

Conseil National de la Mer et des Littoraux

SEMINAIRE 2019

CONTRIBUTION CFE-CGC

« Focus sur rôle et fonctionnement du CNML »

« Energies Marines Renouvelables »

« Industrie Navale »

« Transports Maritimes »

Focus sur rôle et fonctionnement du CNML

Synthèse des éléments partagés en séminaire et soutenus par la CFE-CGC :

- Espace essentiel de discussions entre tous les acteurs. Recherche des équilibres pour une vision sociétale des projets intégrant économie, environnement et social.
- Le CNML doit être le Catalyseur de l'ensemble des travaux/réflexions/avis menés dans les instances maritimes (CSMM-CSGM-CFM-CFO-etc...). L'objectif étant de décloisonner et porter des propositions vers le Gouvernement en amont du CIMER annuel, en déclinaison plus concrète des objectifs de la SNML.
- Séminaire de travail annuel sur 2 jours à pérenniser. Il permet une bonne dynamique entre les membres du CNML avec la participation de personnalités qualifiées. Une anticipation plus importante nous permettra d'ailleurs un panel plus large encore d'experts dans les groupes de réflexion.
- CNML qui travaille donc en synthèse pour des propositions concrètes dans le champs de la SNML mais aussi sur demande spécifique du gouvernement.

Energies Marines Renouvelables

- **Pour la CFE-CGC, le développement des énergies renouvelables doit répondre à trois objectifs :**
 - Viser la neutralité carbone en permettant la substitution des énergies fossiles très carbonées.
 - Valoriser les potentiels géographiques locaux, tant sur le plan technique qu'humain. Intérêts, social et environnemental, évidents avec la priorisation des circuits courts et l'essor des bassins d'emplois concernés.
 - Favoriser le développement de filières industrielles pourvoyeuses d'emplois qualifiés et durables, situés sur le territoire national et sur l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur.

A ce titre, force est de constater que le développement des Energies Marines Renouvelables répond à ces différents objectifs. Il doit donc être aidé par des dispositifs de soutien public adaptés, quitte à réorienter une partie des moyens publics aujourd'hui destinés à soutenir les filières d'énergies renouvelables qui font davantage appel à l'importation de matériels conçus et fabriqués hors d'Europe pour un bilan carbone au final négatif.

- **Phases préindustrielles : Nécessité d'une convergence plus forte entre les grands groupes donneurs d'ordres et les filières de sous-traitants dans la préparation de leurs stratégies long terme.** On le constate aujourd'hui par exemple pour le devenir de l'éolien flottant ou de l'hydrolien qui nécessite un fort investissement en recherche et développement pour fiabiliser les systèmes. Nous pensons malheureusement, en triste exemple, à l'échec du pôle industriel de Cherbourg dédié aux hydroliennes...
- **Considérer la filière des EMR comme une « filière stratégique » avec nécessité de soutenir financièrement le développement des petites et moyennes technologies.**
 - L'objectif de transition énergétique qui les motive sera bien souvent local, en réponse à des besoins isolés sur des territoires peu ou pas connectés, avec une logique d'investissement différente que pour les grands projets d'éolien off-shore. L'ingénierie Européenne est en pointe sur ces sujets mais manque clairement de visibilité en terme de financement.

- Le concept de minicentrale EMR doit aussi permettre aux pays Européens de porter le volet essentiel de la transition énergétique dans les politiques d'aide et de partenariat avec les pays en voie de développement.
- Accentuer les moyens de recherche sur l'enjeu essentiel du stockage de cette Energie propre. La France et l'Europe ont la technologie et les compétences pour prendre le leadership sur ce secteur indissociable des EMR en zones non connectées avec bien entendu en premier exemple nos nombreux territoires insulaires.

Industrie navale

- **L'ensemble des moyens industriels navals communautaires doit être à la hauteur de l'espace maritime européen. La concurrence Chinoise mais aussi Turque impose une consolidation des filières de construction et de maintenance, civile et militaire, autour de projets communs :**
 - **Secteur civil :** Secteur dynamique avec de beaux carnets de commandes certes mais qui nécessite une vision à très long terme avec de lourds investissements et prises de risques en terme de financement. Il faut donc assumer politiquement une vision stratégique de protection des chantiers Européens pour ne pas voir des intérêts économiques extracommunautaires prendre le contrôle. Les états membres doivent donc pouvoir intervenir quand les intérêts économiques et sociaux sont menacés.
 - **Secteur Militaire :** Nous rappelons que l'ensemble des budgets de défense des Etats membres place l'Europe au deuxième rang mondial. L'efficacité de la dépense navale n'est en revanche pas à la hauteur des lourds besoins liés à l'étendue du domaine maritime. Il est nécessaire de décroiser en accélérant les coopérations entre les chantiers européens pour des stratégies d'optimisation tant sur la construction que sur la maintenance.
- **Connaissances**
 - **Le renouvellement des compétences est très clairement menacé.** Le secteur peine à trouver de la main d'œuvre qualifiée. Il faut travailler à redonner de l'attrait et de la visibilité sur la formation aux métiers de la construction navale et de la maintenance.

- **Prioriser le principe de l'apprentissage :**
 - Orienter les fonds de la formation professionnelle vers des programmes de formations privilégiant les processus d'apprentissage et d'alternance.
 - Inventaire des besoins et perspectives d'emplois immédiat à l'issue, pour création de formations spécifiques. Nous pensons par exemple à l'initiative de Naval Group à Cherbourg avec la mise en place d'une formation « d'emménageur de l'industrie navale », d'une durée de 18 mois dont 12 en alternance et avec une prévision de création de 300 emplois à l'issue pour la région du Cotentin.

Transports Maritimes

- **Transition Energétique des navires :**
 - Accroître le nombre de zones à émissions contrôlées (ECA) avec notamment l'officialisation rapide d'une nouvelle zone en Méditerranée.
 - Favoriser la transition vers des navires au gaz et travailler à la fin progressive de l'usage du fioul lourd dans le maritime, avec une échéance à déterminer et à porter pour les constructions neuves. Dans le cadre de la mise aux normes par installation de scrubbers, nous jugeons utile d'imposer le fonctionnement en « boucle fermée » sans rejets des eaux de lavage à la mer. Certains pays ont d'ailleurs d'ores et déjà interdit l'utilisation des scrubber à « boucle ouverte ».
 - Développer les projets de branchements électriques de navires à quai. Réfléchir là aussi à un cadre incitatif voir obligatoire pour les constructions neuves. Soutenir le développement des infrastructures nécessaires à terre.
- **Pollutions :**
 - Constat d'une dynamique positive et efficace sur la lutte contre les pollutions par rejets accidentels et volontaires. Travail à faire sur l'harmonisation des sanctions.

- Nécessité de s'adapter aux nouveaux risques et types de pollutions notamment liés à la conteneurisation: renforcement nécessaire de la réglementation sur la localisation des conteneurs et la traçabilité des marchandises dangereuses.
- **Autoroutes de la Mer** : Volonté forte du Grenelle de la mer mais qui n'a pas porté ses fruits. Il ne faut pas pour autant abandonner ce principe qui s'inscrit pleinement dans la logique de développement durable. Nécessité de repenser le dispositif en tirant les leçons des échecs des premiers projets :
 - Ne pas borner les dispositifs d'aides d'état à un temps donné. Certaines lignes peuvent avoir besoin d'un complément de financement sur le long terme pour voir s'installer durablement l'ensemble de la chaîne de transports. Comme pour les DSP, motivées par des carences de marchés, le motif environnemental doit pouvoir être motif à intervention des états si la rentabilité n'est pas assurée ou incertaine.
 - Prendre en compte le coût global de la chaîne de transports.
 - Renforcer les mécanismes d'incitation au maritime (et donc de dissuasion au routier...)

Démantèlement des navires

- La France doit maintenir son rôle moteur sur ce thème comme elle l'a fait au niveau Européen ces dernières années.
- Lobbying nécessaire au niveau International, pour l'entrée en vigueur de la convention de HONG-KONG adoptée en 2009 mais non encore suffisamment ratifiée. Condition impérative pour voir une véritable filière de démantèlement se mettre en place pour les navires de commerce.

Espace maritime socialement et économiquement protecteur

- **Nous soutenons les conclusions du Groupe de Travail du Conseil Supérieur des Gens de Mer sur le Dumping Social, rappelées ci-dessous :**
 - *La création d'un espace européen avec harmonisation des règles sociales est une piste pour lutter contre les situations de concurrence déloyale au sein de l'Union européenne. Les membres soulignent la nécessité de borner cet espace. Ainsi, la proposition d'harmonisation des règles sociales pour les lignes régulières intra-européennes de transport de passagers apparaît comme un axe fort.*

- *La lutte contre le dumping social dans les eaux européennes ne peut pas se concevoir sans une politique de contrôle ambitieuse. La directive contrôle MLC et le Paris MoU sont deux leviers d'action. Plusieurs pistes sont envisageables : priorisation des règles sociales, ne plus lier le contrôle à la plainte, focus sur le contrôle de l'effectif minimal.*
- *Il faut appliquer des standards supérieurs aux marins européens en matière de formation (revoir la directive 2009/13 qui transpose la MLC et reprend les standards minimaux de la convention). Il faut aussi travailler à une meilleure coordination au niveau européen pour la revalidation des titres et brevets, par exemple en mettant en place des passerelles entre États-membres (exemple de la France et de la Belgique). Une harmonisation au niveau des écoles maritimes européennes permettrait de réduire les situations de dumping social.*
- **Nous insistons sur la nécessité de création des « Eaux Communautaires » afin d'établir une strate réglementaire entre le cabotage national et le cabotage international.**
- **Distinction à réinstaurer entre « 1^{er} registre » et « Registre Internationaux »**

La création des registres internationaux avait pour objectif de rendre compétitive la flotte communautaire à l'international. La Commission Européenne a dévoyé l'objectif initial et accentué les effets de dumping intracommunautaires en acceptant progressivement leur utilisation en cabotage communautaire. Nous constatons par ailleurs que la Commission ne fait aujourd'hui même plus de distinction entre les types de registres...

Ces registres sont désormais utilisés sur des dessertes nationales comme le Registre International Italien sur la desserte de la Région Corse entre Ports Français, avec 70% de parts de Marché, résultant principalement d'une politique sociale à bas coûts. Cet exemple illustre tristement le manque d'harmonisation.

- **Mise en place d'une taxation spécifique de compensation des écarts de niveaux de prélèvements sociaux :**
 - A défaut de pouvoir rapidement mettre en œuvre une harmonisation des prélèvements avec des fonctionnements souvent incomparables entre les états membres, nous jugeons utile de réfléchir à une taxation par l'état membre du lieu d'activité en mesure de compensation des écarts de masses salariales induits par ces différences de taux de prélèvement. Cette taxation d'harmonisation ou d'équivalence pourrait alimenter un fond social maritime européen dédié aux financements de projets de développement de l'emploi maritime communautaire notamment en terme de formation des navigants.

- Plus généralement, puisqu'un travail est lancé sur la révision de la Directive Travailleurs Détachés, il conviendra de s'inspirer des mesures prises pour une application équivalente dans le maritime communautaire.
- **Accroître significativement le volume de ressortissants communautaires formés pour les métiers embarqués :** Une cause non négligeable du dumping est aussi la perte de compétences pour certains métiers embarqués et une pénurie de navigants. (voir chapitre « Connaissances »). C'est aussi la qualité des formations qui permet de lutter contre le dumping social. Les armateurs sérieux, en recherche de stabilité des équipages et compétences, ne pourront qu'accompagner ce plan européen de formation maritime à mettre en place.
- **Lutte contre le recours aux Registres de Complaisance :**
 - Renforcer les conditions d'établissement du lien économique entre l'exercice d'une activité exercée en Europe et l'attribution d'un Registre. Il est anormal que ce soit l'attribution d'un registre qui crée ce lien... Comme pour l'attribution d'une nationalité, replaçons au cœur de l'attribution des registres le principe du lien préalable.
 - Fixer des exigences plus fortes pour les registres communautaires avec une harmonisation par le haut. La compétitivité des pavillons communautaires ne devrait pas se faire en considérant les critères sociaux, environnementaux, sécuritaires, et de sureté, comme des variables d'ajustement.
 - Création d'un label européen, où d'une norme, permettant la mise en avant des meilleurs registres communautaires. Certification qui pourrait par exemple être exigée dans des cahiers des charges d'appels d'offres.
- **Nous rappelons que si la France souhaite avoir une position moteur en Europe sur ce thème, elle se doit aussi de travailler à une harmonisation sur l'ensemble des registres Français.**

Le développement rapide de l'emploi de navigants Français, via la société d'armement « Uvea Marine Services » à MATA UTU, impose de réfléchir à une nouvelle évolution des règles sociales sur les navires armés sous registre Wallis et Futuna. Cette société arme principalement les navires de croisière PONANT, hors champs d'application du Code du Travail, du Code des Transports et des Conventions Collectives Françaises. Nous rappelons qu'il a fallu déjà revoir à la hausse les dispositions sociales de ce registre en 2016 pour simplement respecter les dispositions internationales de la

MLC... Le travail de convergence avec le Registre International Français doit donc se poursuivre.

- **Enfin, sur ce thème du dumping social, nous alertons le CNML, sur l'impact évident de la réforme des retraites en cours de préparation si elle n'intègre pas les spécificités du régime spécial de l'ENIM. Le cadre dérogatoire de ce régime est, sur bien des aspects, motivé par l'exposition des navigants à une forte concurrence internationale.**

Sécurité – Sureté

- **La création des eaux communautaires, déjà préconisée en matière sociale, permettrait aussi l'adoption de mesures d'un niveau supérieur en terme de sécurité et de sureté avec pour objectifs :**
 - Eloigner toujours plus des côtes européennes les registres de complaisance
 - Tirer vers le haut les standards internationaux puisque le marché européen est incontournable.
- **Flottes Stratégiques**
 - Inciter à la mise en place de Flottes Stratégiques comme prévu dans le cadrage des PMI, en considérant les masses critiques par filière, tant en terme de navires, que de viviers d'emplois pour garantir les compétences. La recherche de sécurité des approvisionnements, de capacités d'évacuations massives, et d'indépendance dans les secteurs stratégiques comme l'énergie et le numérique, contribuerait à la constitution d'une flotte européenne bien plus importante et assurerait aussi l'indépendance Européenne en situation de crise.
 - Accroître le champs d'action possible des états membres dans leurs politiques de mise en place de flottes stratégiques. La mise en place de partenariats incitatifs tels que souhaités dans la stratégie de flotte française actuelle devrait pouvoir se traduire par des engagements sur navires et emplois en échange d'aide à l'investissement (garantie de financement) pour inscrire les flottes stratégiques européennes dans la dynamique de transition énergétique.
 - Conforter la place stratégique des services portuaires (Pilotage-Remorquage-Lamanage), pour leurs rôles essentiels dans la chaîne de sécurité portuaire.

Comment ne pas oublier la difficulté rencontrée en 2015 pour les exclure du champs d'application du Règlement Européen établissant un cadre pour le règlement des services portuaire et la transparence financière des Ports. Il y a eu certes après débats au Parlement, reconnaissance du caractère stratégique, mais nous avons pu constater une volonté forte de libéralisation sans garde-fou de ces activités.

- **Contrôle de l'Etat du Port :**

- Formation accrue des inspecteurs aux normes sociales.
- Assurer une capacité de contrôle uniforme en moyens humains, et compétences associées, sur tous les Ports Européens.
- Travail d'harmonisation à poursuivre entre les différents Mémoires d'entente.

Connaissances :

- Augmentation du nombre d'élèves officiers dans les écoles de Marine Marchande Européennes. Les armateurs sont aujourd'hui en recherches d'officiers et se retrouvent limités par un vivier d'emplois trop faible. Le temps de formation étant long, Il convient aussi d'anticiper l'ensemble des mesures d'incitations au développement de l'emploi en cours ou en voie de réalisation. Le cas actuel de la France illustre le déphasage, avec d'un côté une dynamique de reprise de pavillons mais pas assez d'officiers pour les armer...
- Travailler à la relance de l'ensemble des métiers embarqués pont, machine, et savoir-faire spécifiques, avec des formations techniques bilingues pour accroître l'employabilité communautaire et internationale. Les compétences communautaires ont disparu dans bien des secteurs à cause de l'absence d'harmonisation sociale. La encore il faut anticiper aujourd'hui l'effet positif de la mise en place d'un socle de droit sociaux communautaires qui redonnerait de l'attrait à tous ces métiers. Il faut donc aujourd'hui travailler à la mise en place de programmes et classes techniques maritimes internationales et engager la Commission Européenne, les Etats Membres et les Armateurs dans ces projets. Des aides communautaires pourraient d'ailleurs être mises en place via, par exemple, le projet de fond social maritime que nous proposons avec la taxation spécifique de compensation (Problématique des écarts de prélèvements sociaux)

- Dans le cadre d'un projet plus global « Erasmus de la Mer », faciliter les échanges entre les écoles de Marine Marchande Européennes. Harmoniser les parcours, diplômes et brevets pour une employabilité sans barrière au niveau Européen.

Alexandre GRILLAT – CFE-CGC ENERGIES

Olivier MENARD – CFE-CGC NAVAL GROUP

Pierre MAUPOINT de VANDEUL – CFE-CGC MARINE