

Conseil Supérieur de la Marine Marchande

Développement de l'emploi dans les activités maritimes, la filière portuaire et dans les secteurs connexes

et analyse de l'adaptation de l'offre de formation initiale constituée au sein du ministère des transports de l'équipement du tourisme et de la mer par le réseau des écoles de la marine marchande

RAPPORT DU GROUPE D'ÉTUDE DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE LA MARINE MARCHANDE

PRÉSIDENT :

PATRICK RETOURNÉ

RAPPORTEUR (jusqu'au 9 juillet 2006) :

Francis VALLAT

« Les forces de l'homme demandent leur emploi, et lui-même ne demande qu'à leur voir produire un résultat. »

SPINOZA philosophe hollandais 1632 / 1677

adopté en séance plénière du conseil le **9 Janvier 2007**

INTRODUCTION

I L'EMPLOI MARITIME

1 - Des définitions, des périmètres et des chiffres variés

2 – Appréciation globale : une stabilité trompeuse

3 – Problématique des différents secteurs

3.1. – Généralités

3.2. – L'offshore pétrolier

3.3. – Le pilotage

3.4. – La navigation de plaisance

4. – Les secteurs avec les plus fortes menaces et quelques propositions

4.1. – Le remorquage portuaire

4.2. – L'activité de dragage

4.3. – Le transport de passagers

4.4. – Les propositions

4.5. – La croisière maritime

5. – Les problématiques connexes

5.1. – La pêche

5.2. – L'Etablissement National des Invalides de la marine (ÉNIM)

5.3. – Le Registre International Français (RIF)

5.4. – Le Groupement d'Intérêt Economique (GIE) fiscal

6. – L'opportunité de l'émergence d'une Europe maritime

7. – L'emploi navigant est stratégique pour toute la filière maritime et portuaire française

7.1. – La prévision en matière d'emplois offerts

7.2. – Les obstacles à l'accès au métier

8. – La formation par les écoles de la marine marchande

9. – La validation des acquis d'expérience, un moyen de promotion et de reconnaissance professionnelle

II LA FILIERE PORTUAIRE ET LES SECTEURS CONNEXES

1 – Les emplois portuaires

2. – Les réformes

- 2.1. - La réforme de la manutention portuaire
- 2.2. – Les directives portuaires de la commission européenne
- 2.3. – La conduite des engins de manutention des quais concédés

3. - La prospective

- 3.1. - La manutention
- 3.2. - Les emplois régaliens de sécurité et sûreté portuaire
- 3.3. - Les emplois liés à la gestion et à l'aménagement des établissements portuaires.

4. – Les emplois de transitaires et consignataires

5.– Les emplois induits

6. - La formation aux métiers portuaires et connexes

- 6.1. – formation technique
- 6.2. – formation universitaire

7. – Les perspectives de l'emploi portuaire et connexe

CONCLUSION

- Liste des 33 actions du rapport regroupées en 5 thèmes pages 42 et 43
- Liste des personnes ayant participé aux groupes de travail pages 44 et 45
- Rapports , documents, livres publiés ayant éclairé l'ouvrage pages 46 et 47
- Lettre de mission du ministre des transports

11 Annexes avec le contributions écrites de participants aux groupes de travail

- René de CAYEUX IFM, Polyvalence Pont/Machine **Annexe 1**
- Jérôme DAYDOU CFTC Enseignement maritime **Annexe 2**
- Dominique LAURENT IGEM Enseignement maritime **Annexe 3**
- Marc FOULIARD DAM/GM1, trois contributions
 - **1) emploi/formation maritimes** **Annexe 4**
 - **2) validation des acquis d'expérience** **Annexe 10**
 - **3) filières de formations maritimes** **Annexe 11**
- Alain PLAUD UPACCIM Ports maritimes **Annexe 5**
- Bruno HUG de LARAUZE Union Maritime de Basse Loire :
Logistique portuaire **Annexe 6**
- Eudes RIBLIER Seafrance **Recommandations** **Annexe 7**
- Anne LE PAGE La Touline **Emplois** **Annexe 8**
- Charles BERGANO DTMRF/TMF **Evaluation des emplois** **Annexe 9**

Le 2 novembre 2005, le président du Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM) proposait au ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer de faire étudier au sein du conseil trois thèmes dont **le développement de l'emploi dans les activités maritimes et portuaires ainsi que dans les secteurs connexes.**

Le 25 novembre 2005, Monsieur Dominique PERBEN donnait son accord pour l'engagement de ce thème et demandait d'y intégrer **une analyse de l'adaptation de l'offre de formation constituée au sein du ministère par le réseau des écoles de la marine marchande.**

Lors de sa réunion du 14 février 2006, le conseil supérieur décidait de lancer cette étude en faisant appel à la participation de ses membres. **La présidence du groupe d'étude était confiée à Monsieur Patrick Retourné.**

Le président du CSMM encourageait les membres à faire preuve de créativité.

Introduction

Ce rapport est le reflet de la réflexion des membres du Conseil. Il a été éclairé également par leurs experts. Les contributions écrites produites tant par l'administration que par les membres du Conseil ont très largement été utilisées. Elles sont jointes au rapport. La documentation précédemment publiée sur des sujets voisins a été prise en considération. La liste non exhaustive de ces rapports et documents figure en annexe.

La grande fragmentation de ces emplois - avec pour nombre d'entre eux des dénominations abstraites - a amené le groupe d'étude à explorer durant 8 réunions de travail l'emploi par secteur d'activités mais naturellement sans pouvoir disposer de moyens d'appréciation autres que ceux accessibles publiquement.

Le souci d'anticiper les évolutions, voire les changements, dans chacun des secteurs analysés, a sous-tendu l'ensemble des travaux.

Les participants se sont accordés sur les points suivants :

- La mer a représenté depuis toujours un formidable espace facilitateur de commerce et d'échanges tandis que les océans ont été pourvoyeurs de ressources. La civilisation post-moderne, pour nourrir les hommes, pour développer son économie, pour trouver de l'énergie, aura sans doute de plus en plus besoin de la mer, car confrontée à des problèmes nouveaux qu'elle commence seulement à percevoir et qui sont liés au caractère fini de la planète. C'est en mer que vont se jouer les influences et que sont situées les potentialités de demain.
- Le travail des hommes en mer, bien que la technologie puisse beaucoup en atténuer la pénibilité et la dangerosité, garde une spécificité liée au milieu. Il demeure chargé de nombreuses et fortes contraintes très souvent mal acceptées par l'individu moderne et considérées comme pénalisantes au regard d'une vie sociale normale et intégrée.
- La France pourrait être mieux présente dans cette compétition maritime mondiale notamment avec une flotte de commerce plus importante sous pavillon national et/ou par le nombre de ses professionnels « exportés ». Elle le devrait notamment au regard de sa position géographique européenne lui offrant trois faces maritimes aux eaux fréquentées, d'un passé riche de constructions navales et d'expéditions maritimes, et de ses portions territoriales insulaires lointaines.
- Les navigants français subissent bien évidemment les conséquences des contraintes auxquelles les armateurs sont soumis dans un contexte de concurrence internationale et de marché ouvert. Le niveau de vie de nos nationaux comparé à celui des nations qui mettent massivement de la main d'œuvre maritime à la disposition du marché rend très clairement le recours aux équipages et donc au pavillon français non compétitif en terme de charges. Ce constat est parfois atténué par le niveau de qualité des brevets

délivrés en France qui permet de compenser ce coût dans certaines niches de navigation nécessitant une expertise particulière.

- Sur le plan quantitatif, les experts prévoient assez unanimement un déficit de l'ordre de 27.000 officiers dans le monde pour 2015. Bien sûr, ce chiffre n'est que le fragile résultat d'extrapolations. Néanmoins, le déficit semble assuré et son niveau importe d'ailleurs relativement peu puisque le challenge est la part qu'il est possible de fournir à l'emploi français et qu'il est hors de la portée nationale de prétendre combler l'ensemble de ce déficit. Il semblerait donc que le manque de vocations en France, mais aussi dans d'autres nations développées traditionnellement maritimes, puisse s'étendre peu à peu aux pays émergents où les contraintes du métier deviennent insupportables pour les nouvelles générations à bon niveau de formation par rapport aux offres faites dans d'autres domaines de l'économie.
- En revanche, le personnel d'exécution est à ce jour excédentaire même si des besoins très ciblés en spécialistes et en maîtrise sont constatés depuis de nombreuses années.
- L'extrême volatilité de l'économie maritime influe sur les emplois maritimes et para-maritimes. Il existe une corrélation entre l'activité économique mondiale, le transport maritime et l'emploi. Le très fort couplage de la croissance mondiale (moyenne de 5% grâce à l'Inde et la Chine) avec le transport maritime est un facteur favorable à l'emploi du secteur à condition que la France demeure un acteur majeur de la chaîne d'échange des biens, maintienne également et adapte de surcroît la qualité et la capacité quantitative requises de ses filières de formations spécialisées.
- L'économie maritime est créatrice d'emplois à terre tout particulièrement dans les ports et les zones logistiques qu'ils desservent. Ces emplois feront l'objet de la seconde partie de ce rapport sous l'intitulé général de « la filière portuaire ».

I L'EMPLOI MARITIME

1. – Des définitions, des périmètres et des chiffres variés

Les secteurs maritimes et para-maritimes totalisent environ 360.000 emplois en France à comparer aux 25 millions d'emplois salariés et non salariés et donc moins de 1,5% des emplois de notre pays. S'il est possible de définir les métiers relatifs à ces emplois, une quantification précise reste difficile, plusieurs milliers d'emplois n'ayant qu'un lien partiel voire épisodique avec les activités connexes maritimes ou portuaires et de nombreuses entreprises généralistes de transport ayant des départements maritimes ont une répartition salariale complexe sinon variable. Les chiffres avancés de bonne foi par les auteurs, restent donc à prendre avec une nécessaire prudence.

C'est ainsi que dans ses très récentes données économiques maritimes françaises, l'IFREMER avance 500.000 emplois pour 2003 mais en y intégrant cependant le tourisme. L'exclusion de cette activité qui peut employer, par exemple, des moniteurs de voile, métier incontestablement maritime, comme des gérants d'infrastructures qui le sont moins, ramènerait cette estimation à un peu plus de 270.000. Ainsi, l'approche de l'Institut Français de la Mer et du Cluster Maritime Français chiffrent les « emplois directs maritimes » (hors le tourisme du littoral) à environ 320 000. On voit donc que les écarts des sources sont assez importants pour mériter que la statistique dans ce domaine soit mieux appréhendée et normée. La Direction Générale de la Mer et des Transports évalue, grâce à une enquête annuelle qui a permis d'établir une série cohérente, les seuls emplois portuaires, directs, indirects et induits, dans les bassins locaux, à 260 000. L'administration reprend la classification de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE). Certaines études sur les ports ajoutent une quatrième catégorie d'emplois semi directs. Les fourchettes des chiffres avancées sont dues aux définitions différentes des emplois comptabilisés et des bassins territoriaux retenus pour ce dénombrement. Il est raisonnable de penser que ce rapport traite d'un volume d'emplois qui va au-delà de 350 000.

La mise en place il y a quelques années par l'INSEE d'un Observatoire des emplois liés aux activités maritimes et portuaires en partenariat avec le Port Autonome du Havre et l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre s'est heurtée aux difficultés méthodologiques liées à la répartition de l'emploi en une douzaine d'activités. Ses travaux ont permis de pouvoir faire un point de base de la situation avant l'ouverture de Port 2000 et donc de suivre dans le proche avenir les évolutions liées aux efforts d'investissements privés et publics.

Le Système d'Information des Affaires Maritimes (SIAM) est la principale source de données des navigants français. Il permet d'en évaluer l'effectif entre 30.000 et 50.000 répartis pour plus d'un tiers au commerce et moins de deux tiers à la pêche. Cette fourchette importante résulte de la définition variable du marin actif, soit large avec un embarquement dans les 18 derniers mois soit restrictive avec plus de six mois d'embarquement durant l'année précédente.

Par ailleurs les marins français employés sous pavillon étranger ne sont pas comptabilisés dans ces chiffres. Il semble assez évident que ces navigants sont de plus en plus nombreux dans des secteurs aussi variés que les conditions d'embarquement : personnel d'encadrement en hôtellerie et de restauration sur des navires de croisière, officiers (commandants) au commerce sur des petites unités dont ils sont actionnaires ou propriétaires, navigateurs de grande plaisance, convoyeurs etc... Expatriés, ces navigants ne sont ni cotisants sociaux ni contribuables des régimes français, et ne relèvent pas du droit national du travail maritime.

Marginalement à ces travaux, mais constatant la diversité des sources, la complexité des méthodologies et les fourchettes d'indétermination, le Conseil propose que, dans le but de mieux connaître les populations, les activités concernées, les besoins en terme d'emploi, de mieux justifier les politiques à mener et d'en apprécier plus précisément les résultats, une meilleure coordination des partenaires concernés par les études et la recherche dans le domaine statistique (SIAM, Ifremer, Insee, ports autonomes...) devra être favorisée par la commande publique en prenant en compte les initiatives régionales prises ces dernières années (Observatoires des emplois et des métiers). La synthèse des travaux et conclusions de ces observatoires institués par la loi 2004-391 du 4 mai 2004 pourrait être éditée chaque année.

Action n° 1 Harmoniser les diverses statistiques d'emplois maritimes et portuaires en définissant les paramètres usuels avec précision notamment emplois directs/emplois indirects/emplois induits.

Action n° 2 Publier chaque année une synthèse des différents chiffres et travaux sur l'emploi portuaire dans un parallélisme de forme de l'emploi maritime édité par la DAM.

2. - Appréciation globale : une stabilité trompeuse

Dans ce contexte, la **flotte marchande française est demeurée stable** depuis plus de cinq ans avec un peu plus de deux cents unités pour environ 5 Mt de jauge brute. On notera avec intérêt que cette stabilité est accompagnée d'un rajeunissement. Notre flotte est classée comme l'une des plus jeunes du monde avec une moyenne d'âge des navires de 7,3 ans que l'on peut comparer à l'âge moyen de la flotte mondiale (17,4 ans) ou européenne (16,2 ans). Sa capacité d'emport a augmenté de 17,8% entre juillet 2005 et juillet 2006 (source DGMT bureau de l'observation économique et statistique)

L'emploi navigant français au commerce est passé de 9.740 en 2003 à 10.016 en 2004 et marque une légère augmentation (+2,8%) qui ne saurait faire oublier qu'il était recensé quatre fois plus de marins salariés dans cette activité au milieu des années 60.

Il peut donc sembler, à l'observation de cette récente stabilisation, que la situation a atteint un niveau incompressible et que le pire est maintenant derrière nous. Avec un certain nombre de secteurs comme les services publics ou les activités portuaires pouvant être considérés comme à l'abri de la conjoncture, les courbes sont-elles devenues durablement horizontales ?

Il est possible d'en douter puisque aujourd'hui certains de ces secteurs ne sont plus à l'abri de difficultés apportées notamment par une mondialisation (ou européanisation) de l'emploi maritime dans un contexte de forte concurrence entre armements.

3. - problématiques des principaux secteurs

3.1.- Généralités

Le nombre global de marins au long cours dans le monde (source BIMCO/ISF 2000) a été estimé à 404.000 officiers et 823.000 subalternes. Les pays de l'OCDE (Amérique du Nord, Europe de l'Ouest, Japon, etc...) restent les principaux fournisseurs d'officiers, mais l'Extrême-Orient augmente sa part. L'évolution du nombre de navires est depuis quelques années de 1 à 1,5% l'an, l'emploi correspondant tendant à diminuer en raison de contraction

de l'équipage par navire. Cette dernière tendance devrait cependant disparaître, les limites minimales étant atteintes et la réglementation STCW95 se mettant en place.

Le commerce international des marchandises diverses conteneurisées est largement dominé d'abord par l'axe Extrême-Orient / Etats-Unis et ensuite celui d'Extrême-Orient / Europe. Les intérêts armatoriaux européens y sont très puissants. Des investissements très importants ont été faits tant au plan portuaire que naval pour répondre aux besoins de très forte croissance ces dernières années. Des phénomènes ont été mis en évidence ces derniers mois qui atténuent cependant l'optimisme ressenti.

- La concentration, plusieurs armements historiques viennent de disparaître absorbés par les plus grands. Ces absorptions ont pu créer en terme d'impact sur l'exploitation des difficultés parfois sévères qui ne sont pas toutes résolues mais qui ne ralentiront sans doute pas les aspirations monopolistiques futures;
- Le rôle de moins en moins régulateur des conférences vis à vis de ces méga entreprises multinationales;
- Le déséquilibre chronique des taux de fret entre chaque sens du voyage, révélateur du déséquilibre des échanges, peut devenir dangereux, l'essentiel du coût d'exploitation étant supporté par le sens est-ouest;
- La possibilité d'une surcapacité à partir de 2007, en raison des nombreuses et importantes commandes signées (navires de plus de 12.000 EVP). La flotte mondiale de porte-conteneurs verra ainsi sa capacité de transport s'accroître de près de 50% d'ici 2009.

Autant d'éléments qui obligent à rester prudent quant à l'avenir et amènent à penser que, si la courbe des tonnages reste à forte pente, les profits engendrés seront vraisemblablement plus faibles.

La présence du pavillon français dans ce secteur est modeste, tous registres confondus : vingt-cinq porte-conteneurs intégraux seulement pour la cinquième puissance économique mondiale et donc globalement insuffisante par rapport au niveau d'échanges. En revanche le développement du groupe français CMA/CGM, placé désormais au troisième rang mondial des opérateurs de transport maritime est un facteur très favorable à l'emploi.

Le trafic de vrac liquide, pétrole brut majoritairement, sous contrôle des majors du secteur, est promis à un avenir prospère s'il sait s'adapter aux données nouvelles liées au renchérissement inéluctable du produit, aux consommations émergentes, à la variété du marché... mais limitées à long terme par les perspectives mal définies de tarissement.

Les transports de gaz naturel ou distillé et de produits raffinés et chimiques, nécessitant des technologies de pointes, exigeant des personnels formés et des méthodes procédurales précises sont des marchés importants et en forte croissance en dépit d'une dépendance aux diverses réglementations et aux contextes géopolitiques.

L'emploi français est stable dans ce secteur et peut raisonnablement augmenter en raison des exigences requises en terme de formation et d'expérience y compris pour la maîtrise.

Les secteurs spécialisés où les intérêts français sont puissants : recherche, offshore, câbles sous-marins, connaissent des fortunes diverses.

La pose et l'entretien des **câbles sous-marins** a subi un revers de conjoncture et a donc dû licencier massivement.

3.2. - L'offshore pétrolier

La forte croissance de l'**offshore pétrolier** dans toutes ses composantes, de recherche comme d'exploitation, est génératrice d'emplois. La société Bourbon prévoit de recruter ces 4 prochaines années 2.400 marins dont 400 français. La conjoncture est durablement favorable dans un contexte de diversification d'accès aux ressources et d'exploitation de plus en plus lourde techniquement et donc onéreuse. Le métier a gardé jusqu'à aujourd'hui une très bonne image (travail d'équipe, aventure humaine, technologie) et les conditions de sa pratique sont bien compensées (rémunérations, congés). Il sera cependant nécessaire pour attirer les nouvelles générations que ces métiers soient davantage promus pour être connus et qu'un cursus de formation et/ou de « marinisation » de métiers techniques soit étudié.

3.3. - Le pilotage

Les activités d'assistance nautique aux navires dont le **pilotage** (en 2004 : 720 emplois, dont 609 navigants, parmi lesquels 330 pilotes), comme le remorquage portuaire (dont on évoque la crise ci-après) et le lamanage (organisé en associations professionnelles ou coopératives de production) semblent peu susceptibles d'évolution. Des progrès de productivité ont été réalisés (regroupement de stations, remplacement des bateaux-pilotes par des hélicoptères et vedettes rapides ...) dans les dernières décennies mais les limites d'effectifs semblent atteintes. L'augmentation du nombre et de la taille des navires est compensée par la meilleure manoeuvrabilité, le développement des aides électroniques, la mise en service de ports aux dessins mieux dimensionnés. L'instauration d'un pilotage hauturier obligatoire (ou de mesures d'encouragement significatives) dans certaines eaux communautaires pourrait créer plusieurs dizaines voire centaines d'emplois. Il sera néanmoins difficile de les réserver aux ressortissants de l'Etat de la zone concernée et certainement aussi de lui accorder le droit exclusif de délivrance des licences.

3.4. - La navigation de plaisance

La navigation de plaisance et la grande plaisance sont créatrices d'emploi. En effet, la France est le n°1 mondial de l'exportation de voiliers de plaisance et de bateaux pneumatiques. L'institut français de la mer mentionne une prévision de croissance de 9.200 emplois sur cinq ans principalement dans les métiers de la construction, de la vente et de la conduite, mais aussi de l'entretien, de l'hivernage et du portuaire.

La grande plaisance (navires supérieurs à 24 mètres) est un réel gisement d'emplois notamment dans l'entretien et le fonctionnement. Ce domaine présentant une très bonne image à défaut de moins de contraintes, devrait susciter des vocations professionnelles. La faible représentation de capitaines de nationalité française par rapport aux britanniques s'expliquerait par des normes de qualifications plus exigeantes en France pour commander ce type de navire. Ce secteur pourra aborder plus aisément ces évolutions si, en matière de formation notamment, les passerelles avec la marine de commerce, établies et maintenant facilement identifiées, bénéficient d'encouragements.

Action n°3 : Favoriser l'emploi navigant français dans la grande plaisance en rapprochant la formation et délivrance de brevets des standards internationaux de la profession.

Action n°4 : Créer des passerelles pour que les marins puissent passer du commerce et de la pêche à la grande plaisance par équivalence de brevets et formations.
--

Il convient ici de souligner le conflit d'intérêt bien identifié entre activités nautiques soutenues par les constructeurs d'infrastructures (ports de plaisance, marinas) souvent alliés aux collectivités locales et la conservation du littoral défendue par le conservatoire des espaces littoraux et des rivages lacustres. Le besoin croissant d'anneaux et donc le développement de marinas est confronté à cette problématique qui devient un frein à l'accroissement du parc et influence les coûts de façon parfois dissuasive. Les alternatives qui devront logiquement se développer (l'hivernage à flot, la propriété partagée...) peuvent offrir des emplois pérennes.

4. - Les secteurs avec les plus fortes menaces et quelques propositions

4.1. - Le remorquage portuaire

Cette activité voit son organisation, qui permet à plusieurs armements d'exercer le remorquage au sein d'un même port, mise à l'épreuve par son ouverture à une concurrence effective dans le port du Havre. Cette ouverture, compte tenu de son contexte et de la nécessité d'aboutir à une stricte égalité de traitement des deux entreprises de remorquage dans le respect des termes des agréments délivrés et des modalités d'armement des navires, ne s'est pas faite sans difficultés. Aujourd'hui deux sociétés opèrent librement au Havre avec pour objectifs d'accroître leur productivité et leur compétitivité afin de mieux répondre aux besoins des armements et d'aboutir à un nouvel équilibre du marché du remorquage havrais. Il importe que les services aux navires puissent être assurés en toute loyauté commerciale en évitant des comportements anticoncurrentiels. L'équilibre des charges et des contraintes pesant sur les entreprises devra être strictement contrôlé pour que compétition soit équitable dans tous ses aspects et n'aboutisse pas à la reconstitution de monopoles.

L'attractivité du port du Havre ne peut que bénéficier d'une saine concurrence, en améliorant sa compétitivité et la fiabilité du service offert. Par son impact positif sur les trafics, elle devrait permettre la coexistence des deux opérateurs, même si dans un premier temps, l'arrivée d'une nouvelle société peut avoir pour effet, de conduire à un ajustement des flottes, notamment celle de l'opérateur historique. Avec la montée en régime de Port 2000, le potentiel exploitable (mouvements de navires) devrait évoluer favorablement et permettre d'aboutir à un bilan global positif. Cette évolution vers la concurrence, soutenue par l'Union Européenne, aura aussi pour effet de rassurer les armements et de contribuer à accroître la confiance indispensable des armateurs dans les services portuaires havrais.

4.2. - L'activité de dragage

Les efforts louables, mais restés insuffisants de mise en commun des moyens par le biais de la structure GIE-Dragage, ne permettent pas d'améliorer la situation sur ce marché ouvert. L'obligation de mise en concurrence, par appels d'offres européens, conduit à renoncer aux interventions sur travaux neufs et à recourir à l'étranger alors que le niveau des investissements portuaires entre 2003 et 2010 aurait pu favoriser la mise en service d'un outil spécifique performant. Les choix faits en engins polyvalents difficiles à exploiter et amortir ont aggravé les coûts. L'avenir de ce secteur face à la concurrence intra-européenne n'est pas souriant et des inquiétudes sont clairement ressenties par les personnels en particulier depuis l'annonce du désarmement au Port autonome de Dunkerque. Cette réduction de moyens semble annoncer un repli inéluctable, l'activité pouvant se résumer à moyen terme à un service administratif de rédaction d'appels d'offres avec abandon de toute capacité de maîtrise d'oeuvre.

4.3. – Le transport de passagers

La particularité de la structure de l'emploi navigant réside en partie dans le fait que le **transport de passagers** représente près de la moitié (48%) de ces emplois maritimes au commerce avec 4.794 emplois en 2004 en progression de 337 emplois (+7,5%) par rapport à l'année précédente. Il s'agit quasi totalement des services réguliers de car-ferries en Manche et Pas-de-Calais d'une part et les liaisons méditerranéennes d'autre part. Ce secteur est soumis à une concurrence exacerbée avec l'arrivée d'opérateurs étrangers dont les coûts de fonctionnement pour les chapitres importants (salaires, charges, fiscalité, durée annuelle du travail) peuvent être très inférieurs à ceux d'une exploitation sous pavillon français. Nos équipages sont placés en compétition directe avec des ressortissants de tous les pays européens – ceux bénéficiant de systèmes de soutien importants à l'emploi de navigants comme ceux vivant dans des pays à faible coût de la vie – sans que les dépenses liées en particulier à une résidence de travail ne viennent, comme pour les emplois à terre, apporter le moindre amortissement à ce déséquilibre.

L'ouverture du capital et la recapitalisation de la SNCM par l'Etat et par des investisseurs privés (Butler Capital Partner et Véolia transport) a permis à l'entreprise, non sans quelques conflits, de mettre fin à la dégradation de sa situation financière et commerciale. Pour le maintien des deux grands pôles d'activité de la SNCM, l'objectif des repreneurs est, à la fois, d'assurer, par délégation entre 2007 et 2013, le service public de la desserte maritime de la Corse et de renforcer la position acquise sur le Maghreb. Le défi à relever reste cependant immense.

La situation des grands armateurs à passagers, premiers employeurs de marins français, reste difficile en Méditerranée comme sur le transmanche. Les coûts d'exploitation élevés de ces opérateurs ne leur permettent pas de développer leurs activités et les cantonnent sur leurs marchés traditionnels à partir de la France. De plus de nouveaux phénomènes concurrentiels s'intensifient sur ce secteur, avec la politique de certains Etats européens poursuivant des allègements massifs des charges sociales et fiscales supportées par ces armateurs et leurs marins, comme avec la tentative de certains armements de recourir à des pavillons tiers pour des desserte intra-communautaires. Ces évolutions appellent sans aucun doute des éclaircissements de la part de Commission européenne et une redéfinition des règles du jeu.

La disparition de cette activité déséquilibrerait en effet l'ensemble de l'emploi maritime et para-maritime français. Ce secteur relativement homogène peut, à l'évidence, être considéré comme indispensable pour permettre le maintien à l'accès d'une expertise maritime nationale. Il irrigue largement l'ensemble des autres professions maritimes. Il **maintient une culture maritime dans les populations** côtières et représente ainsi un moyen essentiel en vue du **renouvellement des générations de navigants**. Les métiers manoeuvriers de ce secteur permettent d'alimenter dans une large mesure les ports de nos façades maritimes en pilotes de très bon niveau. Les métiers de l'accueil, les spécialités de l'hôtellerie, qui ont leurs filières spécifiques de formation, offrent aux régions concernées des débouchés irremplaçables. Cette navigation autorise des systèmes de bordées à relèves fréquentes et donc un rythme de vie des équipages offrant la possibilité d'une existence familiale compatible avec les aspirations actuelles, et permet encore d'attirer des jeunes gens et jeunes filles sous condition qu'ils puissent avoir un minimum de visibilité quant aux perspectives d'avenir.

Au delà de l'aspect social maritime, il convient de souligner qu'en ce qui concerne les liaisons insulaires métropolitaines, l'intérêt général des populations concernées par ces services publics de transport passagers, véhicules et marchandises, mobilise les collectivités

concernées. Ainsi la désignation de l'opérateur de service public pour la déserte maritime de la Corse est, aujourd'hui, de la responsabilité de la collectivité territoriale de Corse.

4.4. – Les propositions

- La mise en œuvre de tous les moyens autorisés par les orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime permettrait d'instaurer le dispositif de salaire net. L'Italie pratique d'ores et déjà le salaire brut égal au salaire net avec les succès commerciaux qu'on lui connaît chez ses voisins. Le Conseil appelle de ses vœux la mise en œuvre rapide de ce dispositif par la pérennisation des dispositifs en vigueur et leur extension à l'ensemble des charges salariales pesant sur les entreprises et sur les personnels navigants.

Action n°5 Aligner les dispositifs euro-compatibles d'aide aux armements de transport de passagers sur ceux de nos voisins européens les plus performants.

- Des dispositifs réglementaires doivent être mis en place pour clarifier et préciser les conditions de mise en concurrence. L'égalité d'accès aux appels d'offres suppose, à tout le moins, l'obligation de répondre dans les mêmes conditions au service et donc de disposer de l'ensemble des capacités et moyens (humains, matériels, fréquence, amplitude et tarification). Il s'agit en tout état de cause de trouver les formes juridiques permettant de définir à ce niveau les règles d'une concurrence acceptable commercialement et socialement. Dans le même esprit que ce qui a pu être trouvé dans l'adaptation de l'article 48-3 de la Loti au profit du service public de passagers dans nos îles.

Action n°6 : Adapter les règles de droit pour assurer une concurrence loyale en matière de transport de passagers tant sur le plan commercial que social.

- Il importe de pouvoir donner des bases de droit à la pratique de plus en plus attaquée dans le secteur intra-communautaire et pour les lignes régulières que le pavillon sur la ligne soit celui d'une des nations riveraines desservies. Cette position est dans le cadre actuel difficile à tenir mais a sa logique au plan social et économique. Des tentatives de dumping de la part de pays tiers ne manqueront pas de reposer le problème à chaud. Le Conseil souhaite que les intérêts convergents des opérateurs nationaux et de leurs personnels soient pris en compte et défendus dès maintenant auprès des Etats Membres.
- Il convient de suivre l'étude lancée par la Commission européenne relative à la mise en place de mesures sociales minimales pour le trafic roulier intra-communautaire.

Action n°7 Soutenir toutes les démarches de la Commission européenne afin de défendre le principe du pavillon d'un des pays desservis pour les transports de passagers en lignes régulières.

4.5. - La croisière maritime.

Ce secteur en plein développement a fait la réputation du chantier Alstom de Saint Nazaire repris désormais par le groupe norvégien Aker Yard. La construction française de paquebots se caractérise par sa rapidité et sa qualité de finition. Il a fallu six ans pour construire le paquebot France de 1956 à 1962 alors qu'en 2006 un paquebot pour 2.500 passagers et 1.000 membres d'équipage est assemblé en 23 semaines. Il fait ses essais à la mer environ un an après la mise en forme du premier élément et est générateur durant sa construction d'environ 10.000 emplois industriels.

Si la France construit des paquebots pour d'autres pays européens dont tout particulièrement les Italiens aujourd'hui, elle exploite seulement 5 paquebots de faibles tonnages sous son pavillon. La gestion et l'exploitation des bateaux de croisière n'ont pas été investis par les armements français excepté CMA/CGM qui vient de reprendre les trois petits paquebots de la Compagnie des Îles du Ponant.

Toutes les analyses prévoient une forte croissance de ce marché. La France (notamment grâce aux départements et territoires d'outre-mer) compte parmi les destinations privilégiées dans le monde. Il existe dans ce domaine une opportunité que des armements français, associés à de grands groupes touristiques, pourraient saisir. Le marché français de la croisière devrait connaître une croissance de plus de 15% en 2007 alors que 32 nouveaux paquebots sont prévus être mis à flots d'ici 2009 construits exclusivement en Europe chez Fincantieri (Italie), Aker Yard / Alstom (Finlande/ France) et Meyer Werft (Allemagne).

5. - Les problématiques connexes

5.1. - La Pêche

L'emploi navigant à la pêche s'est stabilisé depuis l'année 2000 autour de 25.850 avec de fortes disparités entre les façades et les genres d'activités. Une progression de l'embarquement de marins étrangers à la pêche est remarquée avec 1.863 en 2004 alors qu'ils n'étaient que 1.078 en 2000. La répartition des nationalités par ordre d'importance est Espagne, Portugal, Guyana, Brésil.

Le rapport rendu par Mme Hélène Tanguy, députée du Finistère et maire du Guilvinec, au Premier Ministre le 22 juin 2006, sur la pêche métropolitaine et le plan d'avenir présenté la semaine suivante par le Ministre de l'Agriculture et de la Pêche lors de l'assemblée du CNPMM (Comité National des Pêches Maritimes et des Élevages Marins) marqueront fortement ce secteur maritime notamment en terme d'emplois et spécialement dans l'activité chalutière. Si dans ce domaine, il n'est pas non plus de la compétence du C.S.M.M. d'émettre avis ou remarques, le Conseil, par solidarité avec la filière, souhaite qu'une étude spécifique puisse être menée pour apprécier les besoins en reconversion à moyen terme et que, si nécessaire, des moyens spécifiques en formation complémentaire puissent être trouvés au bénéfice des navigants à la pêche qui souhaiteraient poursuivre une carrière au commerce.

Action n°8 Lancer une étude sur la reconversion de marins pêcheurs vers le commerce afin d'anticiper une éventuelle demande vers la marine marchande et en permettre la réalisation.

5.2. - L'Etablissement National des Invalides de la Marine (ÉNIM)

Sa dénomination, la difficulté de comparer avec le régime général les avantages qu'il procure, sa méconnaissance au sein du système de santé au-delà des franges côtières, le principe catégoriel, les rigidités qu'il implique dans la gestion et la progression/promotion des personnels, et sans doute la faiblesse des pensions versées, justifient une réflexion de fond sur sa rénovation. Les propositions qui ont été avancées dans le rapport de Messieurs Trempat et Postel-Vinay se sont heurtées très récemment et en partie par manque de concertation, à une forte mobilisation des partenaires sociaux. Le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a pu, à cette occasion, faire savoir l'attachement du Gouvernement à la spécificité du régime. Le CSMM considère qu'il appartient essentiellement au dialogue entretenu au sein du Conseil Supérieur de l'ÉNIM de faire des propositions sur l'évolution de l'institution en rappelant cependant que les politiques suggérées de renforcement de l'emploi

national dans l'économie maritime, prennent souvent appui sur des exonérations de charges. Ce phénomène, qui se surajoute aux difficultés structurelles de l'ensemble des régimes de protection sociale, rend l'équilibre financier de l'Etablissement largement tributaire du budget de l'Etat. Les prévisions démographiques tous types de navigation confondus laissent perplexe quant aux possibilités de redressement.

Compte tenu du nombre non négligeable d'expatriés maritimes, une proposition de cotisation volontaire à un régime de santé invalidité pourrait leur être faite par l'Etablissement afin d'accroître les effectifs et de mieux compenser les frais de gestion. La demande, déjà constatée par les armements scandinaves de retour à la navigation d'officiers de la tranche 45 ans et au delà, pourrait se diffuser plus largement en Europe et mérite d'être favorisée par une couverture sociale adaptée.

Les réflexions sur l'avenir de l'ÉNIM et en particulier celle à mener au sein de l'institution, doivent intégrer la problématique nouvelle de mobilité réciproque entre emplois à terre et emplois embarqués. Par cette adaptation, l'ÉNIM qui est un système équitable, pourra aussi promouvoir l'emploi maritime.

Action n°9 : Bâtir l'avenir de l'ENIM dans un objectif de mobilité professionnelle des marins embarqués en favorisant les retours à la navigation après un emploi à terre.

5.3. - Le Registre International Français (RIF)

Un nouveau registre baptisé Registre International Français a été créé par le législateur dans une stratégie de reconquête du pavillon français. Le RIF est un registre communautaire contrairement au registre TAAF. Il donne un statut à tous les navigants. Des exigences de nationalité sont définies dans la loi. Les organisations syndicales estiment que le RIF n'est pas socialement admissible par rapport au précédent dispositif TAAF en raison de la proportion de marins français embarquée sur ces bateaux jugée trop faible (25%, ou 35% sous GIE, de l'effectif autorisé). Elles ont obtenu son classement en pavillon de complaisance par l'International Transport Fédération (ITF) ce qui provoquerait sinon l'inutilité du registre au moins un frein sérieux à son développement et à celui escompté de la flotte.

Au 01/12/06, les inscriptions au registre RIF étaient de 180 navires dont 53 navires de commerce de plus de 100 tonnes et 127 navires de travaux et services auxiliaires. Au total plus de 100 navires de plus de 100 tonnes sont inscrits au registre RIF.

5.4.- Le Groupement d'Intérêt Economique (GIE) fiscal.

La procédure ouverte par la commission européenne au titre des aides d'Etat à l'encontre du dispositif de GIE de 1998, a gelé les investissements en navires neufs depuis décembre 2004. Un système euro-compatible fiable et pérenne est nécessaire aux armements pour poursuivre le développement et la modernisation de leurs flottes. Sous réserve d'une expertise plus fine, le dispositif de droit commun, tel que prévu en loi de finances rectificative 2006, apparaît aujourd'hui de nature à relancer l'investissement maritime.

Les propositions concernant le RIF.

1 – L'exonération de l'impôt sur le revenu confirmée par l'Administration fiscale pour les ressortissants nationaux navigant sous le pavillon RIF est un avantage financier attractif pour les marins. Cette disposition devrait permettre, avec l'instauration pour l'investissement d'un nouveau dispositif similaire dans ces effets à celui du GIE fiscal, de soutenir la

dynamique du nouveau registre « RIF » et de favoriser l'immatriculation de navires sous pavillon national.

S'ajoute à ce contexte, et renforce l'attentisme au regard de cette législation, la position de la Commission européenne qui n'a pas encore levé ses réserves, mais pourrait le faire très prochainement. En cas d'impasse, il importe que la situation passée soit stabilisée.

2. – Imaginer des dispositifs d'aides d'Etat plus performants afin de rester dans la compétition mondiale tout en se conformant strictement aux nouvelles recommandations de la Commission et aux lignes directrices de l'Union. En effet, la plupart des armateurs sont contraints d'investir aujourd'hui ailleurs que sous le pavillon national.

3. - le CSMM invite les armateurs et les organisations syndicales à un dialogue constructif et favorable à l'emploi maritime en reprenant le sujet de l'inscription du Registre International Français sur la liste des pavillons de complaisance. Ce dialogue doit être sans exclusive et aborder l'ensemble des aspects : effectif du navire notamment pour répondre aux objectifs de sécurité, carrière du navigant et sa couverture sociale.

Action n°10 : Renouer un dialogue armements / syndicats avec l'objectif de sortir le Registre International Français d'un classement privé dévalorisant.

Action n°11 Analyser le dispositif de droit commun prévu par la loi de finances rectificative de 2006 et, si besoin, l'améliorer pour le rendre aussi attractif que ceux de la concurrence européenne.

6. - L'opportunité de l'émergence d'une Europe maritime

La Commission a présenté le 8 juin 2006 un livre vert intitulé « Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers », dans lequel, lançant un des processus de consultation les plus vastes de l'histoire de l'Union européenne, elle demande aux citoyens de donner leur avis sur la manière de gérer les mers et océans. Les résultats de cette consultation se traduiront par un livre blanc d'objectifs maritimes européens concrets et opératoires.

Cette initiative montre toute la place qu'entend jouer l'Europe dans l'exploitation et l'utilisation des mers et des océans. Elle fait suite à une prise de conscience croissante non seulement du rôle moteur que la mer joue déjà dans la prospérité européenne, mais aussi des possibilités qu'elle offre en matière d'emplois et de bien-être. Cette démarche reflète aussi un souci d'améliorer les processus de gouvernance, de concertation et de décisions dans un domaine où des revers ont été subis, où les intérêts des parties sont très divergents et où les réticences sur le terrain sont fortes.

La diversité des approches économiques, écologiques, politiques rend difficile, au niveau européen comme national, la définition des bons périmètres de responsabilités et la coordination entre les actions. La mer a beau être le dénominateur commun, les visions divergent selon qu'elle est considérée comme réservoir de ressources, support de transport, cadre de loisirs ou espace de défense. L'émergence de compromis suppose des instances d'arbitrage légitimes.

En ce début de débat, le Groupe d'Etudes estime qu'une harmonisation des règles générales de fonctionnement, notamment fiscales et sociales, devrait faire retrouver toute sa loyauté à une compétition saine et profitable. Concernant les ports, interfaces de l'Europe avec le monde et frontières communautaires, les modalités et politiques douanières, harmonisées et communes, doivent se traduire sur le terrain par les mêmes contraintes et les mêmes effets à l'instar de celles qui se mettent en place au niveau de la sûreté. Concernant les flottes, des règles claires en matière de fiscalité et d'aides à l'investissement, excluant l'excès du recours aux pratiques dérogatoires, doivent permettre l'exploitation sous pavillons européens sans distorsion de concurrence intra-communautaire mais avec une vision plus pragmatique des intérêts de l'Union en terme d'emplois. En matière sociale, le respect de leurs engagements par les Etats membres signataires des conventions de l'Organisation Internationale du Travail est la condition nécessaire à l'ouverture d'un dialogue plus fructueux.

La concentration des sociétés agissant dans les secteurs maritime et para-maritime pose dès à présent la question du pavillonnement européen qui s'imposera dès que les particularismes d'intérêts nationaux se seront effacés au profit d'une harmonisation européenne. Ceci demandera sans doute quelques décennies, mais dès à présent, le concept d'appartenance à l'Union européenne associée au pavillon national est une étape qu'il semble nécessaire de réaliser selon une symbolique commune.

Le pavillonnement d'un navire est libre. Chaque pays de l'Union est en concurrence non seulement avec le reste du monde mais aussi avec ses partenaires européens. Cette seconde concurrence intra européenne ne doit pas être un frein à une politique maritime européenne (livre vert puis livre blanc) cohérente et homogène.

Le temps semble désormais venu de fédérer les initiatives et projets européens afin de mieux répondre à la demande croissante des importations/exportations mondiales hors Union européenne avec une préférence tangible pour les navires battant l'un des pavillons de

l'UE. Cette aspiration à une gouvernance communautaire est importante car les nations, et en particulier la France, devront adapter, pour des raisons fonctionnelles, leurs structures à celles de l'administration européenne.

Début juillet 2006, l'installation du Conseil national du littoral a ouvert un champ de réflexion et de concertation nouveau pour le secteur maritime en particulier pour ce qui est de l'aménagement, de la gestion des conflits d'intérêts et de la préservation des espaces naturels. Une des priorités annoncées est aussi l'élaboration d'une politique maritime nationale. Cette instance introduit de nouveaux acteurs et un département ministériel de plus dans une problématique déjà complexe.

Le Conseil Supérieur de la Marine Marchande souhaite qu'à tout le moins, les informations circulent réciproquement et des assurances soient apportées sur la coordination ou l'arbitrage des dossiers.

Action n°12 : Coordonner et fédérer les travaux entrepris par les différents Conseils à vocation maritime ou littorale, en leur demandant d'organiser chaque année un colloque ayant pour thème une de leurs problématiques communes.

7. - L'emploi navigant est stratégique pour toute la filière maritime et portuaire française

Au concours de recrutement 2006 pour l'entrée au cours de la filière officiers de 1ère classe de la marine marchande (O1MM), 120 candidats ont été admis alors que 160 places étaient offertes et que plus de 300 candidats s'étaient présentés. Les 40 places non pourvues représentent autant d'emplois de haut niveau qui ne seront pas occupés dans l'avenir par des ressortissants nationaux, et par suite, des centaines d'emplois induits perdus pour de nombreuses années. Il convient de s'interroger sur les critères, du recrutement au brevet, qui n'ont pas variés depuis longtemps, pour être certain qu'ils sont toujours adaptés à la population concernée et à son évolution sociale par rapport aux compétences requises des marins. En effet ces dernières évoluent. Il est demandé autant à un officier pont aujourd'hui de connaître les rouages des systèmes électroniques de navigation, que de développer des compétences en management, en droit social ou en anglais. Il importe de garder à l'esprit que dans les années à venir, les candidatures vont se raréfier. Les admis restants seront d'autant plus sollicités ou attirés par d'autres secteurs d'activité dans une seconde carrière.

Action n°13 : Mettre sur pied des filières préparatoires en vue d'assurer des candidats motivés et de bon niveau afin d'admettre dans les écoles de formation maritime les effectifs prévus et adapter les critères de sélection aux évolutions de la profession.

7.1. - La prévision en matière d'emplois offerts

Trois remarques se font jour à partir de l'analyse de suivi des effectifs réalisés par le bureau GM1 de la Direction des Affaires Maritimes.

- La pénurie mondiale des officiers de bon niveau devient patente et va se confirmer à court / moyen terme. Ce facteur est très positif, il devrait renchérir le coût moyen mondial de ce personnel et le rapprocher de celui constaté dans les nations développées. Cependant, il serait aventureux d'affirmer aujourd'hui que des emplois pourront être pourvus par des ressortissants européens et a fortiori français. Et ceci d'autant plus que le système de formation maritime que nous connaissons actuellement en France est confronté à d'autres systèmes, dans l'Europe et le Monde, qui s'améliorent.
- Les échanges intra communautaires, et notamment les transports de passagers, sont le socle de l'emploi navigant national qui est directement en concurrence avec d'autres pays de l'Union européenne. Ce secteur dont les marins alimentent ensuite l'ensemble de la filière des métiers portuaires et para-maritimes mérite une attention très particulière et ciblée.
- Enfin, les emplois à la pêche directement tributaires des décisions communautaires qui gèrent les autorisations de capture et les sorties de flotte, sont en profonde mutation avec une culture littorale qui rend les évolutions plus difficiles et conflictuelles. Comme il l'a déjà été noté plus haut, ce secteur, comme celui de la plaisance, pourra aborder plus aisément ces changements si les passerelles avec la marine de commerce, établies et maintenant facilement identifiables, bénéficient d'encouragements.

Dans ce contexte, il est nécessaire de se préparer pour éviter la pénurie de navigants. On mesurera les enjeux par le fait qu'il est admis que le rapport entre élèves et officiers en activité pour permettre un simple renouvellement est de l'ordre de 1 pour 7. L'abandon des emplois embarqués français à d'autres nations serait très préjudiciable à toute la filière maritime et portuaire de notre pays. Les navigants sont les "vecteurs originaires" des créations d'emplois à terre et il apparaît comme un enjeu fondamental de former des marins français afin d'alimenter de manière pertinente et pérenne l'ensemble de la filière.

Le déficit mondial de marins qualifiés, de personnel d'encadrement et principalement d'officiers, représente, en première analyse, une forte opportunité pour notre pays touché par un taux de chômage moyen de sa population active de 8,9% (fin septembre 2006) et plus important encore chez les jeunes de 16/25 ans avec 21,5%.

7.2. - Les obstacles à l'accès au métier

Il y a donc nécessité de mener un certain nombre d'actions simultanées dont l'objectif est bien d'amener à l'emploi maritime puisque le secteur offre un débouché immédiat pour les officiers et l'encadrement (frigoristes, électriciens de puissance, électroniciens, diésélistes...).

Favoriser l'émergence des « vocations » par l'amélioration de l'image du métier de marin, et sa prise en considération dans la population sont des actions indispensables. Le métier de marin est insuffisamment connu et de moins en moins reconnu. Malgré les valeurs qu'il contient : rigueur, endurance, technicité, sens de l'humain, esprit de décision, il a perdu de son attrait par son décalage sociétal :

- Formation longue (5 ans pour les EMM), complexe et sélective, avec des redoublements de 30% des élèves en première année et des critères de passage dans la classe supérieure plus restrictifs que ceux d'une école d'ingénieur (12 de moyenne). La méthode éducative pourrait s'inspirer de celle de l'éducation nationale dans certaines matières générales. Ce point sera développé dans le chapitre suivant.
- Vie de famille atypique qui paraît trop incompatible avec les standards actuels : vie professionnelle des épouses, partage des responsabilités parentales et éducatives, vie associative, culturelle et citoyenne etc. ... La réduction globale de la population navigante renforce ce caractère atypique d'autant que la fixation à certaines régions côtières et la transmission familiale du métier ont perdu leur prépondérance.
- Rythmes et méthodes d'exploitation du navire, escales réduites, éloignées de villes et souvent plus éprouvantes professionnellement que le quart à la mer. La réduction de l'équipage devenu pluri-national complexifie la vie commune à bord et raréfie les échanges humains. L'isolement individuel est très souvent très mal vécu.
- Exposition à des risques nouveaux (judiciaires notamment) et aggravation des responsabilités génératrices de stress.

La divergence entre les salaires et ces contraintes professionnelles, notamment d'éloignement familial, ne sont pas les seules raisons, il existe probablement un manque de considération dans l'opinion publique nationale pour les métiers de marins alors même que le monde maritime attire très largement (muséographie, manifestations nautiques, compétitions).

Cependant les points attractifs de la profession méritent d'être soulignés :

- Liberté du lieu de résidence puisque l'activité professionnelle se situe en mer.
- Période bloquée et longue de congés après navigation et dégagée de tous soucis.
- Équilibre entre pratique et théorie vérifiable à tout instant et particulièrement satisfaisant pour l'esprit. Le métier de marin est dans le concret et la réalité, il faut que le navire avance. Il est aussi sous tension par une réflexion permanente et une organisation structurée.

- Variétés des responsabilités offertes sur des navires de différents types et dans des fonctions évolutives.

Une revalorisation de l'image du marin de commerce mérite d'être entreprise par tous les moyens modernes. Une campagne d'information sur le long terme et une implication politique forte relayée par les médias lors d'événements positifs (construction de nouvelles unités, avancées technologiques maritimes, ouvertures de lignes, rénovation d'écoles maritimes...) sont favorables à un meilleur positionnement de la profession. Par exemple, une série de films sur « les géants des mers » pourrait montrer un pétrolier, un porte-conteneurs et faire prendre conscience de la taille de ces constructions, de leur technologie et de leur systèmes techniques afin de sensibiliser le public à la responsabilité des équipages et à l'intérêt des métiers de marin.

L'intérêt politique pour les affaires de la mer doit aussi être mieux exprimé par une présence plus fréquente d'élus nationaux sur les navires et dans les ports.

Action n°14 : Promouvoir le métier de marin français par des actions de communication.

Les campagnes faites pour les métiers où l'offre dépasse la demande - dits « en tension » dans la terminologie ANPE - sont un exemple à suivre. Il faut cependant se méfier de trop d'irréalités romantiques qui provoqueraient d'amères désillusions dès les premiers embarquements.

La documentation pédagogique au sein des réseaux CRDP de l'Education Nationale doit être un vecteur privilégié de promotion en utilisant l'ensemble des moyens techniques modernes.

Action n°15 : Mieux informer l'Education Nationale et l'ANPE sur les carrières de marins afin d'orienter des candidats le plus tôt possible.

L'accès à une expérimentation des métiers de la mer tel que le permettraient, il y a quelques décennies, certaines associations doit être re-dynamisé. Des propositions d'embarquements en tant que « pilotins » peuvent être proposés par les armements à condition qu'une préparation préalable soit mise en place et qu'un minimum de tutorat soit rendu possible dans l'organisation du bord.

Action n°16 : Relancer avec le milieu associatif et les armements, les embarquements courts de pilotins.

8. - La formation par les écoles de la marine marchande

La « vocation » apparue, la formation doit la conforter. Dans des conditions de concurrence accentuée et d'exigence de qualité et, si elle sait s'adapter à ce contexte, la formation des officiers français doit leur permettre d'investir les emplois de commandement de navires européens, d'encadrement, de direction ou de responsabilité dans les activités paramaritimes.

La formation professionnelle maritime a pour objet de former le personnel qualifié, autre que le personnel du service de santé, nécessaire à l'armement des navires de commerce, de pêche ou de plaisance ainsi que le personnel des entreprises de cultures marines (décret 85-378, art 1, Code de l'éducation R 342-1).

La formation maritime est normée et encadrée puisque les brevets et diplômes délivrés, attestés par les Affaires maritimes, ont un contenu approuvé par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et font l'objet de contrôles fréquents par l'Etat du port lorsque les navires escalent. Nos écoles de la marine marchande délivrent des diplômes et brevets dont les standards sont déterminés par l'OMI.

Les écoles maritimes conduisent à l'emploi et amènent les élèves dans le monde du travail. Ces outils de formation professionnelle ne sont pas seulement destinés à l'acquisition de connaissances. Ils jouent aussi un rôle important de cohésion sociale.

Les anciens élèves qui en sont issus portent en eux des éléments de culture et de valeur communs qui les rassemblent. Géré par le passé par un ministère de la mer, le champ d'intervention des écoles se limite toujours aujourd'hui aux seuls gens de mer (Le passage à un ministère plus vaste chargé notamment des transports et de l'équipement n'a pas modifié cet état). Or, tous les acteurs du monde maritime ont besoin aujourd'hui d'être rassemblés pour agir en synergie afin que l'efficacité des actions entreprises soit améliorée. Les former dans un même lieu permettrait de parvenir plus certainement à ce résultat. Il convient dès lors d'envisager une évolution réglementaire qui autorise l'intervention de ces établissements dans tous les secteurs du monde maritime.

Action n°17 : Ouvrir la réflexion sous l'autorité de la DGMT, en partenariat étroit avec les 4 régions concernées et l'Education Nationale sur une future université maritime.

Les filières de formation ont subi une vaste réforme qui s'achève. Il convient que le système de formation et de délivrance des titres s'inscrive maintenant dans un système de normes qualité comme le veut la convention internationale STCW. Une certification ISO 9001/200 des établissements et de la délivrance des titres permettrait la mise en place de procédures communes aux services et une meilleure prestation aux administrés. Une meilleure communication sur l'organisation des filières de formation est également nécessaire, notamment par l'édition de documents à destination des Centres d'Informations et d'Orientation et par Internet (Action 15).

Il est tout à fait primordial de communiquer avec des messages concrets afin d'effacer les réticences causées par la longueur et la complexité des cursus. En effet, le coup d'œil sur les organigrammes de la formation (voir annexes) est rédhibitoire à l'entrée d'un jeune dans le métier. Il lui apparaîtra d'emblée que ces labyrinthes illustrent des études longues, difficiles, entrecoupées de navigation sous des statuts provisoires et donc disproportionnées avec la carrière courte qu'il perçoit pouvoir faire.

Action 18 : Simplifier encore les filières de formation tout en inscrivant les écoles et lycées maritimes dans un système de normalisation qualité ISO 9001/200.

Il est donc urgent de faire savoir que les études sont peu onéreuses (780 euros par an dont 180 euros d'inscription à l'ÉNIM) que les élèves, lorsqu'ils sont embarqués, sont rémunérés. Les embarquements d'élèves ouvrent d'emblée droit à des annuités de retraite ; il est fréquent que les armements s'attachent très tôt les étudiants motivés par la stabilisation dès le premier brevet et peuvent attribuer bourses ou prêts pour la poursuite des études.

Le rachat de cotisations des années de cours pour leur intégration à la retraite, possible dans le régime général connaît encore des difficultés pour s'appliquer à l'ÉNIM.

La régionalisation des écoles de la marine marchande (loi du 13 août 2004) pour le financement du fonctionnement et de l'investissement, hors dépenses pédagogiques éloigne (provisoirement) notre pays d'une solution type université maritime fédérant les 4 écoles de la marine marchande. Les membres du conseil s'accordent à penser qu'il faudra tendre de manière progressive et concertée avec les régions à une solution de ce type (**action 17**). La régionalisation récente présente l'intérêt de maintenir les lieux actuels d'enseignement sur des façades maritimes différentes et de donner une proximité de décisions concernant les moyens dont les établissements avaient visiblement besoin. Elle relance une compétition régionale qui peut être bénéfique à l'enseignement et à sa promotion dès lors qu'elle n'est pas destinée à maintenir ou à l'encourager la dispersion.

L'enseignement maritime modulaire par acquisition d'unité de valeurs entrepris depuis 2003 doit être généralisé. Il permet d'ouvrir l'enseignement plus aisément vers le para-maritime (commerce, marketing) mais aussi vers le management.

L'existence de deux filières de formation (académique et professionnelle) d'officiers offre en outre un moyen de promotion sociale auquel le monde maritime demeure très attaché à l'instar de la filière Ecole Navale et Ecole Militaire de la Flotte dans la Marine Nationale. Ce principe mérite d'être conservé et amplifié. Il importe cependant d'effectuer un travail complémentaire d'une part sur la validation des acquis d'expérience et d'autre part sur la filière B de formation afin de se rapprocher le plus possible des seules exigences du STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers) et à encourager la promotion sociale. Ces deux pistes doivent permettre d'accompagner le développement prévu de la flotte offshore française dans l'immédiat.

Action 19 : Rapprocher le contenu de nos brevets maritimes des seules exigences internationales afin de diminuer la durée des cursus scolaires et mettre des gens formés sur le marché de l'emploi rapidement.

La polyvalence pont/machine des officiers, unique à notre pays ne fait plus l'unanimité et des interrogations se posent. Le choix à opérer quant à son maintien est nécessaire et aura des conséquences, notamment économiques, importantes. Il soulève des appréciations divergentes qui se manifestent par des prises de positions passionnées. Il est difficile dans ce contexte de se forger un avis argumenté de critères objectifs chiffrés et incontestables. Une étude, du type du contrat d'études prospectives qui avait été mené dans le secteur de la pêche en 2000, commandée à un cabinet indépendant serait à même de fournir des éléments de décision sur cet important sujet.

D'autres types de polyvalence pont/logistique ou machine/industrie peuvent être imaginés après la troisième année, améliorant l'accès à des secondes carrières terrestres. Dans tous les cas, des formations au management devraient être intégrées dans le cursus obligatoire pour préparer les jeunes officiers à cet aspect important de leurs futurs métiers.

Action n°20 : Lancer une étude indépendante sur la polyvalence Pont/Machine

Le groupe d'étude estime que les quatre écoles d'officiers doivent s'ouvrir à terme vers des formations para-maritimes en relation avec d'autres écoles européennes. Des synergies avec des universités et établissements d'enseignements français et européens doivent être recherchées.

Il peut paraître paradoxal, alors que nous devons anticiper une pénurie, de vouloir que soit dispensé dans ces écoles un enseignement diversifié favorisant l'abandon assez rapide du métier de navigateur. Il a semblé que se cantonner au strictement utile de la conduite du navire aurait pour conséquence d'éloigner davantage les candidats de leur parcours maritime puisqu'il semble clairement établi que dès leur entrée dans le cursus, l'intention d'une grande majorité est d'y effectuer une carrière courte compatible avec leur épanouissement personnel et familial.

La dichotomie civile/militaire pour des compétences maritimes identiques pourrait s'estomper entre l'Ecole Navale et les Ecoles de la Marine Marchande.

Deux facteurs poussent à un rapprochement occasionnel de ces deux structures totalement indépendantes qui n'ont aucune activité de formation en commun alors que leurs élèves seront amenés à exercer des fonctions similaires (chef de quart par exemple) ou à se côtoyer dans l'exercice de leur profession plus tard.

- Un premier facteur est de nature économique. Un rapprochement permettrait d'optimiser les coûts d'investissements et de possession de matériels pour certaines formations très spécialisées (partiels, simulateurs, démonstrateurs...).
- Un second facteur plus lointain d'ordre opérationnel anticiperait les relations futures entre marine marchande et marine nationale : les contrats d'affrètement comme celui des remorqueurs de sécurité sauvetage, plus récemment d'un transbordeur pour évacuation de ressortissants français, également de transport de matériel militaire, plaident pour que les élèves se rencontrent au moins quelques fois durant leurs études. La France a tout intérêt que ses élèves officiers de marine aient une connaissance réciproque qui se révélera fort utile lors de missions futures en coopération dont la fréquence est amenée à croître.

Ce besoin est ressenti en particulier depuis la suppression du service national qui dans la profession se faisait dans la marine militaire et prioritairement embarqué.

Action n°21 : Améliorer la connaissance réciproque entre élèves de la Marine Marchande et élèves de l'Ecole Navale.

La mise en extinction du corps des professeurs de l'enseignement maritime, même si elle peut paraître justifiée, s'ajoute à l'incertitude de l'évolution actuelle des écoles avec leur changement de statut. Il importe de donner rapidement des éclaircissements sur l'avenir et la gestion des deux corps de professeurs existants dans une logique de spécialisation et d'ouverture sur l'extérieur. Tout ce qui est maritime pourrait revenir aux professeurs des EMM de carrière longue dans une nouvelle définition. Ils seraient hautement spécialisés dans leur matière : navigation, sécurité maritime, stabilité du flotteur....

D'autres matières plus générales (électricité, mathématiques, électronique, informatique ...) pourraient être enseignées par des professeurs détachés ou mis à disposition

de l'Éducation Nationale. Les écoles pourraient aussi s'attacher les services d'anciens navigants dont la grande expérience pourrait utilement bénéficier aux élèves.

Action n°22 : Redéfinir les carrières des professeurs et enseignants des écoles de la Marine Marchande.

Action n°23 : Permettre aux professeurs de l'Éducation Nationale d'enseigner des matières générales dans les EMM.

Le management et la gestion n'apparaissent que peu dans la formation maritime actuelle et sont renvoyés à d'autres formations intervenant plus tard au sein même de l'emploi, parfois pour répondre aux besoins de l'employeur ou, le plus souvent, par la nécessité ressentie à l'occasion de projets personnels. L'acquisition de bases minimales en informatique de gestion, principes comptables, management des équipes, économie du secteur, est indispensable pour que les officiers possèdent une formation complète de futurs cadres. De même le renforcement de l'enseignement et de la pratique de l'anglais, dont les actuels médiocres résultats touchent entre autres domaines celui de la sécurité maritime est une nécessité.

9. - La VAE, un moyen de promotion et reconnaissance professionnelle

Les lois du 17 janvier 2002 de modernisation sociale et du 4 mai 2004 de formation professionnelle tout au long de la vie et de dialogue social, ont confirmé le dispositif de validation des acquis d'expérience (VAE). Tandis qu'un droit nouveau individuel à la formation apparaît pour l'ensemble du monde salarial, le milieu maritime et portuaire est très attaché à l'officialisation de ce système qui permet une promotion interne au sein de l'entreprise avec une connotation sociale forte. Ceux qui ont exercé des responsabilités sans être titulaires du brevet ou diplôme requis, à l'issue de trois ans d'expérience, peuvent obtenir une reconnaissance de compétence et l'équivalence. Ceci permet de faire face à une démotivation de marins dont la carrière est en impasse.

La marine marchande met en place la VAE en commençant par les emplois les moins qualifiées : le système apparaît aujourd'hui plus comme un gestionnaire des situations dérogatoires, car il permet de les régulariser. Il a cependant le mérite d'être initiateur du dispositif avec une certaine avance sur d'autres secteurs professionnels. Cette phase transitoire de régularisation a permis d'étudier 250 dossiers ces deux dernières années pour la marine marchande conduisant à 63% de validations. La VAE est avant tout un facteur de promotion sociale et de fluidité des carrières. Elle est aussi une capacité donnée aux entreprises de reconnaître les mérites de leurs meilleurs éléments qu'elles connaissent de longue date en les faisant progresser (à la manière des ingénieurs « maison » reconnus au mérite et à l'expérience dans les années 60 sans pour autant posséder le diplôme).

Par ailleurs, la responsabilisation de la profession pour la validation des acquis professionnels plaide pour un jury de délivrance au plus près de l'entreprise. La structure administrative gardienne de la qualité des brevets et diplômes pourrait procéder à des contrôles occasionnels ciblés car c'est l'entreprise et l'armement qui sont les mieux placés pour proposer l'équivalence et s'engager sur l'aptitude à remplir des fonctions pour lesquelles le candidat n'a pas le brevet ou diplôme officiel. La prise de responsabilité des armements, des commandants de navires, des chefs d'entreprises pour promouvoir quelques salariés détectés pour leurs qualités intrinsèques doit être amplifiée. Cette promotion doit se traduire par un diplôme délivré par l'administration sur proposition de l'entreprise, dans un cadre

officiel. Dans cette perspective, la modularité de l'enseignement représente une cohérence avec une VAE, ne se substituant pas à la formation faite par une filière d'enseignement. Le diplôme acquis par VAE est une somme de compétences (ou modules) reconnue par un jury après une période professionnelle significative de trois ans. Quoique que cette durée, pour certains emplois et individus de qualité, semble trop longue.

Le risque de voir le milieu enseignant s'élever contre de tels dispositifs aptes à proposer la délivrance du même diplôme que l'école ou l'université, a été exprimé au sein du groupe d'études. Il s'agit bien d'un diplôme unique qui est obtenu selon deux voies différentes une première académique, scolaire universitaire et intellectuelle, une seconde beaucoup plus rare fondée sur la pratique, la connaissance de terrain et l'expérience, reconnues par la hiérarchie et l'entreprise. La VAE n'est pas le moyen d'obtenir un diplôme par une voie détournée, c'est plus le constat d'une situation professionnelle qui mérite une évolution et une promotion. Sans exclure les plus jeunes pour lesquels un retour vers une formation traditionnelle est plus facilement envisageable, ce dispositif s'adresse donc de manière prioritaire aux marins et salariés les plus expérimentés.

Pour que la VAE puisse prendre tout son sens, les bilans de compétences devront faire partie de l'évaluation et se développer.

Action n°24 : Promouvoir la validation des acquis d'expérience en associant les armements à une procédure simple et claire, avec des référentiels de compétence adaptés et reconnus par l'ensemble des acteurs.

L'emploi maritime en France n'apparaît pas valorisé à la hauteur de la demande mondiale de marins. La formation est trop longue pour les officiers, les carrières sont trop courtes, les mobilités d'emplois à terre puis embarqués trop restreintes.

La création d'un portail mer organisé autour de l'emploi maritime pourra étendre les préoccupations initiales, centrées sur la formation, à l'ensemble des enjeux de l'emploi maritime : l'attractivité, la promotion, les carrières, la mobilité, les reconversions. Ce portail mer pourra s'ouvrir à l'industrie maritime à terre et aux activités portuaires. Il sera un excellent outil pour promouvoir et faire connaître par Internet les emplois du milieu maritime et portuaire en banalisant et ouvrant ce milieu, au monde professionnel commun tout en montrant ses spécificités.

Action n°25 : Créer sous l'égide de la Direction des Affaires Maritimes un portail Internet autour de l'emploi maritime en relation avec les travaux des différentes organisations maritimes.

II LA FILIERE PORTUAIRE

Comme cela a été souligné en première partie, l'emploi maritime représente un nombre d'emplois navigants limités mais très spécialisés. Son développement ou même son maintien repose sur un outil de formation adapté et performant.

L'activité maritime génère aussi des emplois à terre, dans et autour de chaque zone portuaire étant toutefois entendu qu'une zone portuaire reste un point de contact – et de rupture de charge – entre systèmes maritimes et terrestres portuaires. L'activité maritime conditionne donc dans une certaine mesure la croissance de ces emplois portuaires et connexes qui font l'objet de ce second chapitre.

1. – Les emplois portuaires

Les emplois directs des ports français sont estimés à 39.900 en 2004 contre 38.800 en 1997 (source DTMRF) soit une légère hausse sur la période concernée. Ils se décomposent en:

- 7.260 dans les établissements portuaires
- 3.650 dans les administrations de l'Etat
- 4.400 dans la manutention
- 2.400 dans les services nautiques
- 22.200 dans les autres professions

Ces derniers chiffres ne concernent que les emplois directement liés au service portuaire : établissements publics portuaires, administrations de l'Etat (douanes, services maritimes...)

Mais l'enquête menée par la DTMRF prend également en compte l'emploi industriel implanté sur les zones portuaires, qui dans la plupart des cas n'existerait pas en l'absence de port (sites industriels pieds dans l'eau), ainsi que l'emploi logistique : entreposage, distribution, transport et les emplois induits.

En Belgique, où la Banque Nationale procède chaque année à une analyse détaillée de la valeur ajoutée et de l'emploi portuaire pour l'ensemble des ports sur une base homogène, les professions portuaires génèrent 29.000 emplois directs et les activités industrielles et logistiques 74.000 emplois directs.

Il n'existe malheureusement pas en France de méthode permettant d'apprécier sur une base homogène à l'ensemble des ports l'emploi direct et la valeur ajoutée qu'ils génèrent et d'en suivre régulièrement l'évolution dans le temps.

Au Havre, les emplois directs générés par les activités maritimes et portuaires sont estimés par l'INSEE à 16.000 environ, ce chiffre intégrant les activités d'entreposage et de distribution qui en sont la première composante avec un emploi sur 5.

Le port de Marseille-Fos estime à environ 10.000 les emplois portuaires directs qu'il génère. A cela s'ajouteraient 5 000 emplois environ dans les transports terrestres, 9.000 dans la logistique et 18.000 dans l'industrie soit un total de plus de 40.000 emplois.

Sur le port de Dunkerque, ils sont estimés à 3.000 environ, ce chiffre étant porté à 20.000 si on intègre l'emploi sur la zone industrialo-portuaire.

L'Association des Ports du Nord Ouest Atlantique (Brest, Lorient, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne) a fait réaliser une étude sur la valeur ajoutée et l'emploi générés par l'ensemble de ces ports. C'est la seule étude appliquant une méthodologie commune à plusieurs sites portuaires. Elle conduit pour cet ensemble de ports de la façade atlantique à un total de 5.200 emplois portuaires directs auxquels s'ajoutent 6.700 emplois dans le secteur élargi des transports terrestres, des administrations et des sous-traitants et 34.600 emplois dans les entreprises situées sur les zones portuaires ou dans l'hinterland des ports et dont la logistique intègre le transport maritime soit un total de 46.500 emplois.

2. – Les réformes

Face aux enjeux et aux évolutions, le milieu portuaire vit depuis une quinzaine d'années des réformes d'adaptation importantes

2.1. - La réforme de la manutention portuaire

L'enjeu principal de cette réforme de 1992 était l'établissement d'un lien de droit commun entre l'ouvrier docker et l'entreprise de manutention, rendu possible par l'accroissement et la structure du trafic, l'émergence de grands groupes adossés aux armements et l'obsolescence d'un mode de répartition du travail inadapté à la mécanisation croissante. Cette réforme s'est mise en place avec des difficultés variables selon la qualité de dialogue et les capacités portuaires. Elle est irréversible. Elle a constitué une véritable révolution des mentalités et contribué largement à l'accroissement de la productivité. Des efforts importants ont été consentis, notamment par des mesures d'âge et d'anticipation des retraites, pour compenser les pertes d'emplois. Les mesures liées à la présence d'amiante dans l'exploitation et l'évolution de la nature du trafic portuaire ont également eu un effet important sur l'effectif.

2.2. – Les directives portuaires de la Commission européenne

Les **deux projets successifs de directive portuaire** proposés par la DG transports ont surpris les acteurs de la manutention, notamment en France où le métier est en pleine évolution. Ils ont eu l'effet inédit de rassembler dans la quasi-unanimité l'ensemble de la profession, employeurs et salariés, dockers et portuaires, toutes organisations confondues. Ces tentatives ont certainement fait émerger la conscience que ce chaînon, jusqu'alors épargné d'un processus production/transport très largement mondialisé, allait être durablement l'objectif des partisans d'une totale libéralisation. La Commission a depuis lors engagé une vaste consultation sur la politique portuaire européenne. La prise de conscience de la complexité des ports et de la diversité des systèmes portuaires après l'échec des deux projets de directives devrait l'inciter à une approche plus pragmatique.

2.3. – La conduite des engins de manutention des quais concédés

L'importante réforme achevée, les ports (et les deux plus grands d'abord) en abordent une nouvelle, celle de **la conduite des engins de manutention** des quais concédés. Ce problème a été au cœur des difficultés sociales constatées ces deux dernières années, tant au Havre qu'à Marseille. Des compromis ont été trouvés pour permettre la mise en service de Port 2000 mais qui ne règlent que pour trois ans la question de la mise à disposition des personnels de conduite du port du Havre au manutentionnaire. Il y a évidemment la volonté de ce dernier d'intégrer à l'échéance ces agents dans l'entreprise. S'il y a lieu de penser que la vie en commun dans la prochaine période facilitera le processus, il reste à trouver les conditions futures d'intégration pour les personnels relevant de la convention UPACCIM. Il convient de noter que quelques salariés « dockers » sont formés à conduire pour compléter en cas de pointe le potentiel de conducteurs disponibles et qu'il apparaît intéressant pour cette catégorie de pouvoir évoluer professionnellement.

D'évidence, cette deuxième réforme, qui se fera port par port et même entreprise par entreprise, change assez fondamentalement les rapports des établissements portuaires avec leurs clients principaux. La fonction de gestion, de conduite et de maintenance de l'outillage était ressentie comme centrale en terme d'emplois comme en terme d'intérêt professionnel. Sa disparition au moins partielle dans le secteur le plus visible de l'activité est un choc vécu comme un repli sur des fonctions d'administration et d'aménagement.

Une réflexion sur la gouvernance portuaire apparaît donc légitime. Un travail sur les missions est d'ailleurs entamé depuis plusieurs mois dans les grands ports. Il y transparaît dans le dialogue entretenu avec les personnels que la vision de l'avenir est incertaine et qu'une inquiétude est ressentie quant au maintien des effectifs lors du renouvellement des générations qui commence.

Action n°26 : Accompagner les réformes portuaires en cours (gouvernance, manutention ...) par un dialogue social renouvelé, en y intégrant les prévisions économiques.

Les ports français doivent néanmoins améliorer fortement leur image pour gagner la confiance des décideurs qu'ils soient armateurs, chargeurs ou logisticiens. La fiabilité des services portuaires est le premier facteur mis en avant par les donneurs d'ordre.

Si les conflits sociaux sont aujourd'hui beaucoup moins nombreux qu'avant la réforme de la manutention, il convient de progresser dans le dialogue social et la concertation pour améliorer encore la fiabilité et maîtriser les réformes que les ports ont engagées.

La situation sociale portuaire a beaucoup évolué, d'importants accords ont été mis en œuvre, il convient de noter qu'elle est due à l'acceptabilité plus ou moins grande des évolutions générales des ports dans le monde, de leur cadencement ou de leur mise en pratique et qu'en conséquence la tension ressentie devrait être relativement conjoncturelle.

Il a été noté également que le phénomène n'est en rien uniquement national, mais que nos grands voisins concurrents savent parfaitement mettre en valeur nos défaillances et relayent volontiers cette mauvaise image auprès de nos clients communs. Lesquels s'en servent naturellement dans le discours commercial vis à vis de nos établissements.

Action n°27 : Restaurer l'image de nos grands ports par une communication utilisant davantage des éléments factuels comparatifs dans le champ social.

3. - La prospective

Les études réalisées par le port autonome de Marseille mettent en évidence que chaque fois que 2.200 tonnes de marchandises (soit environ 200 conteneurs) passent par le port de Marseille Fos, un emploi dans les transports et la logistique est généré dans la région PACA.

Les emplois directs des ports nationaux ne sont pas en première analyse susceptibles d'augmentation forte car la croissance continuera à être compensée par des gains de productivité.

Par contre la nature des emplois va évoluer avec une augmentation des qualifications imposée d'une part par la mécanisation et l'automatisation accrue des opérations de manutention qui ont recours à des équipements de plus en plus complexes et coûteux, d'autre part la complexité croissante des opérations liée au gigantisme des navires et à la rapidité des escales (planification, optimisation...).

Le potentiel principal de création d'emplois se trouve dans les activités implantées sur le port ou à sa périphérie et notamment l'emploi logistique.

Cette analyse est corroborée par le constat qui peut être fait chez nos voisins du Benelux.

Malgré une croissance de 14 % du trafic entre 1999 et 2002, l'emploi direct portuaire du port d'Anvers a baissé de 8%. Dans le même temps, l'emploi industriel et logistique a augmenté de 17% dont 13% pour les activités industrielles, 42 % pour les activités d'entreposage sur les terrains portuaires et 50% pour les activités diverses de service (location de matériel, services informatiques, assurances, contrôles et expertises...).

Cette baisse de l'emploi portuaire s'expliquait cette dernière décennie en grande partie par la baisse des trafics conventionnels liés à une conteneurisation accrue du transport de marchandises diverses qui génère des gains de productivité important.

Ce phénomène étant largement réalisé, les gains de productivité attendus de la croissance à venir des trafics devraient être plus faibles qu'ils ne l'ont été au cours des 20 dernières années.

L'étude prospective du Conseil général des Ponts et Chaussées à l'horizon 2050 table sur une multiplication par un facteur entre 3 et 5 du trafic des conteneurs. Même si une telle prévision est à prendre en compte avec prudence compte tenu des incertitudes qui accompagnent tout exercice de prospective à si longue échéance (impact du renchérissement du coût de l'énergie sur les échanges internationaux et la mondialisation de l'économie, incertitudes géopolitiques, évolution des modes de consommation liée notamment à l'impact du développement du commerce électronique par Internet...), il devrait en résulter une croissance nette des emplois portuaires dont l'ampleur est néanmoins difficile à quantifier.

La France souffre des prises d'un trafic, qui lui est in fine destiné, par ses voisins européens et notamment les ports du Benelux (Anvers et Rotterdam). Elle capture peu de flux à destination de ces pays. Il en résulte que les emplois créés dans les ports sont aujourd'hui inférieurs au potentiel de l'économie française. Si ces conteneurs arrivaient par des ports français, ils auraient très certainement un impact positif tant sur l'emploi direct que sur l'emploi indirect.

3.1. – La manutention.

L'emploi dans la **manutention portuaire** restera stable pour les années à venir à technologie constante avec une légère augmentation liée à l'accroissement des trafics. Des évolutions dans la répartition modale du port ou du pré acheminement du trafic conteneurisé n'auront que peu d'influence en terme d'emplois portuaires. En effet, le cabotage maritime comme le fluvial, permettent de massifier et mieux rationaliser la manutention que le transport routier, lequel subira lui directement les conséquences de cette évolution.

Le métier (dockers) continuera d'évoluer rapidement du fait de la mécanisation voire de l'automatisation de plus en plus poussée. Le besoin en qualification technique sera de plus en plus important et appelle une adaptation des enseignements techniques professionnels d'une part et une politique de formation continue. La démarche de qualification débutée par l'UNIM (et évoquée plus avant) semble volontaire et adaptée.

3.2. – Les emplois régaliens de sécurité et de sûreté portuaire.

La sûreté portuaire (prévention contre les actes terroristes) qui se met progressivement en place pour répondre aux légitimes exigences internationales approuvées par la France sous le vocable code ISPS (International Ship and Port facility Security code). Il s'agit d'adaptations coûteuses en moyens matériels et humains (clôtures, contrôles, patrouilles) et de démarches méthodologiques. S'il est patent que des emplois ont été créés, de

divers niveaux de qualification, dans le secteur privé au sein des entreprises concessionnaires, dans le sous-traitance spécialisée et dans le secteur public, la quantification exhaustive en demeure encore difficile à ce stade de mise en place.

La sécurité portuaire (prévention contre le vol, l'incendie, les accidents matériels) est en développement et notamment, lorsque des prestations sont offertes par les établissements publics, lesquels disposent d'habilitation et de délégations de pouvoir les assimilant à de réels services de police dans les missions et sur les zones territoriales qui leur sont attribuées. La réactivité, la permanence et l'adéquation des moyens semblent appréciées par la clientèle qui a recours à ces services payants.

L'emploi d'inspecteurs du travail pour vérifier la bonne application des conventions internationales signées fin 2005 pourrait croître aujourd'hui de la même manière que les services de contrôle des normes de sécurité des navires dits contrôle par l'Etat du port ont progressé par le passé. L'effort fourni au profit de la réglementation pour l'amélioration des conditions de vie des marins doit naturellement être poursuivi par les moyens budgétaires favorisant sa mise en place concrète.

3.3. - Les emplois liés à la gestion et à l'aménagement des établissements portuaires. **L'aménagement et le développement durable** sont des missions nobles et pérennes des ports autonomes. La raréfaction des espaces disponibles, la préservation des ressources et des espèces rendront ces responsabilités de plus en plus importantes et complexes.

Ces missions parmi d'autres permettront aux effectifs portuaires d'éviter des mesures drastiques en terme d'emploi. Les départs naturels, occultés jusqu'à maintenant par les mesures d'âge ou les plans « amiante », vont reprendre sans que des remplacements puissent s'effectuer systématiquement. Dans cette conjoncture, l'emploi peu qualifié supportera l'essentiel de la baisse. Le recrutement de cadres techniques ou administratifs peut s'avérer à terme plus difficile que par le passé tout comme leur maintien dans les structures parapubliques en raison des offres qui seront faites aux diplômés d'expérience dans les entreprises privées de manutention se structurant dans leurs nouvelles missions managériales et techniques.

<p>Action n°28 : Mieux armer les ports autonomes face à leurs concurrents européens en améliorant leur compétitivité par un niveau suffisant d'investissements programmés. Ce qui permettra d'assurer de surcroît le maintien des savoir-faire et des emplois concernés.</p>

4. – Les emplois de transitaires et consignataires

La situation de l'emploi dans les activités de représentation des armateurs, de transitaires, de déclarants en douane, d'organisation logistique, de documentation et de réservation est peu aisée à appréhender.

D'abord parce que ces métiers sont en pleine mutation et qu'au sein d'une même entreprise les spécialités se chevauchent souvent, rendant parfois difficile l'affectation d'un poste à un secteur plutôt qu'à un autre.

D'autre part, si les concentrations passées ou en cours ont indéniablement eu pour effet immédiat de supprimer un certain nombre de postes devenus redondants, il semblerait

que certaines expériences peu probantes de délocalisation des fonctions de saisie ou d'édition dans des pays à faible coût de main-d'œuvre (Inde, Manille par exemple) se soient soldées par des retours provoquant des surcharges pas toujours totalement compensées.

En tout état de cause, ces métiers deviennent fortement tributaires de la qualité de l'outil informatique. Le profil des personnels recrutés se doit de suivre cette évolution. La formation initiale, longtemps fruit d'une expérience acquise sur le terrain, n'est plus suffisante à ce niveau et des filières spécifiques se mettent en place. L'apparition de responsabilités supplémentaires et nouvelles, avec l'entrée en vigueur de procédures comme le code ISPS par exemple, contribue aussi à une « professionnalisation » du secteur, encore que ce terme doive être utilisé avec précaution. Il ne s'agit pas en effet de laisser entendre que les professionnels du passé étaient moins performants ou capables que ceux de demain. Mais les besoins et les outils ont changé, demandant un savoir-faire différent et la prise en compte des aspirations d'une société où les notions de traçabilité, de responsabilité juridique et de traitements de masse sont venues se substituer aux méthodes traditionnelles d'organisation du transport, maritime notamment.

Toutefois, les marges des entreprises de ce secteur confrontées à un contexte concurrentiel très dur ne permettent pas des rémunérations vraiment attractives par rapport aux contraintes du travail, et la structure des organigrammes dans la plupart des sociétés laisse peu d'espoir de progression de carrière, sauf dans quelques grands groupes.

On pourrait donc s'attendre à un turn-over relativement important au niveau des salariés, mais paradoxalement ce n'est pas toujours le cas. Dans les fonctions subalternes, les besoins sont généralement satisfaits par le taux des demandes du marché du travail en régions, mais cela est malheureusement autant dû aux concentrations laissant des salariés sans emploi qu'à un véritable engouement des jeunes pour la filière portuaire, qui demeure dans la plupart des cas relativement méconnue. Les postes d'encadrement supérieur, pour leur part, sont peu nombreux et les centres de décision sont maintenant largement à l'extérieur des ports, voire de nos frontières. Il reste les postes intermédiaires, pour lesquels le recrutement de bons spécialistes s'avère parfois problématique. C'est sans doute vers cette cible que l'attractivité des nouvelles techniques de communication d'une part et la responsabilisation juridique des partenaires commerciaux d'autre part peuvent drainer de nouveaux talents, tout et autant qu'on sache les rémunérer et leur assurer un avenir professionnel dans les ports.

5. – Les emplois induits

Les services au navire et notamment l'avitaillement de combustible obtiennent des résultats intéressants dans les grands ports disposant d'une industrie de raffinage et des connexions fluviales ou de cabotage adéquates. La profession connaît une concentration en groupes lui donnant une bonne capacité d'investissement et d'adaptation en lien avec des activités fluviales et maritimes plus larges.

Les industries connexes au monde maritime, telles qu'elles existaient, il y a quelques décennies, notamment en construction et réparation de navires de charge, conception et réalisation d'outillage de manutention et de levage, ont été sinon totalement détruites au moins très réduites. La reconversion des sites à l'abandon vers des activités aussi proches que possible de la sphère maritime et portuaire pourrait être menée avec plus de volonté par le levier de subventions publiques.

Action n°29 Résorber les friches portuaires et valoriser même à titre transitoire les quais, entrepôts, outillages, inutilisés des ports.
--

Les sites de concentration des flux de transport intercontinental par conteneurs ont un potentiel important de création d'emploi. Ceci est lié notamment au développement de la fonction logistique : stockage, distribution, adaptation aux normes (étiquetage, contrôles qualité, contrôles sanitaires, assemblage...).

Déjà, un statut douanier particulier accordé il y a une trentaine d'années à des centres de petites transformations de produits (brésiliens notamment) entrants puis sortants du territoire national avait favorisé des implantations.

Le développement très important de cette activité logistique est lié à la mondialisation des échanges et est largement amplifié par le phénomène de délocalisation qui touche de nombreux secteurs de la production. L'accueil sur le territoire national de cette fonction logistique contribue à atténuer l'effet en terme d'emploi de ces délocalisations. C'est donc un enjeu stratégique pour notre pays.

Il convient par ailleurs de prendre en compte le fait que comme pour les activités industrielles, l'activité logistique offre une très large gamme d'emplois, depuis les métiers peu ou moyennement qualifiés de manutentionnaire ou cariste jusqu'à ceux très pointus dans le domaine commercial ou technique. Elle participe donc pleinement à l'équilibre des bassins d'emploi.

Les grands ports ont vocation à accueillir des plates-formes logistiques de dimension européenne (European Distribution Center ou EDC) qui peuvent être connectées par feeder ou transport terrestre massifié à des plates-formes secondaires de distribution desservant des marchés nationaux ou régionaux et qui peuvent être implantées plus près des zones de consommation que sont les métropoles urbaines.

Si les grands ports à conteneurs desservis par des navires trans-océaniques bénéficient d'une situation privilégiée, le développement attendu du cabotage (feeder, cabotage roulier, autoroutes de la mer) ouvre des perspectives d'accueil d'activités logistiques à de très nombreux ports.

L'effet à terme de Port 2000 sur l'économie havraise et normande a été estimé à 6.000 emplois principalement indirects.

Le potentiel de création d'emploi de la zone logistique Fos-Distriport est estimé à 1.500 emplois.

Ces emplois peuvent être créés sur le site portuaire, à sa périphérie ou dans son hinterland immédiat ce qui rend particulièrement complexe leur quantification précise. Cette quantification est d'autant plus délicate que les métiers et opérateurs sont très divers (avec une prédominance d'intervenants issus de métiers non maritimes) et qu'une partie de la fonction logistique est intégrée à des sites industriels. On constate une relativement faible implication du « maritime » français (armement, manutention) dans les fonctions logistiques et le transport intérieur, comparé à ce qui se passe dans d'autres pays européens. L'implication de CMA-CGM dans le transport fluvial et ferroviaire constitue une évolution importante. La massification, fluviale ou ferroviaire, souhaitable au plan environnemental et énergétique, nécessite en effet des partenariats dégageant des moyens considérables en terme d'investissements comparés au transport routier.

L'institut flamand de la logistique a créé récemment le concept de « Extended Gateways » (EG) pour qualifier les plate-formes logistiques terrestres qui bien que situées en dehors des ports sont connectées aux ports flamands.

Les plus importantes d'entre-elles génèrent des trafics qui peuvent atteindre 200.000 TEU (plate-forme de Meerhout dont le trafic de base est composé des importations pour Nike)

La spécialisation des sites de production telle qu'elle se produit dans l'industrie automobile européenne vient amplifier les flux logistiques et s'ajoute à l'effet des importations de véhicules étrangers ou des délocalisations. Elle conduit à l'aménagement de très grandes plates-formes de stockage distribution où sont implantées des activités de PDI (pre-delivery inspection)

La création sur les ports d'entrepôts de dimension européenne ou nationale est un vecteur puissant de développement du trafic portuaire de conteneurs. Par conséquent, il rend l'industriel concerné très attentif à la qualité et à la fiabilité de l'offre portuaire, l'ensemble de ses flux logistiques européens étant dépendant du port principal d'importation.

D'où la nécessité impérieuse d'offrir des services portuaires fiables et une offre de desserte tant maritime (trafic hauturier et côtier) que terrestre de grande qualité et diversifiée.

La situation géographique de la France est à ce titre mitigée au regard de l'évolution des flux. Elle est excentrée par rapport aux grands bassins de consommation de l'Europe continentale et plus encore vis-à-vis des nouveaux marchés de consommation de l'Est de l'Europe, les ports français étant par ailleurs pénalisés par des dessertes terrestres de capacité insuffisante et de qualité médiocre pour les transports massifiés sur l'axe est-ouest (fer et voie d'eau). Ceci constitue un handicap par rapport aux ports allemands et du Benelux qui sont plus proches du cœur industriel de l'Europe et des grands bassins de consommation ce qui leur procure un avantage compétitif incontestable : volumes plus importants permettant de meilleures cadences, moindres contraintes de manutention et d'arrimage...

Elle est par contre bien positionnée en matière de ré éclatement vis-à-vis du marché britannique (Le Havre et Dunkerque) ou des pays de la Méditerranée (Marseille). Marseille-Fos est par ailleurs le seul port de Méditerranée à pouvoir jouer le rôle de porte d'entrée sud de l'Europe grâce à l'axe rhodanien, les ports concurrents d'Europe du sud étant handicapés par la traversée de massifs montagneux qui les contraignent à ne desservir par voie terrestre que leur hinterland national.

Action n°30 : Améliorer les dessertes ferroviaires et fluviales de nos ports pour permettre de rejoindre rapidement les réseaux d'Europe centrale

Leur accessibilité nautique étant de grande qualité, les ports français sont en mesure de répondre à la course au gigantisme des navires porte-conteneurs par la mise en service de nouveaux terminaux accessibles sans contrainte de marée et offrant des tirants d'eau adaptés. A la condition que les travaux d'extension des capacités portuaires soient réalisés à temps pour répondre à la croissance des trafics. Ceci n'a malheureusement pas été le cas pour la mise en service de Port 2000 avec un retard de 6 ans par rapport aux prévisions initiales qui a entraîné une saturation préjudiciable des terminaux havrais durant la dernière période.

n°31 : Mieux planifier les extensions/améliorations portuaires pour accroître la sécurité juridique des projets de développement et les réaliser sur des durées plus courtes

Les perspectives particulières qu'offre l'activité logistique liée aux flux de marchandises diverses ne doivent pas faire oublier l'activité industrielle traditionnelle ou le

rôle que continueront à jouer les ports en matière énergétique, même si des évolutions importantes interviendront en matière de filière de transport.

Les projets en cours dans de nombreux ports français relatifs à l'implantation de terminaux méthaniers ou d'unités de fabrication de biocarburants en sont l'illustration. Les perspectives de développement de l'utilisation de la biomasse ouvrent des filières nouvelles qui se substitueront en partie aux flux traditionnels.

L'emploi généré par le pré post acheminement terrestre des conteneurs devrait être soumis à différentes évolutions dont les effets se combineront :

- la route restera le premier moyen de transport avec au plan européen une part modale qui ne devrait pas évoluer sensiblement à l'horizon 2020 (cf. Bilan à mi-parcours du livre blanc sur la politique des transports de l'Union européenne). Ce mode de transport, le plus générateur d'emplois, est aussi celui qui est le plus affecté par l'ouverture des marchés et l'arrivée d'entreprises et de salariés étrangers et notamment d'Europe de l'Est.
- la part modale de la route est largement supérieure dans les ports français à ce qu'elle est dans les ports concurrents des ports d'Europe du nord. Devant ce constat qui explique pour partie leurs résultats insuffisants, nos ports se fixent comme objectif de combler leur retard en terme de massification des flux. S'il doit en résulter un effet relatif négatif en terme d'emplois, il convient de noter que les transports massifiés, et notamment le transport ferroviaire, requièrent des qualifications ou certifications qui limiteront l'accès à ces professions de salariés étrangers.

L'organisation logistique, le stockage, la distribution, l'adaptation aux normes (étiquetage, contrôles sanitaires) sont des secteurs qui se développeront dans la logique de l'augmentation des flux. Il convient cependant de rappeler que les frontières de ces métiers avec ceux strictement maritimes sont très floues. Certes l'emploi logistique est lié au transport et au transport international donc maritime, mais les donneurs d'ordre qui intègrent ces fonctions sont souvent les grands groupes distributeurs et les implantations nouvelles sont aussi choisies en fonction d'équations complexes (épicerie de chalandage, axes de dessertes, ...) dans lesquelles le « patriotisme » portuaire reste un facteur secondaire. Il est même logique dans le contexte général que les choix puissent être régulièrement remis en cause et que des possibilités de diversification soient préservées. C'est ainsi que se développent des concepts de plates-formes relativement éloignées des hubs portuaires permettant la massification jusqu'à ces zones et la diffusion des biens importés au plus près des métropoles urbaines.

Il est par ailleurs important de suivre l'évolution rapide de la commercialisation de biens de consommation par Internet qui peut bouleverser l'organisation des circuits logistiques. Si la commande par le particulier ne concerne jusqu'à présent que des produits de faible poids et encombrement, inévitablement une demande est en train d'apparaître pour des transports de produits de consommation plus difficilement livrables par les circuits traditionnels postaux ou aériens. Cela concerne notamment le mobilier, les produits blancs ou l'automobile où une demande de transport à l'unité va apparaître et s'amplifier. Ce type de prestation demeure limité à l'heure actuelle mais les professionnels devront s'y adapter. En particulier, la connaissance publique des tarifs pratiqués et l'évaluation des prix "départ production" et de ceux "livrés destinataire" devront être très fortement améliorés dans un cadre de libre concurrence. Cette ouverture du transport maritime en direct aux particuliers et aux très petites entreprises est un gisement d'emplois important.

La concentration des armements mondiaux, les liens internationaux de dépendances des groupes de manutention, la volatilité des actionnariats, mis en comparaison avec la durée des concessions d'exploitation, suscitent des interrogations sur la capacité et le rôle de la puissance publique dans la maîtrise de son domaine portuaire. Ce sujet fondamental pour l'avenir du transport maritime français a été relevé avec force dans le rapport de juillet 2006 de la Cour des comptes : « les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action ». Le risque de voir apparaître un monopole de fait dans l'exploitation d'un port et/ou d'un armement est réel. Les interventions de l'Union Européenne pour conserver une concurrence dans ces secteurs où les entreprises fusionnent, s'absorbent et se globalisent, vont se faire plus fréquentes.

Dans cette réflexion, le gigantisme de quelques *majors companies* disposant du contrôle tant de l'armement que de la commercialisation des capacités, bénéficiant parfois de larges moyens de transport intérieur et de manutention est une donnée essentielle. Les pans de ces secteurs proposés à la privatisation leur offrent des opportunités réelles de maîtrise de bout en bout de la chaîne de transport. On peut légitimement se poser la question des possibilités dont disposera la puissance publique pour faire respecter les conventions actuelles et pour disposer d'un rapport de force suffisant pour en négocier de futures.

La mise en place récente de l'Agence des Participations de l'Etat qui demande des dividendes sur les investissements publics mis à la disposition d'entreprises commerciales, pose avec acuité cette question de la gouvernance portuaire.

6. - La formation aux métiers portuaires et connexes

6.1. – formation technique

Il s'agit d'une formation relativement libre et sans contrôle d'Etat dans la majorité des formations dispensées.

Un vrai enjeu de formation se situe dans l'emploi portuaire et la manutention car il n'existe pas d'institution professionnelle spécialisée aux métiers de quai comme à Anvers ou Hambourg (inférieure ou égale à Bac+2 =BTS). Les efforts en matière de formation qualifiante faits par la profession portuaire doivent être développés, coordonnés et méritent un soutien de la puissance publique de façon à pouvoir être élargis aux ports de moyenne importance disposant de professionnels.

Le groupe d'études a apprécié la démarche entamée de façon pragmatique et réaliste par l'UNIM pour la mise en place du dispositif de Certification de Qualification Professionnelle (CQP) qui procède de la même logique de progressivité et d'adaptation à l'individu que la VAE. Il serait opportun qu'à terme, ce référentiel puisse obtenir une reconnaissance voire une équivalence vis à vis des parcours de l'enseignement technique.

6.2. – formation universitaire

Les places portuaires disposant déjà sous l'égide de leur chambre de commerce ou de leurs organisations professionnelles de centres de formation doivent sous réserve d'audit être soutenues et adapter leurs cursus aux besoins recensés. Les Établissements portuaires disposant d'outils modernes (simulateurs de conduite) seront encouragés à trouver avec les entreprises de manutention pour les salariés de ces dernières les conditions d'utilisation permettant d'éviter de recourir à la concurrence dans ce domaine.

Pour l'enseignement supérieur, la mise en réseau des divers instituts, universités, organismes professionnels de formation portuaire ou logistique est susceptible d'apporter une

plus value dans plusieurs secteurs para-maritimes, notamment vers les métiers de consignataires et de transitaires.

Il existe en effet des formations supérieures en transport et logistique (il en est dénombré 345) qui ne correspondent pas toutes aux demandes des entreprises et ont probablement besoin d'être rationalisées. Les relations entre le monde de la formation et celui de l'entreprise en transports/logistique doivent pouvoir encore être améliorées. Les entreprises veulent désormais être associées le plus en amont possible dans le cursus de formation. 50% des employeurs recherchent désormais des profils issus de formations supérieures transports/logistique. Il y a dix ans, ils n'étaient que 11% dans ce cas, les écoles de commerce et d'ingénieurs généralistes ayant alors leur préférence. Cette diversité et cette dispersion des formations transports/logistique est aussi une richesse par une saine émulation si elles parviennent à dispenser des connaissances de commerce, de management et de marchés internationaux demandées par les employeurs.

Action n°32 : Harmoniser les différentes formations supérieures existantes en transport logistique et en redéfinir les objectifs périodiquement avec les entreprises.

7. - Les perspectives de l'emploi portuaire et connexe

Comme cela a été évoqué précédemment, les emplois directs liés au port concernant les services de l'Etat, les établissements portuaires et les auxiliaires du navire vont suivre la progression du trafic avec peu de perspectives de créations supplémentaires.

Les métiers directs au sens de l'INSEE liés aux activités de transit, de manutentions, de ré acheminement, et de programmation de fret (ship-planer) sont en plein essor, ils vont devenir de plus en plus stratégiques et complexes avec l'augmentation de taille des navires et donc du nombre de conteneurs traités à chaque escale.

Dans les emplois indirects, la logistique qui crée de la valeur ajoutée (tri, redistribution, dépotage, emballage, étiquetage...), est un creuset d'emplois notamment de caristes. La logistique est une activité qui ne peut être délocalisée mais elle s'implante dans les ports les plus fiables et les plus rentables en retour sur investissement. Attirer le fret dans nos zones logistiques apparaît très stratégique pour l'emploi durable. La création de zones logistiques au voisinage des installations portuaires de Fos et du Havre est un avant-signe prometteur.

La filière logistique française représente 6% des emplois du secteur marchand alors que ce pourcentage monte à 10,9 % pour les Pays Bas. Si la France portait sa filière logistique au niveau relatif de la Hollande, cela représenterait une création de 400.000 emplois.

Nos ports ont trois atouts pour attirer ces entrepôts de logistique qui tendent à la concentration et à la mise aux normes de plus en plus sévères:

- Le foncier comparé à nos voisins européens est moins cher,
- La main d'œuvre est disponible
- Les infrastructures terrestres sont moins saturées.

L'accent sur une filière logistique portuaire reconnue priorité nationale serait de nature à enclencher un cercle vertueux pour attirer le trafic maritime. Les conteneurs viendraient alors plus nombreux dans nos ports attirés par une filière logistique performante et les logisticiens s'installeraient en préférence dans ces zones portuaires françaises où le trafic augmente.

Les métiers liés à la surveillance qualitative et quantitative de la marchandise (laboratoires d'analyses par exemple) ont également de bonnes perspectives.

Les métiers en relation avec la mise en œuvre du code ISPS et le gardiennage de la marchandise sont en forte croissance.

Toutes ces perspectives sont évidemment liées à la croissance du trafic et à la capacité de la France d'attirer des investisseurs et de répondre à des demandes nouvelles. En effet, le trafic est étroitement lié à l'économie générale, production nationale compétitive pour l'exportation, consommation intérieure et pouvoir d'achat pour les importations. Le monde maritime n'a pas, malheureusement, dans ces domaines, les clés de son destin.

Action n° 33 Remettre la logistique à sa juste place dans les grands enjeux économiques nationaux.

Conclusion

La France retrouvera sa place de grande nation maritime à la condition d'adapter son système de formation de marins et d'officiers de la marine marchande en profondeur et avec pragmatisme. Ce système, bousculé par son environnement, est face à la mutation imposée par la régionalisation d'une partie de ses moyens matériels et humains. Mais l'enjeu le plus important est la clarification et simplification des cursus pour les rendre audibles dans l'opinion et lisibles par l'éducation nationale.

La prise en compte de toutes les préoccupations des différents intervenants, publics et privés (financeurs, employeurs, formateurs, élèves) dans le contexte économique et social de notre pays est aussi une donnée importante du système de formation maritime.

A plus long terme, on ne peut garder des parts de marchés dans le transport maritime et dans la logistique portuaire, sans avoir une offre de compétences reconnues et recherchées de marins et d'officiers expérimentés. Une volonté politique d'apporter à notre flotte mais aussi à celles de l'Europe entière des professionnels français bien formés et de qualité est un enjeu fondamental qui conditionne l'avenir de toute la filière maritime et portuaire représentant aujourd'hui un potentiel de 360.000 emplois (source Ifremer).

La formation maritime est le point clé du développement de l'emploi maritime, portuaire et para-maritime s'étendant à la logistique.

La croissance mondiale du transport maritime, favorisée par un contexte général de relations commerciales mondialisées entre les grandes nations industrielles, peut être déstabilisée rapidement par une détérioration de la sécurité sous des aspects et des formes les plus variées.

En relation avec cette croissance mondiale, les projections d'augmentation de la massification des frets et donc de taille des navires ne pourront croître indéfiniment sans rentrer en conflit avec l'écologie (profondeur des chenaux d'accès, gigantisme des installations portuaires gagnées sur la mer ou sur des zones aux écosystèmes fragiles). La construction de porte-conteneurs toujours plus grands s'accroît depuis 2005 et pourrait conduire à une surcapacité de transport mondial avec des effets encore accrus en cas de tensions internationales sécuritaires ou économiques réduisant les échanges commerciaux intercontinentaux et donc l'emploi. Le temps est probablement venu de rechercher une optimisation des organisations et des modes de fonctionnement des filières maritimes et portuaires sans pour autant négliger les investissements nécessaires à notre pays pour arriver au niveau de nos voisins immédiats. Ces investissements sont, certes, la voie la plus simple du développement, mais pas la seule. La recherche d'organisations et de méthodes innovantes pour valoriser nos ports et nos navires mérite une mobilisation de tous les partenaires concernés.

Le challenge actuel intra-européen a probablement atteint un rythme de croisière pour les investissements en infrastructures et navires de transport. Les programmes de recherche et développement dans ce domaine doivent être très activement soutenus y compris dans le domaine des dépôts de brevets.

Concernant les ports, leur attractivité conditionne le trafic et donc les emplois portuaires eux-mêmes ainsi que ceux de larges bassins alentour. C'est tout particulièrement le cas de l'emploi logistique qui présente un potentiel de développement élevé. Cette attractivité est tributaire de leur positionnement géographique par rapport aux zones de production et de consommation, des facilités d'accès à l'arrière-pays et du choix de grands groupes relatif à la qualité des services offerts et à la fiabilité. **Cette qualité et cette fiabilité des ports français dépendent assez largement de l'évolution des relations sociales comme ces derniers mois l'ont montré dans nos grands établissements.**

Les évolutions qui ont eu lieu dans la dernière décennie préfigurent les réformes à venir. Les réformes en cours restent à consolider. Elles ont coûté à tous les acteurs concernés. Elles sont le socle de l'édifice qui se construit. Cependant le plan de masse de cet édifice doit être davantage maîtrisé dans ses finalités, communiqué plus en amont, et débattu avant décision afin que les acteurs y adhèrent plus largement.

La privatisation de certaines activités portuaires est ressentie par certains comme un délaissement d'activités porteuses d'avenir par la puissance publique. L'aliénation du domaine public portuaire rencontre des limites à la fois dans sa conceptualisation globale mais aussi dans son application à des espaces rares et convoités. La responsabilité publique doit préserver ses capacités de contrôle et d'arbitrage pour que l'intérêt général soit respecté. Il est primordial à cette occasion que cet intérêt général puisse être redéfini dans des termes compréhensibles par toutes les forces en présence : commerçantes, environnementales, industrielles, sociales, techniques, administratives, etc.... chacune ayant une vision, des ambitions différentes, et un héritage singulier.

Les changements qui attendent le France en matière maritime et portuaire sont sans doute complexes. Pour les anticiper, les préparer comme aussi adapter nos ports au présent, un dialogue global et social est une nécessité. Il doit prendre appui sur une recherche pluridisciplinaire répondant aux besoins prévisibles des entreprises portuaires et maritimes et de leurs salariés. Des initiatives locales sont recensées qu'il convient de conforter et de fédérer.

La dimension européenne est également essentielle et sur ce point, les questions soumises au débat du récent livre vert de l'Union ont été entendues et appréciées par l'ensemble des personnes qui ont aidé et participé à la rédaction de ce rapport.

Qu'elles en soient ici remerciées chaleureusement.

« Une politique maritime exhaustive de l'union européenne, quelle qu'elle soit doit viser la croissance et la création d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité contribuant de la sorte à la mise en place d'une économie maritime, forte, croissante, compétitive et durable en harmonie avec le milieu marin ».

Livre vert de l'union européenne juin 2006 Gouvernance maritime

Les 33 ACTIONS en 5 THEMES

- INFORMATION

- FORMATION

- EMPLOI

- NAVIRES

- PORTS

AMELIORER LA QUALITE DE L'INFORMATION

Action n°1 : Harmoniser les diverses statistiques d'emplois maritimes et portuaires en définissant les paramètres usuels avec précision notamment emplois directs/emplois indirects/emplois induits.

Action n°2 : Publier chaque année une synthèse des différents chiffres et travaux sur l'emploi portuaire dans un parallélisme de forme de l'emploi maritime édité par la DAM.

Action n°12 : Coordonner et fédérer les travaux entrepris par les différents Conseils à vocation maritime ou littorale, en leur demandant d'organiser chaque année un colloque ayant pour thème une de leurs problématiques communes.

Action n°14 : Promouvoir le métier de marin français par des actions de communication.

Action n°15 : Mieux informer l'Education Nationale et l'ANPE sur les carrières de marins afin d'orienter des candidats le plus tôt possible.

MODERNISER RESOLUMENT NOS FILIERES DE FORMATION spécialement les écoles de la marine marchande,

- engager avec l'éducation nationale la réflexion sur une future université maritime.

Action n°17 : Ouvrir la réflexion sous l'autorité de la DGMT, en partenariat étroit avec les 4 régions concernées et l'Education Nationale sur une future université maritime.

Action n° 18 : Simplifier encore les filières de formation tout en inscrivant les écoles et lycées maritimes dans un système de normalisation qualité ISO 9001/200.

Action n°19 : Rapprocher le contenu de nos brevets maritimes des seules exigences internationales afin de diminuer la durée des cursus scolaires et mettre des gens formés sur le marché de l'emploi rapidement.

Action n°20 : Lancer une étude indépendante sur la polyvalence Pont/Machine.

Action n°21 : Améliorer la connaissance réciproque entre élèves de la Marine Marchande et élèves de l'Ecole Navale.

Action n°22 : Redéfinir les carrières des professeurs et enseignants des écoles de la Marine Marchande.

Action n°23 : Permettre aux professeurs de l'Education Nationale d'enseigner des matières générales dans les EMM.

Action n°24 : Promouvoir la validation des acquis d'expérience en associant les armements à une procédure simple et claire, avec des référentiels de compétence adaptés et reconnus par l'ensemble des acteurs.

Action n°32 : Harmoniser les différentes formations supérieures existantes en transport logistique et en redéfinir les objectifs périodiquement avec les entreprises.

EMPLOI

- **FAVORISER LE RECRUTEMENT de candidats aptes et motivés pour les emplois maritimes à pourvoir.**

- **FACILITER LA MOBILITE :**

- **Entre pêche maritime, marine marchande et grande plaisance.**
- **Entre emplois à la mer et emplois à terre.**

Action n°3 : Favoriser l'emploi navigant français dans la grande plaisance en rapprochant la formation et délivrance de brevets des standards internationaux de la profession

Action n°4 : Créer des passerelles pour que les marins puissent passer du commerce et de la pêche à la grande plaisance par équivalence de brevets et formations.

Action n°8 : Lancer une étude sur la reconversion de marins pêcheurs vers le commerce afin d'anticiper une éventuelle demande vers la marine marchande et en permettre la réalisation.

Action n°9 : Bâtir l'avenir de l'ENIM dans un objectif de mobilité professionnelle des marins embarqués en favorisant les retours à la navigation après un emploi à terre.

Action n°13 : Mettre sur pied des filières préparatoires en vue d'assurer des candidats motivés et de bon niveau afin d'admettre dans les écoles de formation maritime les effectifs prévus et adapter les critères de sélection aux évolutions de la profession.

Action n°16 : Relancer avec le milieu associatif et les armements, les embarquements courts de pilotes.

Action n°25 : Créer sous l'égide de la direction des affaires maritimes un portail Internet autour de l'emploi maritime en relation avec les travaux des différentes organisations maritimes.

NAVIRES

POURSUIVRE ET INTENSIFIER LES ACTIONS DE DEVELOPPEMENT DE NOTRE FLOTTE MARCHANDE, PASSAGERS ET MARCHANDISES.

Action n°5 : Aligner les dispositifs euro-compatibles d'aide aux armements de transport de passagers sur ceux de nos voisins européens les plus performants.

Action n°6 : Adapter les règles de droit pour assurer une concurrence loyale en matière de transport de passagers tant sur le plan commercial que social.

Action n°7 : Soutenir toutes les démarches de la Commission européenne afin de défendre le principe du pavillon d'un des pays desservis pour les transports de passagers en lignes régulières.

Action n°10 : Renouer un dialogue armements / syndicats avec l'objectif de sortir le Registre International Français d'un classement privé dévalorisant.

Action n°11 : Analyser le dispositif de droit commun prévu par la loi de finances rectificative de 2006 et, si besoin, l'améliorer pour le rendre aussi attractif que ceux de la concurrence européenne.

PORTS

SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT D'EMPLOIS PORTUAIRES ET LOGISTIQUES ADAPTÉS AUX BESOINS NOUVEAUX

Action n°26 : Accompagner les réformes portuaires en cours (gouvernance, manutention ...) par un dialogue social renouvelé, en y intégrant les prévisions économiques.

Action n°27 : Restaurer l'image de nos grands ports par une communication utilisant davantage des éléments factuels comparatifs dans le champ social.

Action n°28 : Mieux armer les ports autonomes face à leurs concurrents européens en améliorant leur compétitivité par un niveau suffisant d'investissements programmés. Ce qui permettra d'assurer de surcroît le maintien des savoir-faire et des emplois concernés.

Action n°29 : Résorber les friches portuaires et valoriser même à titre transitoire les quais, entrepôts, outillages, inutilisés des ports.

Action n°30 : Améliorer les dessertes ferroviaires et fluviales de nos ports pour permettre de rejoindre rapidement les réseaux d'Europe centrale

Action n°31 : Mieux planifier les extensions/améliorations portuaires pour accroître la sécurité juridique des projets de développement et les réaliser sur des durées plus courtes.

Action n° 33 : Remettre la logistique à sa juste place dans les grands enjeux économiques nationaux.

**Liste des personnes qui ont participé
aux travaux du groupe d'étude sur l'emploi maritime**

Henri-Vincent AMOUROUX, directeur de l'union maritime et portuaire de Bordeaux

Anne BARTHE – Délégué Général d'Armateurs de France

Charles BERGANO – DTMRF

Jean-Marie BERTHET – Secrétaire Général du CSMM

M. BERTRAND – Directeur des Relations Humaines au Port de Nantes -St-Nazaire

**Jean-Marc BROCCO – Synd. Nat. des Cadres des Personnels Sédentaires des
Cies de Navigation CFE-CGC, ancien capitaine de navire marchand**

Thierry BUZULIER - Groupe BOURBON

Didier CAPPELLE- Secrétaire Général de l'Union Fédérale Maritime FGTE-CFDT

René de CAYEUX - Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande

**Jerôme DAYDOU - Représentant Syndical CFTC du Syndicat National des
Personnels Navigants et Sédentaires de la Marine Marchande**

Marc FOULLIARD – Direction des Affaires Maritimes

Xavier GALBRUN, délégué général de l'UNIM

**Charles GENIBREL – Président de la Fédération des Agents Maritimes et Consignataires
de France**

Joël GUESDON - Syndicat UGICT-CGT – Le Havre

Michel GUILLAUMIN - Trésorier de l'UNIM – Directeur de SDV OPE

Pierre HANON, président de l'union maritime et portuaire de Rouen

Bruno HUG de LARAUZE, président de l'union maritime de Basse Loire

**Philippe ILLIONNET – Direction des Affaires Maritimes – Sous-Directeur des Gens de
Mer**

Olivier de la LAURENCIE, directeur exploitation du port autonome du Havre,

Dominique LAURENT, Inspecteur général de l'enseignement maritime,

Anne Le PAGE – Association LA TOULINE à BREST

**Liste des personnes qui ont participé
aux travaux du groupe d'étude sur l'emploi maritime**

Alexis LOBADOWSKY – Fédération des Agents Maritimes et Consignataires de France,

Charles NARELLI – Ancien capitaine de navire marchand représentant la CGT,

Alain PLAUD – Délégué Général de l'UPACCIM

Michel QUIMBERT – Président du port de Nantes St-Nazaire

Pascal RIVIERE Adjoint au chef du bureau GM1 de la DAM

Philippe REVEL, président de l'union maritime et commerciale de Dunkerque

Marc REVERCHON, président de l'Union Maritime et Portuaire de France

Eudes RIBLIER - Président du Directoire SEAFRANCE

Jacques SAUBAN - Président de la Fédération Française des Pilotes Maritimes

Bernard SCEMAMA – Président du CSMM

Guy SULPICE - Armateurs de France

Jacques TRORIAL – Président de l'association pour le Développement des Ports Français

Côme VERGEZ – DGMT/ DTMRF

**Raimond VERRIEUX - Secrétaire Général du Syndicat National des Cadre Navigants de
la Marine Marchande CFE-CGC, ancien capitaine de navire marchand**

Bruno VERGOBBI délégué général de l'UPACCIM

Bruno VIGOUROUX, officier de port au port autonome de Rouen

et

**tous les membres du CSMM qui ont pris le soin d'apporter leurs remarques constructives
à la réalisation de cette étude.**

**Rapports – Documents - Livres précédemment publiés
qui ont apporté leur éclairage à ce rapport
(liste non exhaustive)**

Date Édition	Titre
Décembre 2006	Rapport du groupe Poseïdon (CAS / SG Mer) - « une ambition maritime pour la France »
Juillet 2006	Rapport de la cour des comptes - « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action »
Juillet 2006	Statistiques de la flotte de commerce sous pavillon français édité par le bureau TMF4 de la direction générale de la mer et des transports
Juin 2006	Etude pour l'union européenne- public financing and charging practices of seaports in the eu - Institute of Shipping Economics and Logistics.
2006	Analyse des « Shipbrokers » Barry Rogliano Salles sur le transport maritime et construction navale en 2005
2006	Rapport annuel d'activités d'Armateurs de France
17 mars 2006	CGPC /Démarche prospective transports 2050 - Eléments de réflexion par Claude Gressier
Janvier 2006	Mémento de l'emploi maritime en 2004 édité par le bureau GM1 de la direction des affaires maritimes
Juin 2006	Rapport annuel d'activités de l'Union Nationale des Industries de Manutention sur la manutention portuaire en 2005
2006	Livre vert de l'Union européenne – une vision européenne des mers et des océans
2005	- the mapping of career paths in the maritime industries - Southampton Solent University pour ECSA et ETF
5 déc 2005	Conclusions du 2695ème Conseil de l'U.E. TRANSPORTS, TELECOMMUNICATIONS ET ENERGIE "Stimuler les perspectives d'emploi dans le secteur maritime de la Communauté et attirer les jeunes vers les professions maritimes"
Juin 2005	Livre blanc de la manutention portuaire édité par l'UNIM
30 avril 2005	Audit de l'enseignement maritime supérieur par IGEM de madame Prost-Coletta et messieurs Laurent, Rozenknop, Veltz, Percier.
29 mars 2005	Rapport sur le transport combiné du Conseil National des Transports
2005	Annales de l'institut méditerranéen des transports maritimes sur le pré et post acheminement en méditerranée et le transport fluvio maritime.
9 juin 2004	Rapport du CSMM de l'Amiral Lagane « le renforcement de la sûreté maritime et portuaire ».
Septembre 2004	Rapport de la DATAR « Construire ensemble un développement équilibré du littoral » élaboré par le commission littorale, du conseil national d'aménagement et développement du territoire (CNADT).

octobre 2004	CNT/Observatoire des politiques et stratégies Dossier n°6 Le transport maritime, un avenir pour l'Europe - Michel Savy, Christine Aubriot
2 juillet 2004	COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL, PE, CES sur le transport maritime à courte distance
Octobre 2003	Un pavillon attractif, un cabotage crédible : deux atouts pour la France par Henri de Richemont, sénateur de la Charente.
22 juillet 2003	Rapport du CGPC Amélioration des conditions d'accès et de traitement des trafics fluviaux dans les zones et les ports maritimes de messieurs Allais/ Levy/Moussat
Avril 2002	Rapport du CGPC sur les chartes de place portuaire de madame de Fleurieu et messieurs Graillot, Senneville
2002	« Aménager la France de 2020 » Seconde édition Datar / Diact
Dec 2000	Rapport du Conseil National des Transports sur l'immigration clandestine dans les transports de monsieur Pierre Perrod
25 février 2000	Rapport CGPC/IGSAM - « l'avenir de la flotte de commerce française : une démarche collective! » Hamon / Dubois / Gasc
2 fev 1999	Problèmes du cabotage européen par messieurs Duquesne et Narelli
1998	Rapport de l'office parlementaire d'évaluation des politiques publiques du sénateur Philippe Marini sur la politique maritime et littorale de la France
Juillet 1997	Rapport sur les professions du pilotage et du remorquage de l'inspecteur général des établissements administratifs et scolaires Mme Simon-Rovetto
Janvier 1997	rapport conjoint AUTF/FACAM/UNIM/FFOCT/armement internationaux. - « Pour un plan d'urgence au service des ports français et du commerce international 15 propositions concrètes pour dynamiser l'économie et l'emploi »
27 mars 1995	Rapport du CGPC - La politique européenne des ports français de jean Smagghe
Mars 1995	Rapport du Conseil national des communautés portuaires présidé par Monsieur Dupuydauby sur le rôle de l'Etat dans la politique portuaire
Dec 1986	Rapport de messieurs Dupuydauby, Girrardin, Genevois, Gallot sur la filière portuaire française

CONSEIL SUPERIEUR
DE LA MARINE MARCHANDE

Le Président

Paris, le 2 Novembre 2005

Monsieur le Ministre,

Au cours de sa dernière réunion plénière du 25 Octobre 2005, le Conseil Supérieur de la Marine Marchande avait à son ordre du jour le programme de travail pour l'année 2006.

Des échanges nourris et particulièrement constructifs ont eu lieu entre les membres et des propositions nombreuses ont été lancées en séance soit à partir de suggestions que j'avais moi-même présentées pour ouvrir le débat, soit sur la base de leurs préoccupations propres et des besoins ressentis.

Un consensus s'est dessiné faisant ressortir trois thèmes d'étude :

- développement de l'emploi dans les activités maritimes et portuaires ainsi que dans les secteurs connexes,
- analyse et propositions sur la réglementation maritime et douanière dans la perspective des autoroutes de la mer,
- réflexion sur l'avenir des ports : gouvernance, manutention et investissement.

Je vous serais très obligé de bien vouloir m'indiquer si ces pistes d'étude rejoignent vos propres réflexions et recueillent votre approbation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.



Bernard SCEMAMA

Monsieur Dominique PERBEN
Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer
246, Bd Saint- Germain
75007 PARIS

*Le Ministre des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer*

référence : D05011736
vos réf. : PYA/mg

Paris, le 25 NOV. 2005

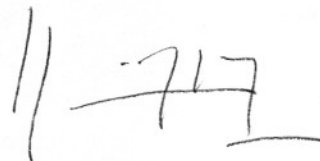
Monsieur le Président,

Par courrier du 2 novembre, vous m'avez fait part de trois thèmes d'étude proposés par les membres du Conseil supérieur de la marine marchande pour 2006.

Je vous donne mon accord pour l'engagement de ces études pour lesquelles vous bénéficierez du concours de mes services.

S'agissant du thème relatif aux perspectives de développement de l'emploi maritime, je vous demanderais de bien vouloir intégrer dans vos réflexions l'analyse de l'adaptation de l'offre de formation initiale constituée au sein du ministère par le réseau des écoles de la marine marchande.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Dominique PERBEN

Monsieur Bernard SCÉMAMA
Président
Conseil Supérieur de la Marine Marchande
Tour Pascal B
Pièce 16-52
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX

*Hôtel de Roquelaure
246 boulevard Saint-Germain 75007 Paris*