multinationales.org sur la position de la France.

C'est un classique de la gouvernance internationale : on accouche dans la douleur de régulations dont la mise en oeuvre reste entre les mains des Etats, et les Etats sont souverains.

L'Union Européenne qui possède 40% de la flotte mondiale mais n'est pas un lieu d'immatriculation, Malte excepté, a tenté il y a 10 ans de créer un pavillon européen. Échec total du point de vue de l'association Surf Rider, car cela n'a débouché sur rien de contraignant. L'association espère que la nouvelle commission européenne mettra cette négociation de nouveau à l'ordre du jour.... mais force est de constater que ces questions aquatiques ne sont pas au centre du jeu politique.