

 <p>Syndicat National des Cadres Navigants de la Marine Marchande CFE-CGC Officiers</p> <p>Confédération Française de l'Encadrement Confédération Générale des Cadres 59/63 rue du Rocher 75008 Paris Tel : 07 61 96 71 61</p> <p>Contact: <a href="mailto:secretariat@sncnmm.org">secretariat@sncnmm.org</a> Web et adhésion: <a href="http://sncnmm.org/">http://sncnmm.org/</a> <a href="https://www.facebook.com/sncnmm.org">https://www.facebook.com/sncnmm.org</a> <a href="https://twitter.com/CGCmarine">https://twitter.com/CGCmarine</a></p>	 <p>Syndicat National de l'encadrement des Personnels Sédentaires des Compagnies de Navigation. Navigations Maritimes et Fluviales Activités connexes</p> <p>Confédération Française de l'Encadrement Confédération Générales des Cadres</p> <p>Maison des syndicats de la CFE-CGC 24 Av du PRADO - 13006 MARSEILLE Tel. + 33 7 82 40 34 37 <a href="mailto:pscn.bureau@orange.fr">pscn.bureau@orange.fr</a></p>
---	--

## **GRUPE DE TRAVAIL CSMM FLOTTE STRATEGIQUE** **CONTRIBUTION CFE-CGC DU 21 NOVEMBRE 2016**

### **A - Synthèses des points importants que nous avons retenus des premiers échanges du groupe de travail :**

- Cette flotte doit dépasser les besoins d'appoint militaire. « Stratégique » s'entend sur l'ensemble des secteurs : *sécurité d'approvisionnement / transports de matériels et personnes / moyens de communication / navires de recherche et d'exploration / services et travaux maritimes / complément des forces armées.*
- Le cadre a été validé par le CIMER du 4 novembre 2016 puis mis en avant lors des Assises de l'Economie de la Mer, avec un autre axe de travail, complémentaire et lié, sur la lutte contre le dumping social dans l'espace maritime européen.
- Un travail doit se concrétiser dans un temps court par une première étape avec un décret annoncé pour cette fin d'année et donc une validation en plénière lors du CSMM de décembre. Volonté est affichée de poursuivre ce travail par la suite pour bâtir une « stratégie de flotte française » avec une incitation nécessaire au patriotisme économique pour les grands leaders français.
- Navires sous pavillon français, comme précisé dans l'article 58 de la loi « Economie Bleue ».
- Le besoin en complément des forces armées implique aussi une capacité d'évacuation de ressortissants pour toute crise militaire ou environnementale (climatique, tellurique...)
- La notion de « masse critique » avec une « capacité de réaction rapide » impose une considération « navires + équipages ». L'emploi maritime est donc aussi un enjeu de cette flotte stratégique et les bassins d'emplois, non directement liés à un navire ou une ligne stratégique, doivent aussi être considérés puisque participants aux besoins humains minimums.
- La formation est aussi un pilier pour que l'ensemble des besoins stratégiques soit couvert par du personnel qualifié.
- La notion de critères définis par secteur semble être la plus appropriée pour définir cette flotte.
- La notion de réquisition des pavillons français existants s'entend mais ne saurait être suffisante car elle repose sur le choix des armateurs d'être sous pavillon français et ne peut donc être considérée comme certaine.
- Il convient d'intégrer les besoins vitaux localisés des territoires ultra-marins et des dessertes insulaires. Le besoin stratégique n'est pas ici uniquement lié à un risque de crise mais bien à l'organisation permanente de la continuité du territoire national.
- La participation des armateurs à ce programme maritime stratégique doit permettre en retour un accès à un dispositif de financement de leur flotte stabilisé sur le long terme.

### **B - Contribution CFE-CGC en vue de la réunion du 28 novembre et de l'élaboration du projet de décret :**

Nous considérons que deux approches complémentaires doivent être suivies pour établir le périmètre de la Flotte Stratégique.

## 1- Une approche géographique avec des besoins localisés : notion de « lignes stratégiques »

### **Marchés publics :**

Navires stratégiques localisés pour répondre aux besoins vitaux de la continuité territoriale avec les îles françaises et les territoires ultramarins. Ce raisonnement doit pouvoir s'étendre à toute navigation opérée dans le cadre d'un marché public. Les cahiers des charges intégreraient la participation de l'outil naval à ce programme stratégique et fixeraient en conséquence le pavillon français. La libre concurrence ne serait pas mise à mal puisque le processus par appel d'offre sur cahier des charges resterait effectif.

Il n'y a pas de limite basse de jauge à fixer puisque les configurations de dessertes insulaires sous marché public sont très variables et doivent toutes être intégrées.

Cette flotte est aussi à considérer comme un vivier important d'emplois et de formations embarquées et contribue ainsi à atteindre la « masse critique » recherchée.

L'avantage pour nos travaux réside dans le caractère automatique de cette flotte stratégique « localisée » puisque le calcul du besoin est déterminé par le contenu du marché public et les moyens affectés par le résultat de l'appel d'offre.

Nous rappelons également que ces cahiers des charges peuvent aussi fixer la langue de travail en français pour motifs de sécurité et de compréhension des directives de travail, et de communication d'urgence sur les navires à passagers (voir point 8 le contexte européen)

### **Approvisionnements stratégiques localisés :**

Certains d'entre eux peuvent rentrer dans le champ d'action des marchés publics vu ci-dessus. D'autres sont organisés par les chargeurs soit directement soit par appel d'offre.

Nous rappelons le mauvais exemple des dessertes gazières de l'île de la Réunion et de la Corse dont les derniers appels d'offres ont écarté le pavillon français pourtant proposé au même coût que le pavillon étranger retenu !

Comme pour les marchés publics, nous attendons donc, pour ce type de desserte, que les appels d'offres lancés par les chargeurs se fassent sur la base du pavillon français.

Un recensement des lignes assurant ces approvisionnements stratégiques localisés doit donc être fait.

Pour l'éventuelle évacuation massive et rapide des ressortissants de ces territoires, il y aurait utilisation de la flotte stratégique de ferries définie dans l'approche par filière (voir ci-dessous).

### **Ligne stratégique avec la Guyane :**

Les activités aérospatiales françaises avec la ligne stratégique évidente opérée par la Cie Maritime Nantaise pour le compte d'ARIANESPACE imposent de considérer les 2 navires exploités dans le dispositif.

## 2- Une approche par filière

### **Remorquage :**

La flotte stratégique doit intégrer l'ensemble des navires de remorquage portuaire. Son rôle essentiel dans la chaîne de sécurité portuaire suffit, à notre sens, à définir le caractère stratégique. Arguments encore récemment reconnus dans les débats sur la Directive de Transparence Financière des Ports qui a maintenu la capacité des Etats Membre à imposer leurs pavillons sur cette activité. Le Code des Douanes organise cette disposition mais nous jugeons utile de l'intégrer dans le décret en préparation.

### **Activités de services et travaux maritimes**

Nous souscrivons l'idée que la future flotte stratégique doit englober tous les secteurs nécessaires à l'entretien et aux travaux dans les espaces portuaires et maritimes côtiers.

Nous prenons pour exemple les activités de dragage ou le développement des navires d'installation et d'entretien des équipements d'Energie Marine Renouvelable, la recherche d'indépendance énergétique française couplée avec la transition énergétique devant permettre de les inclure dans ce programme.

La flotte des phares et balises doit rentrer intégralement dans le dispositif.

Sans avitailleur fiable, la flotte stratégique n'a pas de sens, il convient donc aussi de considérer ce service dans le programme. Par ailleurs, l'évolution des sources d'énergie pour les navires avec le développement annoncé du gaz naturel, nécessitera des précautions plus importantes et des mesures de sécurité plus contraignantes qu'avec du fuel lourd nécessitant un réchauffement à + de 100 C afin d'être utilisé comme combustible.

#### **Ferries et ropax :**

Besoins d'évacuations rapides et massives de personnes de territoires en crise militaire ou environnementale voire dans le cas d'un dysfonctionnement majeur du trafic aérien. Besoins de projection de forces armées en cas de conflit majeur (exemple 1<sup>ère</sup> guerre du Golfe).

Nous rappelons que les ferries sont des navires ne transportant que des passagers et leurs véhicules. Le ropax est né de l'évolution du transport roulier à passagers en parallèle avec le développement du transport routier de marchandises. Au fil du temps, en Europe, le nombre de ferries purs n'a cessé de baisser, laissant la place à des navires, les ropax, capables de transporter à la fois du fret roulant avec si besoin leurs chauffeurs, ainsi que des passagers avec leurs voitures.

Il ne reste que 2 ferries purs sous pavillon français. Ces navires desservant le Maghreb constituent un lien stratégique évident qui a déjà fait ses preuves par le passé. Avec une capacité d'évacuation approchant les 5000 passagers, ils répondent aussi en partie à l'objectif recherché par nos travaux.

Cette flotte doit être partagée entre les façades méditerranéenne et atlantique, pour une capacité de réaction optimum. Elle doit être suffisante en nombre de navires pour que l'effort d'intervention puisse être partagé entre les opérateurs et limiter l'impact sur leurs activités respectives.

En Méditerranée, la flotte stratégique de ropax dédiée à la desserte de la Corse répond déjà à un besoin localisé. La capacité de réquisitionner en urgence ces capacités est limitée. Une rotation accélérée, associée à une possible réduction de la fréquence d'escale par port, permettrait de détacher seulement 2 ou 3 navires ponctuellement en cas de crise majeure.

Il y a donc matière à identifier d'autres ropax sur la façade atlantique. Pour cette zone maritime, les ropax sous pavillon français de DFDS et Brittany Ferries sont d'ores et déjà à considérer comme potentiels acteurs du programme stratégique. Reste à définir les capacités pax attendues et les modalités de l'appel à projet. Il convient là encore de considérer cette flotte aussi sur le vivier d'emplois qu'elle offre.

#### **RORO et colis lourds :**

Le recours à un navire pour un transport de colis lourds peut être nécessaire en cas de crise en appont des besoins militaires. Un navire de la Maritime Nantaise est déjà opéré pour le compte de l'armée et doit donc intégrer le programme. Le 4<sup>ème</sup> RORO de la MN (Le Pélican) pourrait être aussi considéré en appont en cas de crise.

#### **Hydrocarbures – Gaz – Charbon :**

Reprise de l'esprit de la Loi de 92, avec l'extension du pourcentage de 5% de la consommation française à toutes les filières d'approvisionnement énergétique et avec l'intégralité de l'avitaillement des stocks stratégiques.

Comme évoqué dans la précédente réunion, étude spécifique à faire sur l'évolution du pourcentage nécessaire pour couvrir les besoins en fonction des différents scénarii de crises qui peuvent aussi toucher l'avitaillement par gazoduc et oléoduc.

Les spécificités techniques de ces filières imposent là encore de raisonner en besoins d'emplois stratégiques qualifiés. Nous rappelons la communication d'Armateurs de France du 26 février 2016, qui faisait le constat qu'avec le départ de Maersk tanker, et désormais moins de 400 marins et 130 sédentaires, la « filière brut + raffinés » a atteint le seuil critique en dessous duquel sa survie n'est pas assurée.

#### Focus sur les compétences « Gaz » où nos besoins stratégiques ne sont plus assurés:

Le maintien des compétences dans le transport de GNL implique nécessairement le maintien d'un vivier d'officiers maîtrisant parfaitement la conduite d'un méthanier. Cela va nécessiter également de former des PEX à ce type de navire si on souhaite que les navires soient armés 100% avec des navigants au minimum communautaire.

De même, l'arrivée de ROPAX et de porte-conteneurs utilisant le GNL comme carburant va nécessiter la formation à l'utilisation de ce combustible des officiers et PEX affectés à ces navires. Cela veut dire qu'il faut avoir les formateurs (Officiers détachés ?) en nombre suffisant. Par ailleurs, un dysfonctionnement dans l'approvisionnement en GNL, pourrait clouer à quai la flotte ROPAX.

Aujourd'hui aucun méthanier sous pavillon français (RIF) n'est armé avec des PEX français ou issus de la CEE. Le désengagement en cours de la seule entreprise armant des méthaniers sous pavillon français (Engie) laisse également présager à terme de grandes difficultés pour maintenir le vivier de compétence officiers, celui des PEX étant d'ores et déjà perdu et demandera de nombreuses années pour être reformé.

Il faut également s'inquiéter du devenir des personnels sédentaires qui accompagnent ces navires depuis la terre. Leurs compétences dans le suivi de la navigabilité de ces navires pourraient finir par disparaître. On pense bien sûr aux services techniques, ingénieur d'armement, acheteurs techniques et autres. Mais il ne faut pas oublier les services qualités qui préparent et encadrent vettings et audits, veille réglementaire, etc...

#### **Conteneurs :**

Nous avons pris bonne note que l'application des 5% en clef de calcul donnerait 34 PC de 15000 EVP en moyenne.

Sur la méthode, nous préconisons de définir dans un premier temps les lignes stratégiques vers territoires ultramarins (approche géographique) puis de compléter cette flotte par le besoin stratégique de la métropole avec le nombre de PC correspondant au pourcentage qui aura été validé.

#### **Câblers - Sismique – Prospection – Parapétrolier :**

Comme pour la filière « gaz », les spécificités techniques de ces types de navigation nécessitent un personnel qualifié. Or, la situation de la flotte actuelle présentée par la DAM le 14 novembre apparaît clairement en-dessous de la « masse critique ».

L'actualité récente de CGG, annonçant le réarmement d'un navire sans marins français, montre la perte de savoir-faire et le risque de laisser une activité stratégique aux mains d'intérêts supra nationaux.

#### **Recherche :**

Programme stratégique intégré à la politique de recherche française.

Les navires opérant dans ce cadre doivent tous être considérés comme stratégiques.

### **3- Exercices et besoins militaires**

L'affrètement de navire de la flotte de commerce pour l'organisation d'exercices militaires ; aux fins de besoins de transports ou de support doit se faire avec des navires sous pavillon français.

### **4- Conditions d'armement des navires de la Flotte Stratégique**

La notion de flotte stratégique s'entend avec la définition d'emplois stratégiques.

Dans le cadre du Registre International Français, les dispositions actuelles ne permettent pas de garantir la continuité de fonction à bord.

L'armement d'un navire de la flotte stratégique doit intégrer cette évidence du parcours de formation embarquée en embarquant à minima 6 officiers : Lieutenant - Second Capitaine – Capitaine et Officier Mécanicien - Second Mécanicien - Chef Mécanicien

Le même raisonnement doit-être mis en place pour les personnels des services pont et machine afin de maintenir et développer l'ensemble de la filière d'emplois maritimes stratégiques avec là encore 6 postes essentiels au parcours du navigant : Matelot - Second Maitre - Maitre d'Equipage et Nettoyeur - Ouvrier - Maitre Machine.

### **5- Modalité de passage d'un navire en flotte stratégique**

#### **Engagements réciproques**

Nous avons vu que certains navires pourraient entrer automatiquement dans le programme avec la notion de lignes stratégiques.

Pour les autres la question de la sélection des navires amène naturellement le besoin d'un appel à projet à mettre en œuvre avec un système d'engagements réciproques :

- Armateurs (ou chargeurs) : Engagement de durée sous pavillon français et respect des conditions d'armement propres à la flotte stratégique.
- Etat : Dispositifs incitatifs.

### **Dispositifs Incitatifs**

Quand l'utilisation de navires sous pavillon français n'est pas compensée par ailleurs (DSP par exemple), l'incitation principale que nous imaginons est l'accès à des financements optimisés et à des garanties de l'Etat permettant aux armateurs impliqués de faire face aux enjeux de renouvellement de flotte.

Ce dispositif incitatif pourrait s'inscrire dans la « stratégie de flotte » souhaitée.

Nous rappelons que la « Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral » validée par le CNML le 3 novembre, a fixé l'objectif de 20000 emplois navigants français d'ici à 2025 (soit une augmentation de 25%). Cela passe inévitablement par la recherche de dispositifs innovants pour franciser plus de navires armés avec plus de navigants français

### **Propriété du navire - Actionnariat**

Une compagnie de navigation peut avoir des navires sous pavillon français sous contrat d'affrètement tout comme un actionnariat étranger. Il faut donc s'assurer que les compagnies restent indépendantes des capitaux étrangers, ou aient la possibilité de reprendre leur indépendance vis à vis de propriétaires de navires ou d'actionnaires dont le pays d'origine peut devenir hostile ou tout au moins non-coopérant. (Voir l'Article 39C du CGI et les autres modes de financement de navire, ainsi que la position d'Armateurs de France, suite à la publication de la loi de finance rectificative de 2015 : Garantie publique d'emprunt pour les navires français construits dans des chantiers français )

## **6- Les fonctions supports**

La réussite d'une expédition maritime, quelle qu'elle soit, passe par de la préparation et de l'assistance en cours de voyage. Ce sont des activités qui sont traditionnellement remplies par les personnels sédentaires des compagnies de navigation. La notion de flotte stratégique, pour être pleinement effective, doit être étendue à ces personnels qui assureront le support logistique, l'assistance technique, le suivi documentaire, le paiement des fournisseurs, etc...

Il faut se donner les moyens de garder ces métiers en France, voir à mettre en place une liste stratégique de métiers sédentaires non délocalisables. Une réflexion sur l'habilitation « secret-défense » de certains de ces personnels doit également être entreprise, afin de permettre une fluidité de communication entre eux et les personnels militaire en cas de besoin.

## **7- La formation**

Sans une formation initiale de qualité et attractive, il est inutile d'espérer avoir des marins hautement qualifiés pour la flotte stratégique. Par ailleurs certains de ces marins occuperont les emplois paramaritimes de demain (pilotes, experts, enseignants et formateurs d'origine STCW comme le prévoit ce code, fonctions supports à terre pour les navires...). L'Etat doit donc montrer et concrétiser son soutien à la formation maritime, en ne rognant pas les budgets obligeant l'ENSM à envisager la vente de son patrimoine pour survivre temporairement et à augmenter les frais de scolarité au point de dissuader des marins motivés de rentrer dans le métier. L'ENSM peut continuer à se réformer efficacement en s'associant avec les partenaires sociaux de la branche afin de continuer à offrir des formations qui soient en phase avec les règles internationales et les besoins et attentes des armateurs, des marins et des navires.

## **8- Le contexte européen**

Au-delà de notre « Flotte Stratégique », le cadre européen actuel ne nous laisse pas d'autres choix que d'œuvrer pour une augmentation de l'emploi communautaire. C'est déjà un enjeu important qui n'est pas assez intégré dans les registres européens, puisque selon les pavillons le nombre de marins issus de l'Union Européenne peut être nul.

Mais nous constatons une prise de conscience généralisée des problématiques d'harmonisation sociale, avec une consultation large actuellement sur ce thème. Une deuxième consultation sur la politique maritime européenne est aussi aujourd'hui en cours.

Lors de notre rencontre au printemps 2015 avec la DG Move à Bruxelles, nous avons préconisé le principe pour les Etats membres de pouvoir définir une flotte stratégique. Dans sa réponse écrite, la DG move nous précise que le règlement CEE 3577-92 prévoit des règles spécifiques sur l'armement (*au sens humain*) des navires sur les routes les plus sensibles. En particulier l'article 3 du règlement permet aux Etats hôtes d'imposer leurs propres règles d'armement sur les navires effectuant du cabotage insulaire y compris ceux inférieurs à une jauge brute de 650, incluant le fait que tous les marins soient ressortissants européens, bénéficient d'une couverture sociale UE, et soient payés au moins au niveau du salaire appliqué dans l'Etat d'accueil. Enfin, monsieur Sandro Santamato, chef d'unité, rappelle également la disposition prise pour la sécurité en mer qui recommande que l'équipage puisse communiquer dans la langue de la majorité des passagers transportés. Ce que nous fait comprendre le chef d'unité dans ce courrier est qu'il existe des dispositions européennes qui permettent de protéger la desserte des îles et que leur mise en œuvre ne dépend que de la bonne volonté des gouvernements de l'Etat d'accueil. Pour la langue de travail, nous avons fait porter un amendement au cours de l'examen de la loi Economie Bleue par une sénatrice qui fut retoqué pour des arguments pour le moins éculés. Le décret sur la flotte stratégique peut donc s'appuyer pour la desserte des îles sur l'argumentation du chef d'unité de la DG move découlant des textes européens

Ce contexte européen, associé à une mondialisation qui montre ces limites, doit permettre à l'Etat français de confirmer sa volonté sur la flotte stratégique et la lutte contre le dumping social, exprimée au Cimer du 4 novembre dernier et réaffirmée par le Président de la République aux Assises de l'Economie de la Mer à la Rochelle le 8 novembre, afin de faire bouger les lignes pour que le patriotisme économique dans nos filières maritimes devienne enfin euro-compatible.

Président SNCNMM CFE-CGC Pierre MAUPOINT de VANDEUL	Secrétaire Général SNCNMM CFE-CGC Cdt Patrice LE VIGOUROUX	Président PSCN Jean Emmanuel CREPIN
		