



HAL
open science

Recrutements, formations et carrières dans la marine marchande en Europe.

Patrick Chaumette

► **To cite this version:**

Patrick Chaumette. Recrutements, formations et carrières dans la marine marchande en Europe..
Annuaire de droit maritime et océanique, 2012, XXX, pp.287-318. halshs-01481281

HAL Id: halshs-01481281

<https://shs.hal.science/halshs-01481281>

Submitted on 2 Mar 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Recrutements, formations et carrières dans la marine marchande en Europe.

Patrick CHAUMETTE

Professeur, Centre de Droit Maritime et Océanique,
Université de Nantes

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, les échanges maritimes ont été multipliés par 6, passant d'un milliard de tonnes en 1960 à 6 milliards en 2000, puis 7,1 en 2005¹. La flotte mondiale est passé de 158 millions de tonnes de poids en lourd (TPL), à 802 millions en 2000, puis 960 millions en 2006². La libre immatriculation des navires, développée dans le même temps, a conduit à la distinction des Etats du pavillon et de la nationalité des intérêts contrôlant les armements maritimes. Une grande partie de la flotte chinoise est ainsi immatriculée à Panama, tout comme celle des États-Unis. De même, une part essentielle de la flotte grecque navigue aujourd'hui sous pavillon chypriote ou maltais, lorsque 46 % de la flotte immatriculée au Panama appartiennent à des intérêts japonais et 25 % de la flotte immatriculée au Liberia relèvent d'intérêts allemands.

Flotte immatriculée			Flotte contrôlée		
Pays	Nb de navires	Tonnage	Pays	Nb de navires	Tonnage
Panama	5 704	210 234	Grèce	2 943	159 413
Liberia	1 560	91 010	Japon	3 009	131 010
Grèce	1 110	52 474	Allemagne	2 731	70 279
Bahamas	1 192	49 573	Chine	1 077	64 187
Marshall	735	47 741	États-Unis	1 287	46 897
Malte	1 178	36 948	Norvège	2 568	43 292

Source : *Shipping Statistics Yearbook 2007*, ISL, Bremen.

Depuis les années 1970, les flottes marchandes des Etats membres de l'Union européenne sous pavillon national ont fondu. Les flottes contrôlées, sous divers pavillons « libres » se sont développées. Les registres « économiques », dits internationaux, quoique nationaux, ou d'outre mer, adaptées à la concurrence internationale de la libre immatriculation ont fleuri, permettant sous pavillon national, l'embarquement de marins non-européens à des conditions internationales. Ces registres économiques ont évité l'option dite zéro : la disparition des flottes marchandes au long cours sous pavillon national. Elles ont conduit à une stabilisation de l'emploi des officiers de marine marchande européens, au prix d'une très forte réduction

¹ KALAYDJIAN R. (dir.), *Données économiques maritimes françaises 2003*, Plouzané, IFREMER, 2004, 96p. - GUELLEC J. et LOROT P. (dir.), *Planète Océane*, Ed. Choiseul, Paris, 2006, 524p GUILLOTREAU P. (dir.), 2008, *Mare Economicum – Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, coll. « Économie et société », Rennes, PUR - FREMONT A. (2009) « L'Europe : puissance maritime », in C. DIDELON, C. GRASLAND, Y. RICHARD (dir.), *Atlas de l'Europe dans le monde*, Paris, La documentation française, pp.133-144.

² Source : *Review of maritime transport*, 2009, Genève, UNCTAD.

de l'emploi de personnel d'exécution (PEX) d'origine européenne. Cependant, les compagnies maritimes européennes contrôlent à peu près 43 % de la flotte mondiale.

En 2005, on recensait dans le monde, 721 000 marins PEX et 466 000 officiers de marine marchande. Une pénurie de près de 60 000 officiers serait à prévoir d'ici 2020. Les pays de l'OCDE fournissent environ 140 000 officiers, souvent proches de la retraite, et 191 000 marins. Après l'effondrement de l'empire soviétique, l'Europe centrale et orientale a investi le transport maritime, et compte aujourd'hui 62 000 officiers, dont 21 000 Russes et 14 000 Ukrainiens, et 107 000 marins, dont 23 000 Russes et 23 000 Ukrainiens. Enfin, l'Asie représente le principal bassin d'emplois avec, en 2003, 160 000 officiers et 436 000 marins, dont 230 000 Philippins, environ 83 000 Indonésiens et autant de Chinois, et 55 000 navigateurs indiens. Dans ces régions, le nombre d'officiers devrait croître ces prochaines années, notamment compte tenu des investissements des armateurs allemands, danois ou grecs dans des écoles de marine marchande³. Plusieurs armements européens restent des acteurs majeurs du transport maritime, même s'ils emploient de moins en moins de ressortissants communautaires.

L'association des armateurs norvégiens représente 40 000 emplois de marins non-européens sous pavillon norvégien ou pavillon tiers. La flotte contrôlée par des opérateurs norvégiens représente 3 000 navires. Cette association coopère avec 7 collèges et universités maritimes des Philippines ; elle a mené une campagne de formation et de recrutement avec l'université de Cebu, mais aussi avec l'Académie maritime d'Etat Amiral Makarov de Saint Petersburg, avec l'Académie maritime lettone de Riga, avec le China Shipping Group de Shanghai et l'Académie maritime de Shanghai. L'association norvégienne des armateurs et China Shipping Group ont conçu un accord quinquennal afin de poursuivre l'embarquement de cadets chinois. Barber International, filiale de Wilhelmsen, recrute du personnel polonais et en partenariat avec le groupe Klaveness du personnel roumain. L'Association des armateurs norvégiens, en lien avec divers homologues, a entrepris des coopérations qui concernent également la négociation salariale, concernant 10 % des marins non-européens et près de 50 % des marins philippins. La compagnie danoise A P Moller-Maersk a mis en œuvre une stratégie semblable, accélérée par la crise financière et économique de 2008. Le groupe gère 370 navires, soit environ 12 000 marins. Le groupe a annoncé, en 2008, le remplacement de 200 officiers danois et européens par des équipages internationaux, puis en octobre 2009, le transfert de 33 navires sous pavillon britannique vers le registre international danois (DIS), les Pays-Bas ou Hong-Kong. Le sort de 560 officiers britanniques est en jeu ; Maersk ne garantit plus l'embarquement de cadets ; les filiales Maersk Offshore de Guernesey ou des Bermudes ont proposé 113 départs volontaires. En septembre 2010, A P Moller Maersk a annoncé l'immatriculation de 30 nouveaux navires sous le pavillon de Singapour, le déplacement de la base technique de Rotterdam vers Singapour, soit 40 emplois, ce qui concerne la gestion de 46 navires.

L'importante croissance du transport maritime et du commerce international, au début du XXI^e siècle, a donné une consistance réelle au risque de « pénurie » mondiale d'officiers marine marchande, annoncée par les études de l'université de Warwick depuis plusieurs années. S'il n'y a plus de bons marins et officiers philippins pour tous les armements, que faire ? S'il n'y a pas une réserve importante de marins chinois de qualité, que faire ? Le

³ LACOSTE R., 2008, « Les marins dans le monde des années 1950 à aujourd'hui : résonances autour de l'influence maritime de l'Europe », in GUILLAUME J. (dir.), 2008, *Les Transports maritimes dans la mondialisation*, L'Harmattan, pp. 244-254.

transport maritime est mondialisé en grande partie, mais la division internationale du travail maritime aurait des limites ? Les pays européens ne doivent pas abandonner la formation de tels professionnels ; il faut même augmenter les flux de formation, moderniser les écoles. Comment garder les personnels plus longtemps en navigation ? Comment améliorer l'attractivité des métiers de la mer et attirer plus de jeunes dans les écoles de formation maritime ?

La question de l'attractivité et des moyens de communication est posée en premier, alors même qu'elle est la dernière puisqu'il convient d'abord de connaître la situation, pour envisager le contenu des messages utiles et leurs destinataires. Les écoles de formation maritime attirent-elles moins ou sont-ce aussi les carrières de navigants qui se raccourcissent, de sorte que le stock diminue en raison de l'accroissement des flux ? Peut-on parler d'une évaporation des élèves de la formation maritime ? Une part non négligeable naviguera peu de temps, en raison des conditions de travail particulières ? La qualité de la formation reçue leur garantit une reconversion à terre, qui passe par la mise en œuvre des connaissances acquises et compétences développées dans le secteur paramaritime, de plus en plus regroupé au sein des clusters maritimes nationaux ? Mais alors améliorer la formation maritime, n'est-ce pas augmenter la fameuse « évaporation ». Cette notion, issue d'une vision close du secteur du transport maritime, d'une mise à l'écart historique de la formation maritime, interroge et doit être questionnée. Faut-il la remplacer par l'étude des carrières professionnelles des gens de mer, comportant des temps de navigation, puis des temps d'exploitation à terre des savoir-faire⁴. La gestion de ces carrières est-elle individuelle, la « reconversion » à terre étant une aventure individuelle. Ou peut-on envisager un accompagnement professionnel de cette « évolution » de carrière, par exemple dans le cadre des clusters maritimes, à travers des formations complémentaires, une bourse des offres d'emploi ?

Ces questions se posent dans le cadre national, avec des enjeux régionaux importants dans les régions maritimes, d'où proviennent les navigants, où se situent les écoles de formation⁵. Ces questions se posent aussi dans le cadre européen, compte tenu des libertés d'établissement des entreprises, de circulation des travailleurs et des personnes. Le rapport publié le 28 septembre 2010 par l'association des Armateurs européens, European Community Shipowners' Association (ECSA), constate qu'il n'existe pas de donnée cumulées, ni cumulables en Europe, concernant les emplois de navigants. La Commission européenne, elle-même, s'interroge dans sa communication sur les objectifs stratégiques des transports maritimes⁶. Ces questions sont aussi évidemment mondiales, compte tenu de la dimension internationale du transport maritime, de la liberté d'immatriculation des navires, de la liberté du commerce maritime et de l'internationalisation du marché du travail maritime⁷. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a réglementé les brevets maritimes à travers la convention STCW,

⁴ BARNETT M., GATFIELD B., OVERGAARD B., PEKCAN C. & GRAVESON A. (2006), « Barriers to Progress or Windows of Opportunity ? A Study of Career Path Mapping in the Maritime Industries », European Commission Study, Southampton University - MITROUSSI K. (2008), « Employment of seafarers in the EU context : Challenges and opportunities », *Marine Policy*, 32 (2008) pp. 1043-1049.

⁵ HONORÉ L. (2009), *Du métier à la carrière - Les officiers français de marine marchande*, EPU, Ed. Publibook, Paris, 2010, 200p. - « Représentations Sociales et Attractivité du secteur maritime » - Séminaire, 24 novembre 2009 – Conseil Régional de Bretagne.

⁶ COM (2009) 8, Communication on Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018.

⁷ ALDERTON T. et al. (2004), *The global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry*, Genève, OIT - CHARBONNEAU A. (2009), *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Thèse de doctorat en Droit, université de Nantes, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, coll. « Berthold Goldman », 675p.

Standards of Training, Certification and Watchkeeping, adoptée en 1978 et révisée en 1995, puis en 2010 à Manille. Elle évalue les systèmes nationaux de formation maritime et dresse une liste blanche d'Etats considérés comme ayant rempli leurs obligations internationales en matière de formation des navigants, dont les brevets nationaux sont conformes aux normes minimales de la convention STCW. Dans le cadre de l'évaluation de la Convention STCW, l'OMI a mis en place un audit volontaire des systèmes d'enseignement maritime des Etats ratificateurs. Les 36 audits de l'OMI, effectués depuis 2006, ont donné lieu à des discussions lors de la dernière assemblée générale, en vue d'une obligation d'audit à partir de 2015.

La directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concerne le niveau minimal de formation des gens de mer ; elle remplace la directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001. La reconnaissance mutuelle des diplômes et des certificats, prévue par la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005, ne garantit pas toujours un niveau normalisé de formation pour tous les gens de mer servant à bord des navires battant pavillon d'un Etat membre. Il est essentiel de veiller à ce que les gens de mer titulaires de brevets délivrés par des pays tiers et servant à bord de navires communautaires aient un niveau de qualification équivalent à celui qui est requis par la convention STCW. La directive 2008/106/CE définit des procédures et des critères communs, fondés sur les normes de formation et de délivrance des brevets arrêtées dans le cadre de la convention STCW, pour la reconnaissance par les Etats membres des brevets délivrés par des pays tiers. Dans l'intérêt de la sécurité en mer, les Etats membres ne doivent reconnaître les qualifications prouvant le niveau requis de formation, que lorsqu'elles sont délivrées par des parties ou au nom de parties à la convention STCW dont le comité de sécurité maritime de l'OMI a établi qu'elles ont appliqué et continuent à appliquer pleinement les normes fixées par la convention. En attendant que ledit comité ait pu procéder à cette vérification, une procédure de reconnaissance préliminaire des brevets est nécessaire. Ainsi, est organisée l'inspection des établissements de formation maritime, des programmes et des cours de formation. La Commission est assistée d'un comité chargé de l'aider à exercer les tâches liées à la reconnaissance des brevets délivrés par les établissements de formation ou les administrations de pays tiers. L'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil assiste la Commission pour vérifier que les Etats membres se conforment aux exigences (art. 19)⁸. La Commission européenne établit une liste des pays tiers qui ont été reconnus et la tient à jour.

Un programme de recherche, « *Mettre en valeur le recrutement et la formation dans l'industrie du transport maritime en Europe* », financé par la Commission européenne, a été développé par la Fédération Européenne des Transports (ETF), en partenariat avec les syndicats de marins affiliés, en lien avec les armateurs européens, European Community Shipowners' Association (ECSA), dans le cadre du dialogue social. Ce programme a été coordonné par Erol Khavecı, sociologue au « The Working Lives Research Institute » (WLRI) of the London Metropolitan, avec le concours de Nathan Lillie, Department of International Business and Management, University of Groningen, Faculty of Economics and Business, de Véronique Aubert, chargée de mission à l'Observatoire des Droits des Marins, Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin à Nantes, et le Centre de Droit Maritime et Océanique de l'université de Nantes. Un premier atelier a été organisé à Nantes, le 27 avril 2009, à la Maison des Sciences de l'Homme Ange Guépin, cherchant à établir l'éventuelle déficience numérique de gens de mer européens ainsi que les carences possibles de compétences

⁸ LEFRANÇOIS A. (2010), *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Thèse de Doctorat en Droit, université de Nantes, février 2010.

dans le formation maritime. Un second atelier s'est tenu à Berlin au siège du syndicat VerDi, le 15 juin 2010, portant sur l'amélioration de l'image du secteur maritime et la promotion de meilleures conditions de travail et de vie à bord. Un troisième atelier a eu lieu à Londres, le 30 septembre 2010, au siège de la Fédération Internationale des ouvriers des Transports (ITF), traitant de l'amélioration de la gestion des carrières des navigants et des clusters maritimes. Enfin, un colloque final de synthèse s'est tenu à Gênes, les 18 et 19 novembre 2010, au conseil régional de Ligurie.

Comment « *Mettre en valeur le recrutement et la formation dans l'industrie du transport maritime en Europe* » ? Un état des lieux s'impose, qui peut permettre d'envisager la dimension possible d'une politique d'incitation, tout d'abord, puis de s'interroger sur la politique de formation et de gestion des carrières des navigants.

Quelle politique incitative ?

La tendance des armements est de mettre en avant la dimension mondiale des transports maritimes, les libertés de navigation, du commerce maritime, la libre immatriculation des navires, la concurrence entre les opérateurs économiques. La conclusion est simple : « Laissez-nous faire ». La mondialisation du transport maritime nécessite la recherche d'une maîtrise des coûts de management et de travail, ce qui se réalise en s'appuyant sur la liberté d'immatriculation des navires et le division internationale du travail. Une réglementation internationale facilite une concurrence loyale, la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin. L'effectivité des conventions de l'OMI, dont la convention STCW, et des conventions de l'OIT, dont la convention de 2006 sur le travail maritime, bientôt en application, est nécessaire⁹. Par contre, les réglementations régionales doivent se limiter à la mise en œuvre de ces conventions internationales : « communautariser » les conventions OMI et OIT, sans plus. Une politique européenne incitative serait vaine et contre-productive, puisque le dépavillonnement des navires est possible. Des aides financières sont envisageables, sous forme d'exonérations ou de subventions, afin d'alléger les coûts fiscaux et sociaux et les aligner sur les coûts mondiaux. La même problématique est développée vis-à-vis des pouvoirs publics nationaux : l'attractivité vis-à-vis des investisseurs doit être la priorité, cette attractivité justifiant les mesures législatives de création des registres, bis, économiques, internationaux, des exonérations de charges sociales, une taxation au tonnage et non sur les bénéfices.... Ainsi, les pouvoirs publics nationaux devraient-ils s'aligner sur les « moins exigeants » et laissés gérer les opérateurs économiques. Dans cette figure, l'Union européenne n'est-elle que l'antichambre de la mondialisation ? Y a-t-il place pour une politique européenne maritime¹⁰ ?

Les aides d'Etats : taxe au tonnage et effets en matière d'emploi.

Les activités maritimes et portuaires ont des liens historiques forts avec les interventions économiques de l'État, avec ses missions régaliennes, les prérogatives de puissance publique. Le juge communautaire a été conduit à appliquer aux activités maritimes et portuaires le cadre

⁹ LEFRANÇOIS A. (2010), *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Thèse de Doctorat en Droit, université de Nantes, février 2010.

¹⁰ « Objectifs stratégiques et recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018 », Communication de la Commission, 21 janvier 2009, COM(2009) 8 final.

général du droit communautaire de la concurrence, encadrant les aides d'État (art. 107 et 108 TFUE, ex-art. 87 et 88 TCE), prohibant les ententes et les abus de position dominante (art. 101 et 102 TFUE, ex-art. 81 et 82 TCE), ce qui a nécessité de définir tant la notion d'entreprise, que celle de service d'intérêt économique général¹¹.

Dans le contexte d'une libre concurrence au sein du marché intérieur, et notamment de l'ouverture des services publics au jeu concurrentiel, les États membres interviennent parfois par le biais de ressources publiques pour promouvoir certaines activités économiques ou protéger des industries nationales. En favorisant certaines entreprises par rapport à leurs concurrents, ces aides d'État sont susceptibles de fausser la concurrence. Les aides d'État sont interdites par le traité instituant la Communauté européenne. Des exceptions autorisent néanmoins les aides justifiées par des objectifs d'intérêt commun, par exemple pour les services d'intérêt économique général, lorsqu'elles ne faussent pas la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt général. Le contrôle des aides d'État opéré par la Commission européenne consiste donc à apprécier l'équilibre entre les effets positifs et négatifs des aides.

Les orientations communautaires.

Devant les différences constatées entre les régimes d'aides d'État adoptés par les États membres confrontés à une concurrence accrue des navires sous pavillon non communautaire, la Commission européenne a défini en 1989 ses premières orientations en la matière, afin d'assurer une certaine convergence entre les actions des États membres. Dès 1975, La Grèce avait introduit une taxation au tonnage des navires, et non plus aux bénéficiaires des sociétés. La méthode s'est néanmoins révélée inefficace et le déclin des flottes communautaires s'est poursuivi. Les orientations ont donc fait l'objet d'un réexamen, qui a abouti à une communication de 1997 définissant de nouvelles orientations sur les aides d'État au transport maritime¹². Le principal développement pendant ces dernières années en ce qui concerne les mesures de soutien des États membres au transport maritime est l'extension généralisée en Europe des systèmes de taxation forfaitaire au tonnage ("taxe au tonnage"). Entrée en vigueur très tôt en Grèce, la taxe au tonnage s'est progressivement étendue aux Pays-Bas (1996), à la Norvège (1996), à l'Allemagne (1999), au Royaume-Uni (2000)¹³, au Danemark, à l'Espagne, à la Finlande, à l'Irlande, la Belgique, la Finlande, l'Italie et la France¹⁴ (2002)¹⁵.

¹¹ CHAUMETTE P. (2008), *Droits Maritimes*, J.P. BEURIER (dir.), Dalloz Action, Paris, 2^e éd., 2008,

¹² « Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime », (JOCE C-205, 5 juillet 1997, p. 5-15.

¹³ GEKARA V.O. (2010), « The stamp of neoliberalism on the UK tonnage tax and the implications for British seafaring », *Marine Policy* 34 (2010) pp. 487-494.

¹⁴ Art. 19, loi de finances rectificative pour 2002 (loi n° 2002-1576 du 30 décembre 2002) – Décret n° 2003-1105, 17 novembre 2003, pris pour l'application de l'art. 209-0 B du code général des impôts et relatif au régime de taxation au tonnage – Circulaire 4H-1-04, n° 28, 12 février 2004, Bulletin Officiel des Impôts - GINTER E. (2002), « Taxe au tonnage : un nouveau mode d'imposition des entreprises exploitant des navires de commerce », *Journal de la Marine Marchande, JMM*, 20/12/2002 – CHILETIKOU V. (2005), « Taxe au tonnage », *Mémoire du Master 2 Droit des Transports, Centre de Droit maritime et des Transports, université d'Aix-Marseille III*, 2005 – Arrêté du 8 novembre 2006 portant application de l'article 6 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français et définissant les conditions d'embarquement des élèves des écoles de la marine marchande à bord des navires immatriculés à ce registre.

¹⁵ CHAIRE G. et URLI B. (2009) « Analyse comparative des mesures d'intervention publique en soutien au transport maritime », rapport pour le Ministère du Québec, Université du Québec à Rimouski, 240p. - LEGGATE, H., et J. McCONVILLE. « Tonnage Tax : Is it Working ? », *Maritime Policy and Management*, vol. 32, n° 2, 2005, p. 177-186.

Le nombre de marins à bord de navires sous pavillon communautaire est passé de 188 000 en 1996 à 180 000 environ en 2001. Le nombre total de ressortissants communautaires employés à bord de navires battant pavillon communautaire est évalué à 120 000, en 2004, ce qui correspond à une baisse de 40 % par rapport à 1985, alors que le nombre de ressortissants de pays tiers employés à bord de navires communautaires est passé de 29 000 en 1983 à environ 60 000. Selon la Commission, il faut prendre en compte la réduction des équipages et l'accroissement de la taille des navires, donc une meilleure productivité, ainsi que le rajeunissement de la flotte sous pavillon des États membres entre 1997 et 2001. L'âge moyen des navires est passé de 22,9 ans à 17,2 ans. 35 % de la flotte en service au 1er janvier 2001 a été construite pendant la période 1996-2000. Les nouveaux navires, d'une technologie plus avancée, nécessitent des équipages mieux formés mais plus réduits. Cependant, le taux d'emploi des marins communautaires diffère manifestement de façon notable d'un État membre à l'autre. La flotte sous pavillon communautaire emploie de plus en plus de marins de pays tiers¹⁶. Même si les aides au fonctionnement doivent en principe être exceptionnelles, temporaires et dégressives, la Commission estime que les aides d'État au secteur maritime se justifient et que l'approche des orientations de 1997 doit être prolongée.

La Commission a adopté en 2004 des orientations communautaires révisées en matière d'aides d'État au secteur maritime, afin de pallier la concurrence exercée par les navires battant des pavillons de libre immatriculation. Ces aides d'État, mises en œuvre par la plupart des États membres après autorisation de la Commission, prennent diverses formes dont la plus connue est la taxe sur le tonnage (*tonnage tax*) désormais en place dans la plupart des États membres, ainsi d'ailleurs que dans certains pays tiers¹⁷. Les aides relatives à la réduction des coûts salariaux, en faveur des armateurs communautaires assurant le transport régulier de passagers entre des ports de la Communauté, ne sont possibles que vis-à-vis de marins ressortissants des États membres de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen. Il s'agit notamment de conserver et améliorer le savoir-faire maritime ainsi que de protéger et promouvoir l'emploi pour les marins européens¹⁸.

Le 30 juin 2004, la Commission a validé et limité une série de mesures fiscales belges, en faveur du transport maritime, issue de la loi-programme du 2 août 2002 : si les exonérations du paiement des cotisations patronales de sécurité sociale ont été validées, le régime d'imposition forfaitaire au tonnage a été strictement encadré, l'abolition du droit d'enregistrement d'hypothèques sur les navires a été déclarée incompatible avec le marché commun¹⁹. La Commission européenne a autorisé un régime d'aides à l'innovation en faveur des armateurs hollandais, le 24 avril 2007, de remboursement des charges sociales patronales pour les marins européens travaillant à bord de navires de charge affectés au commerce international et battant pavillon estonien, a prolongé les exemptions de charges sociales prévues par la Belgique, depuis 2000 ou 2003, pour le transport maritime et le dragage, le

¹⁶ Communication de la Commission sur la formation et le recrutement des gens de mer, 6 avril 2001, COM(2001) 188 final – MITROUSSI K. (2008), « Employment of seafarers in the EU context: Challenges and opportunities », *Marine Policy* 32 (2008) pp. 1043– 1049.

¹⁷ Communication (2004) 43, Commission, « Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime », *JOCE* C-13, 17 janvier 2004, pp. 3-12 — antérieurement, « Mesures financières et fiscales relatives à l'exploitation des navires immatriculés dans la Communauté » SEC (89)921 final, 3 août 1989 et *JOCE* C-205, 5 juillet 1997, pp. 5-15.

¹⁸ GERAKA, V. O. (2008), *Globalisation, State Strategies and the Shipping Labour Market: The UK's Response to Declining Seafaring Skills*, unpublished PhD Thesis, School of Social Sciences, University of Cardiff.

¹⁹ Décis. (2005) 417, Commission, 30 juin 2004, *JOUE* L 150, 10 juin 2005, 1.

13 juin 2007, le système suédois de remboursement aux marins du montant de l'impôt sur le revenu, retenu à la source par l'employeur, et des cotisations sociales patronales pour les gens de mer imposables en Suède et travaillant à bord de navires battant pavillon suédois, le 27 juin 2007²⁰. Le 10 mars 2009, la Commission a validé des mesures fiscales hollandaises pour une durée de 10 années, concernant 500 000 euros par an²¹. Le 3 juillet 2009, la Commission n'a soulevé aucune objection à des mesures finlandaises d'allègement de taxes, destinées à renforcer la compétitivité de la flotte marchande, pour 700 000 euros par an²².

Ces aides d'Etat ont parfois donné lieu à du contentieux. Le 4 mars 2009, le tribunal de Première Instance des Communautés Européennes (TPICE) a annulé la décision 2005/163/CE de la Commission du 16 mars 2004 concernant les aides d'Etat versées par l'Italie aux compagnies maritimes Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar²³. La Commission avait considéré que les aides versées, sous forme de subvention d'équilibre pour compenser les obligations de service public, étaient des aides nouvelles, compatibles avec le marché commun, sous réserve du respect de certaines conditions. Étaient incompatibles avec le marché commun, les aides à la Cie Adriatica entre janvier 1992 et juillet 1994, pour la liaison Brindisi-Corfou-Igoumenitsa-Patras, Adriatica participant à l'époque à une entente prohibée. Le TPICE a déclaré les recours recevables, a annulé la décision de la Commission pour insuffisance de motivation dans la qualification d'aides nouvelles ; l'Italie considérait qu'il s'agissait d'aides existantes.

Aides d'Etat et politique de l'emploi.

Ces aides d'Etat sont-elles seulement des affaires économiques concernant, les entreprises, les Etats ou la Commission européenne. Les enjeux en matière d'emploi et de politique sociale permettent-ils aux syndicats de salariés d'intervenir dans les débats, les procédures et les mêmes les recours. La création du registre international danois a donné lieu à des avancées jurisprudentielles importantes. La loi n° 408 du 23 août 1988 mettait en place des mesures fiscales, notamment des exonérations d'impôts sur le revenu, quand les marins embarqués à bord des navires du registre national classique n'en bénéficiaient pas. Il en est résulté une plainte d'un syndicat de travailleurs devant la Commission. En novembre 2002, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections ; d'où un recours au Tribunal. Pour le Tribunal, le recours a été déclaré irrecevable pour défaut de qualité à agir (art. 230 CE) : ni le requérant, ni ses membres ne sont individuellement concernés par cette décision²⁴. La Cour a retenu une toute autre interprétation : quand la Commission constate qu'une aide est compatible avec le marché commun, les « intéressés » peuvent sauvegarder, par un recours, leurs droits procéduraux. Il n'est pas exclu qu'un syndicat de travailleurs soit considéré comme « intéressé », au sens de l'art. 88 § 2, quand il démontre que lui-même ou ses affiliés seront éventuellement affectés dans leurs intérêts par l'octroi d'une aide. Lors de l'appréciation de la compatibilité d'une aide d'Etat dans le secteur du transport maritime, les aspects sociaux des orientations communautaires sont susceptibles d'être pris en compte par la Commission dans le cadre d'une appréciation globale qui intègre un grand nombre de

²⁰ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/register/ii/by_sector_h5002.html

²¹ Replacement of the corporation tax by a lump sum basis, Décis. (2008) 457, Commission, 10 mars 2009, JOUE C-106, 8 mai 2009, pp. 19-20.

²² Décis. (2009) 67, Commission, 3 juillet 2009, JOUE C-232, 26 septembre 2009, p. 23.

²³ Commission 2005/163/CE, Décision de la Commission, 16 mars 2004 concernant les aides d'Etat versées par l'Italie aux compagnies maritimes Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar (Gruppo Tirrenia) [notifiée sous le numéro C(2004) 470] JOUE L 53, 26 février 2006, p. 29 - TPICE, 4 mars 2009, aff. T-265/04, T-292/04, T-504/04, Tirrenia di Navigazione c/ Commission.

²⁴ TPI 23 avril 2007, aff. T-30/03.

considérations de nature diverse, liées notamment à la protection de la concurrence, à la politique maritime de la Communauté, à la promotion des transports maritimes communautaires ou encore à la promotion de l'emploi²⁵.

Cette avancée est importante parce que globalement, les syndicats de marins ne sont pas convaincus de l'équilibre entre les aides financières ou exonérations obtenues par les armements et les retombées en termes d'emplois de ressortissants communautaires²⁶. La taxe grecque au tonnage est conditionnée par l'embarquement d'officiers grecs ; il en est de même en Hollande, mais avec une ineffectivité. En Allemagne, la taxe au tonnage n'a pas empêché la chute de l'emploi de marins allemands ou communautaires ; tout au plus, le gouvernement a-t-il mis l'accent sur l'embarquement de cadets, d'élèves officiers en fin de formation. Des armements, dont le siège social est en Allemagne, mais les navires immatriculés dans d'autres Etats, bénéficient de ces aides, sans aucune contrepartie. C'est en Grande-Bretagne que le lien avec l'emploi semble le plus fort : le choix de la taxe au tonnage s'impose pour 10 années, il impose l'embarquement de cadets, un cadet pour 15 officiers employés, un cadet résident au Royaume Uni, communautaire ou originaire des îles anglo-normandes ou de l'île de Man. Un plan de formation est présenté par la compagnie au Département des Transports ; à défaut, un versement mensuel de 500£ s'impose, ce qui finance l'embarquement de 11 cadets chaque année. Si le retour vers le pavillon britannique a été très important, la création d'emploi pour les navigants britanniques et communautaire a été limitée, ce qui ne couvre pas les besoins futurs²⁷.

En février 2011, l'un des deux porte-conteneurs de Maersk France, immatriculés au Registre International Français (RIF), le Maersk Gironde, entré en service en 2002, a changé de pavillon au bénéfice du pavillon danois. Ce changement a été effectué par la compagnie à l'issue de la période d'engagement de 8 ans liée au GIE fiscal, ancien système d'aide fiscale, destiné notamment à favoriser la construction et l'exploitation de navires sous pavillon français. Le Maersk Garonne est né d'un GIE fiscal, qui arrive à échéance au mois de juillet 2011. En 2002, La compagnie a opté pour la taxe au tonnage, ce qui lui impose d'exploiter 100 % de ses navires sous pavillon français jusqu'à la fin 2012. Le groupe Moller Maersk doit donc peser les avantages et les inconvénients, notamment au plan financier, d'un éventuel dépavillonnement du Maersk Garonne. En 2011, Maersk Tankers exploite 10 pétroliers sous pavillon français (dont le Newton) et emploie environ 140 marins français. Ce porte-conteneur n'a pas été immatriculé en dehors de l'Union européenne, mais il aurait pu l'être. Le groupe Moller Maersk s'installe de plus en plus à Singapour, depuis la crise financière et économique de 2008, en préparation de la reprise des échanges avec la Chine et l'ensemble de l'Asie ; il tend manifestement à diminuer son volume d'officiers marine marchande européens.

Le transport maritime international et intra communautaire.

Le transport maritime est-il internationalisé de manière homogène ? Il était traditionnel de distinguer la navigation au long cours, internationale et le cabotage national, entre ports

²⁵ CJCE, 3^e ch., 9 juillet 2009, aff. C-319/07 – LECOMTE F. (2010), « Un autre Viking dans le prétoire », De Boeck, Bruxelles, RIDE, 2010/3, pp. 297-323.

²⁶ GEKARA V.O. (2010), « The stamp of neoliberalism on the UK tonnage tax and the implications for British seafaring », Marine Policy 34 (2010) pp. 487-494.

²⁷ House of Commons Transport Committee (2005) Tonnage Tax, London: The Stationary Office Limited.

nationaux ou autrefois à destinations des colonies, réservé au pavillon national. Les trafics réservés au pavillon national ont fortement diminué, compte tenu notamment de la construction du marché commun et de la « communautarisation » en Europe. Le livre blanc européen rêve d'un marché maritime sans frontières. Peut-on alors distinguer des trafics internationaux et des trafics intra communautaires ?

L'ouverture communautaire du cabotage national a permis de réserver certains trafics aux armateurs communautaires, et peut-être aux marins communautaires. Le Règlement 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services au transport maritime à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime), complète le Règlement 4055/86 du 22 décembre 1986²⁸. L'article 1^{er} alinéa 4 vise explicitement au titre des transports intracommunautaires, le transport des voyageurs ou de marchandises par mer entre un port d'un Etat membre et un port ou une installation offshore d'un autre Etat membre, effectués par des ressortissants communautaires. Le calendrier envisagé en 1986 n'a pu être tenu. Le Règlement 4055/86 institue à partir du 1^{er} janvier 1993 la libre prestation des services de cabotage pour les armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre ; le 1^{er} janvier 2004, la desserte des îles grecques à partir du continent grec a été ouverte aux armateurs communautaires. Le décret français n° 99-195 du 16 mars 1999 porte application des conditions de l'Etat d'accueil, conformément au Règlement 3577/92 du 7 décembre 1992²⁹.

Pour les navires pratiquant le cabotage continental et les navires de croisière, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon), à l'exception des navires jaugeant moins de 650 tonnes brutes qui peuvent se voir appliquer les conditions de l'Etat d'accueil. Pour les navires pratiquant le cabotage avec les îles, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'Etat dans lequel le navire effectue un service de transport maritime (Etat d'accueil). Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre Etat ou à partir d'un autre Etat, toutes les questions relatives à l'équipage relèveront, à partir du 1er janvier 1999, de la responsabilité de l'Etat dans lequel le navire est immatriculé (Etat du pavillon)³⁰. La Cour de justice a précisé que la libre circulation des services de transports maritimes à l'intérieur des Etats membres ne permet de soumettre une activité de cabotage à une autorisation administrative que si trois conditions sont réunies : un réel besoin de service public existe, en raison de la carence du service privé ; une autorisation administrative préalable est nécessaire et proportionnée au but poursuivi ; des critères objectifs non discriminatoires sont connues préalablement des entreprises concernées³¹.

La desserte des îles constituait une pomme principale de discorde entre les Etats du nord et les Etats du sud, ces derniers dotés d'îles. Les îles doivent être desservies même en dehors des

28 *JOCE* n° L 364, 12-12-1992.

29 Règl. 3577/92 du Conseil, 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services au transport maritime à l'intérieur des Etats membres, *JOCE* L 364, 12-12-1992 - CJCE, 13 juillet 2000, *Commission c/ France*, aff. C-160/99, *Rec. I*, 6137 - D. n° 99-195, 16 mars 1999, *JORF* 17-3-1999, p. 3936 - CHAUMETTE P. (2008), « Marine marchande, navigations et espaces juridiques », J. Guillaume (dir.), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, L'Harmattan, 2008, pp. 233-244.

30 Règl. n° 3577/92, art. 3, § 1 2 et 3. CHAUMETTE P. (dir.), *Droits Maritimes*, BEURIER J.P. (dir.), Dalloz Action, Paris, 2è éd., 2008, n° 214.42 et s.

31 CJCE, 20 févr. 2001, *ANALIR*, aff. C-205/99, *Rec. CJCE*, I, 1271 ; *DMF* 2001, 953, note M. Morin.

périodes touristiques, lorsque ce transport n'est plus nécessairement rentable ; les divers opérateurs doivent être soumis à des conditions loyales de concurrence ; il s'agit d'assurer la continuité territoriale. La distinction des sphères de l'Etat du pavillon et de l'Etat d'accueil est essentielle et nécessite de distinguer la desserte des îles et le cabotage communautaire³².

L'existence des registres internationaux des Etats membres, l'extra-territorialité du navire transforme l'ouverture communautaire du cabotage national ; ce sont les conditions internationales d'armement qui sont susceptibles de concurrencer les législations nationales, et non pas seulement les législations nationales classiques, « départementales, qui sont en concurrence entre elles. L'activité nationale est ouverte à l'international : l'exemple du Théodoros IV en est une excellente illustration. D'autres existent. Le 13 octobre 2006, le paquebot Smyrill a inauguré une nouvelle ligne régulière entre la Martinique et la Guadeloupe. Ce navire ne navigue que de nuit, avec un départ à 19h30 pour une arrivée à 06h. Pouvant embarquer 400 passagers, il dispose de cabines, de salons, de places assises, d'un restaurant et d'un pont-bar-animation. Le commandant et le second sont français ; l'équipage est ukrainien ; le personnel hôtelier est français. La compagnie prévoit d'insérer Roseau (à la Dominique) dans la rotation assez rapidement. En fin d'année, si le succès est au rendez-vous, il est prévu une extension vers le nord des Antilles, Saint-Martin, via Antigua. A l'origine, le Smyrill était sous pavillon de Panama avec un équipage entièrement étranger. Le navire a été bloqué 45 jours à Pointe-à-Pitre par les autorités, en raison de ce pavillon et de la nationalité de l'équipage. Le paquebot est passé sous immatriculation luxembourgeoise, se rattachant à un Etat membre de l'Union européenne, mais à un pavillon ouvert directement sur l'international, permettant l'embarquement de marins ukrainiens à des salaires internationaux.

Des difficultés semblables se retrouvent dans le domaine des services réguliers de passagers et de marchandises par transbordeurs, comme l'a montré l'exemple d'Irish Ferries, en 2005, compagnie irlandaise, qui a immatriculé ses ferries du TransManche à Chypre, embarqués des marins lettons, en acceptant le respect du salaire minimum irlandais, à la suite du conflit social et de la négociation avec ITF³³. Existe-il un lien substantiel entre l'immatriculation du navire et les lignes régulières exploitées ? Le 3 juin 1998, la Commission a proposé une modification du Règlement 3577/92, destinée à organiser une concurrence loyale, à la suite d'un rapport présenté au Conseil le 17 juin 1997, qui met en cause la responsabilité de l'Etat d'accueil pour le cabotage avec les îles, envisage des mesures spécifiques pour les services réguliers de transport de passagers³⁴. Cette proposition a été abandonnée le 11 décembre 2001, en l'absence d'unanimité au Conseil des Ministres. Pour le cabotage avec les îles, la proposition gommait tous les effets des registres internationaux, étendant l'empire de l'Etat d'accueil à la composition de l'équipage et l'égalité de traitement entre ressortissants communautaires et ressortissants d'Etat tiers. « *Quant aux navires effectuant des prestations de services réguliers de transport de passagers sur des ferries, y compris les services mixtes passagers - charges et les services réguliers de croisière, seront appliquées les normes en matière de proportion obligatoire de citoyens communautaires dans l'équipage en vigueur dans l'Etat d'accueil. Tous les autres aspects en relation avec l'équipage seront de la*

32 CJCE 6 avril 2006, aff. C-456/04, *Agip Petroli SpA c/ Capitaneria di porto di Siracusa, Capitaneria di porto di Siracusa - Sezione staccata di Santa Panagia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, JOUE C 19, 22.1.2005.

33 CHAUMETTE P., (2006) « Du portuaire et de la nouvelle bataille du Transmanche. « Soeur Anne, soeur Anne, ne vois-tu rien venir ? », *DMF* 2006, pp. 99-110 ; FOTINOPOULOU-BASURKO O. (2006), « La loi applicable au détachement des gens de mer dans le cadre d'une prestation de services liée au cabotage », *DMF* 2006 pp. 467-478.

34 COM (1998) 251 final, 98/C 231/09 et 213/10, *JOCE* C 213, 9 juillet 1998, pp. 16 à 20.

compétence de l'État du pavillon ». Le 30 novembre 2005, lors de la commission de dialogue social sectoriel, l'European Community Shipowners' Association (ECSA) a présenté sa réponse aux propositions de l'European Transport Workers' Federation (ETF), faites en juin 2005 quant à la promotion de l'emploi des marins européens dans le secteur de ferries, source principale d'emplois maritimes. Il en résulte un échec, au moins provisoire, des perspectives de négociations³⁵. En raison de l'égalité de traitement des ressortissants et entreprises communautaires, issu des libertés d'établissement et de circulation des travailleurs, une stricte délimitation géographique est-elle envisageable, liée aux ports de la ligne régulière. Est-ce cela un espace maritime sans frontières ? La notion de service économique d'intérêt général mérite certainement de recevoir des précisions et des enrichissements. En 2011, il semble toujours impossible de trouver un consensus tant sur l'encadrement de la concurrence intracommunautaire que sur la coordination des registres internationaux des États membres. Dès lors, la Commission aura du mal à prendre des initiatives et à faire des propositions. Peut-on espérer des conventions collectives européennes concernant le Transbaltique et le Transmanche notamment ?

La Cour de Justice impose logiquement le respect du droit communautaire, donc le démembrement des protections nationales excessives³⁶. Quand le vocabulaire privilégie la libre immatriculation des navires en recourant à la notion de flotte de services³⁷, légitimant l'inexistence de tout lien substantiel, réel, entre le navire et l'État du pavillon, le caractère de simple instrument de gestion de l'immatriculation du navire, la logique de la plus grande souplesse, du moins disant, de la concurrence sans limite et de la division internationale du travail dans le secteur maritime, même dans le cadre européen, est-il encore utile de réfléchir à une flotte européenne de qualité, aux compétences maritimes des ressortissants communautaires, à la préservation d'un bassin d'emplois ?

Quelle politique de formation et de gestion des carrières ?

Quand la « ressource humaine » paraît manquer, les complications et contradictions apparaissent. Alors qu'au début du XXI^{ème} siècle, les armateurs pensaient qu'il existait une réserve de marins d'exécution, peu chers, au besoin chinois, une diversité d'officiers de marine marchande compétents, l'envolée des transports maritimes a montré les limites annoncées³⁸. Les armements se sont retournés vers les États pour leur demander de former, si possible rapidement, de bons OMM et de moderniser leur formation professionnelle. Le souci des armements est ensuite de fidéliser ces navigants, d'où des interrogations fortes sur l'attractivité des métiers et des écoles, de grande inquiétude sur les « évaporations » et les carrières courtes. Peut-on former en 4 ou 5 ans des OMM pour que très rapidement ils travaillent à terre, avec des pertes en ligne pour la formation, financée par les États et un « turn-over » excessif dans les armements ? Dans les rapports des opérateurs économiques

³⁵ CHAUMETTE P. (2007), « Marine marchande, travail et navigation : Quelle articulation normative ? », CUDENNEC A. et GUEGUEN-HALLOUET G. (dir.), *L'Union européenne et la mer*, Pédone, Paris, 2007, pp. 115-133.

³⁶ CJCE 9 mars 2006, aff. C-323/03, *Commission c/ Espagne*, JOUE n° C 131, 3 juin 2006, p. 5, DMF 2006 pp. 536-546 n. R. RÉZENTHEL.

³⁷ Sur la notion de flotte de services, v. BÉLIER S. (2007), « Politique de l'Union européenne et droit de la mer », CUDENNEC A. et GUEGUEN-HALLOUET G. dir. (2007), *L'Union européenne et la mer*, Pédone, pp. 37-44.

³⁸ ISF/BIMCO 2010, Drewry 2009,

et des Etats, le « laisser-faire » se transforme en besoins de personnes bien formées. Mais il est aussi important de s'intéresser aux flux, aux carrières, qu'au stock des élèves en formation, ce qui ouvre toute la question des conditions de travail à bord.

L'enseignement maritime : évolutions techniques et modernisation.

L'Ecole supérieure de navigation d'Anvers est issue d'une longue tradition qui remonte au 18^{ème} siècle dans la région de Flandre et Pays, établie par Napoléon avant 1815. En 1993, l'Ecole est passé de la tutelle du Ministère des Transports à celui de l'Education ; elle s'est ensuite adaptée au processus de Bologne, développant des partenariats avec les universités d'Anvers de gent et de Liège, ouvrant un programme de mobilité internationale, créant une antenne à Phnom Penh au Cambodge. Les cours sont donnés en néerlandais et en français. En 2002, la flotte belge a quitté le pavillon luxembourgeois pour revenir sous pavillon national, dès lors, les armateurs. Les effectifs de l'Ecole sont passés de 250 étudiants en 2000 à 648 en 2009, 480 en sciences de la navigation et 168 en mécanique nautique, dans une logique de monovalence. Les trois premières années académiques portent sur une formation opérationnelle. Ceux qui le désirent peuvent sortir du système au niveau de la 3^{ème} année, s'ils ne souhaitent pas devenir capitaine, avec une licence professionnelle. Cependant, ils peuvent continuer en 4^{ème} année, obtenir leur brevet de capitaine et obtenir un master spécialisé en sciences nautiques. Le programme académique est très approfondi en 4^{ème} année, avec des cours spécialisés en transport, logistique, communication... L'Ecole peut également accueillir des doctorants avec le concours de l'université d'Anvers et cinq thèses sont en cours sur des sujets tels que les gaziers, la criminalisation des gens de mer. Au niveau master, l'Ecole insiste sur le fait de former les élèves pour deux carrières : en mer et à terre, car notre époque n'est plus au travail embarqué jusqu'à la retraite ; la formation au management et au commerce est donc accessible.

L'Italie a conduit une réforme assez semblable avec la création de l'Académie maritime de Gênes en 1998, école privée dans le cadre d'une SARL, mais reconnue par les pouvoirs publics. Il s'agit de compléter la formation des navigants, dotés de brevets d'officiers, en envisageant leur carrière professionnelle globale, soit vers des fonctions d'officiers de port, de gardes-côtes, soit vers le management des entreprises. Cette académie est en lien avec les universités et les activités de recherche.

En France, il existait 4 Ecoles nationales de la Marine Marchande (ENMM), à Marseille, au Havre, à Nantes, à Saint-Malo³⁹. Il s'agissait d'Ecoles nationales, qui ont failli être confiées aux régions. La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports crée en son article 53 une Ecole nationale Supérieure Maritime (ENSM). L'Ecole Nationale Supérieure Maritime est un établissement public d'enseignement supérieur placé sous la tutelle du ministre chargé de la mer. Elle a notamment pour objet de préparer dans plusieurs sites aux carrières d'officier de la marine marchande (art. L. 757-1 Code de l'Education). Les sites sont à Marseille, au Havre, à Nantes, à Saint-Malo.

Il s'agit d'améliorer la visibilité de cette école et de ses formations. Il s'agit d'en faire une école d'ingénieurs, conformes aux exigences de la Commission pour le titre d'ingénieur (CTI), même si seul le DESMM, diplôme d'Études Supérieures de la Marine Marchande, formation polyvalente pont et passerelle, conduira à l'obtention du titre d'ingénieur, actuellement au Havre et à Marseille. Cette filière a été réorganisée en semestres et en

³⁹ L'Ecole de Paimpol a été fermée en 1986.

modules de formation, conformément au programme européen de Bologne, ainsi qu'en licence et master. La formation reste en alternance entre cours et périodes d'embarquement. La 4^{ème} année s'effectue toujours en mer en qualité d'officier et la 5^{ème} année à l'école. La 5^{ème} année intervient alors que les élèves ont 25-26 ans, sont parfois mariés, ont des enfants ; certains ne souhaitent plus naviguer. De nouvelles spécialités sont envisagées, cette réforme entrant en vigueur à l'automne 2010. Compte tenu de la convention STCW de l'OMI, révisée en 1995, et actuellement en cours de révision, ce n'est pas le contenu de la formation des officiers marine marchande qui est au cœur de cette réforme, mais la visibilité de cette formation et des écoles de navigation, ainsi que leurs spécificités et leur ouverture, tant vers l'évolution de l'ensemble de l'enseignement que vers le champ de la recherche. La formation maritime ne peut plus rester à part et close sur elle-même.

Il est espéré que le concours d'entrée sera mieux apprécié des jeunes, plus attractif, renforçant le nombre de candidats et leur niveau de compétences. *« L'offre publique de formation professionnelle maritime doit être cohérente, fluide, lisible et efficace depuis le CAP maritime jusqu'au diplôme d'ingénieur en transport maritime et en mécanique navale. L'enjeu de cette démarche est l'amélioration de l'attractivité des formations et des professions maritimes à l'égard des jeunes »*⁴⁰. Il s'agit également d'appuyer la nouvelle école ENSM sur les activités de recherche des enseignants. Il est envisageable qu'un laboratoire de recherche se constitue sur les sciences et techniques du navire et de la navigation, au sein de l'ENSM en lien avec l'Ecole Navale de la Marine Nationale. Chaque site de l'ENSM développera des liens avec son environnement local, tels que cela a été entrepris au Havre et à Marseille avec des écoles de management, ou à Nantes avec l'université et une école d'ingénieur, l'Ecole Centrale.

Les formations aux métiers de la mer sont dispensées dans les lycées professionnels maritimes (LPM), dans les écoles de la marine marchande (EMM) et dans des centres agréés par le ministère chargé de la mer, en métropole et outre-mer. Les élèves, qui s'inscrivent dans un LPM, suivent une formation à un Certificat d'Aptitude Professionnel Maritime (CAPM), un Brevet d'Etudes Professionnel Maritime (BEPM) ou au Baccalauréat professionnel maritime (Bac pro). Il existe 12 Lycées professionnels maritimes. L'accès à l'École Nationale Supérieure Maritime, anciennes Hydros, nées des écoles d'Hydrographie, se fait soit par voie de concours, soit par examen, soit par sélection sur dossier. Le concours national sur épreuves de niveau baccalauréat est ouvert aux candidats bacheliers (titulaires du baccalauréat) ou aux titulaires d'un diplôme admis en équivalence, âgés d'au moins 17 ans ; aux titulaires d'un brevet d'officier (commerce ou pêche), sans limite d'âge. Le concours se déroule chaque année au mois de mai ou de juin et ne comporte que les épreuves écrites suivantes : français, mathématiques, physique, anglais. L'accès est aussi possible par voie de sélection sur dossier, à la suite d'un entretien : la sélection est ouverte aux candidats qui ont suivi une classe préparatoire post-baccalauréat de Mathématiques Spéciales (Maths-spé) ou qui sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur à caractère scientifique ou technique d'un niveau au moins égal à celui de la fin du premier cycle d'études de l'enseignement supérieur (DEUG, DUT, BTS). Aucune limite d'âge n'est opposée à ces candidats. Les lauréats entrent directement en 1^{re} année de formation des officiers de 1^{re} classe de la marine marchande (O1MM) au Havre ou à Marseille. Il s'agit de la filière A dite académique. La polyvalence des officiers de 1^{ère} classe, mise en place en 1967, a été conservée. Ces compétences sont très utiles dans les fonctions opérationnelles comme lieutenants ; il y a cependant de moins de moins de commandant qui ont été chef mécanicien ; mais l'expérience des fonctions exercées

⁴⁰ CAZÉ D., « Lettre de mission à Monsieur l'inspecteur général de l'enseignement maritime », Document de la Direction des Affaires Maritimes, Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de la Mer, 2008.

paraît toujours utile. Une filière B, dite aussi de promotion sociale, existe depuis longtemps monovalente. L'introduction de la polyvalence en 1995 fut un échec, puisque car ne pouvant prétendre aux prérogatives de chef mécanicien, l'insertion professionnelle des brevetés dut difficile ; le retour à la monovalence a été décidée en 2001. Deux filières monovalentes, machine ou pont, ont été mises en place à Marseille, identique aux officiers mécaniciens de 1^{ère} classe anciens (OM1)⁴¹.

Il convient de noter une augmentation des élèves en formation depuis 2000 : de 183 en 1^{ère} année, avec un creux à 153 en 2002, puis 134 en 2006, jusqu'à 214 en 2009. Au total, 617 étudiants en formation, en 2000, 668 en 2001, 554 en 2002, 542 en 2003, 571 en 2004, 531 en 2005, 512 en 2006, 502 en 2007, ce qui correspond au niveau le plus bas, puis 615 en 2008.

L'attractivité des métiers de la mer.

Il existe un mythe dans l'industrie maritime, selon lequel les jeunes gens ne seraient pas attirés par les professions maritimes. Les études suggèrent plutôt l'offre de bonnes opportunités et d'un environnement intéressant, ces jeunes gens sont motivés par un emploi embarqué. L'enseignement maritime est attractif, mais il est peu lisible et peu connu. D'ailleurs, des études étatiques ou destinées à l'industrie le montrent et des exemples comme le Maritime Forum en Norvège ou la campagne de recrutement des armateurs grecs en 1998 ont eu pour résultat de remplir toutes les places de formation offertes. En Allemagne, il s'est même trouvé plus de candidats pour la profession maritime que de places disponibles. Les armateurs allemands sont incités financièrement à ouvrir plus de postes à la formation, mais les formations sont souvent longues. Finalement, les armateurs doivent surtout ouvrir davantage de places en formation à bord, puis recruter au delà. L'absence d'embarquement à l'issue de la formation impose une reconversion à terre : est cela « l'évaporation » ? A l'inverse, la Pologne a développé la formation maritime, en l'absence de flotte nationale, ce qui nécessite des engagements sous pavillon étranger. 30 000 marins polonais naviguent, essentiellement pour des armateurs européens. Déjà dans les années 1970, la compagnie maritime d'Etat polonaise fournissait 58 000 marins aux armateurs étrangers. Cet effectif avait chuté jusqu'à 20 000 en 1990. Une compagnie d'assurance privée concerne 9 000 de ces marins en leur ouvrant une meilleure couverture médicale que celle prévue par le système national de santé. En France, les candidats au concours d'entrée à la filière A ont été multipliés par 2 entre 2007 et 2010, sans doute en raison d'une campagne d'information et la mise en place d'un site internet, www.formation-maritime.fr.

L'enseignement maritime est attractif, mais il est peu lisible et peu connu. Les élèves en formation ont tendance à augmenter. Cet enseignement est attractif là où il est connu : il existe là une première limite importante. Les navigants en recherche de reconversion indiquent clairement que ces formations maritimes sont connues dans le secteur paramaritime, mais sont ignorées totalement dans les secteurs industriels et commerciaux classiques, ou totalement terrestres. L'ignorance porte sur les formations, les brevets, les compétences et les métiers. Les enquêtes montrent que l'enseignement maritime se découvre dans des salons d'information, mais l'attractivité passe nécessairement par un contact personnel avec un marin, qu'il soit ou non membre de la famille. Les activités maritimes sont découvertes lors

⁴¹ LEFRANCOIS A. (2010), *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Thèse Droit, université de Nantes, 2010, à paraître, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM.

de loisirs en bord de mer, et d'activités nautiques ; les métiers de la mer se découvrent la moitié du temps à travers l'expérience d'un marin ou ancien navigant⁴².

Les parcours professionnels.

Il existe de grandes différences de parcours professionnels, de durée de navigation, entre la filière A (concours après le baccalauréat) et la filière B dite filière de « promotion sociale ». Dans cette filière B, les échelons se gravissent un à un et les marins peuvent espérer des progressions en obtenant des brevets de commandement ou assimilés ou des brevets de commandement de niveau 1 à partir de la quarantaine. Par contre, en sortant directement de l'ENMM par la filière A, avec un brevet en poche, l'officier, qui a fait son temps d'élève, puis son temps de lieutenant, devient second à la trentaine et enfin commandant si tout se passe bien à 35 ans. Ensuite sa marge de progression est réduite, d'où ce phénomène de carrières courtes. Ils aspirent, à ce moment-là, à revenir à une vie de famille plus régulière⁴³.

Si les officiers de la filière B, dite de promotion sociale sont ceux qui restent le plus longtemps dans la navigation, il faudrait constituer un vivier pour l'alimenter avec des personnes commençant au niveau matelot ; or il n'y a pratiquement pas de personnel d'exécution de nationalité française. Tel le grand paradoxe. De plus, il leur est difficile de trouver des stages d'embarquements.

Le niveau des salaires constitue un élément déterminant de la poursuite de la navigation et donc de l'attractivité des métiers de la marine marchande. Cela est très clairement exprimé dans les entretiens des élèves en formation. La perception des métiers de la mer change avec les premiers embarquements, la découverte de la brièveté des escales et de l'intensité du travail qui en découle.

La brièveté de la navigation⁴⁴.

La question de la navigation comme choix de vie à long terme est une question cruciale. Les carrières d'officiers de la marine marchande sont des carrières courtes. En France comme en Italie, une « évaporation » de 80 % des officiers de la marine marchande. La plupart quittent le bord avant trente ans pour se reconvertir à terre et mener une vie de famille⁴⁵. Dès leurs inscription à l'école, des élèves n'envisagent pas de faire ce métier toute leur vie, ni même bien longtemps. Pour autant, est-il possible de parler d'évaporation, ce qui laisse entendre un changement d'état, du liquide vers le gazeux, une transformation, au fond une trahison. Lionel Honoré a distingué les élèves qui « font » les marins, mais navigueront très peu et ceux qui « sont » marins et navigueront, rarement

⁴² CHAUMETTE P. (2010), « L'attractivité des métiers de le mer : un problème européen », Synthèse du séminaire du Conseil Régional de Bretagne, Rennes, avril 2010.

⁴³ HONORÉ L. (2009), *Du métier à la carrière - Les officiers français de marine marchande*, EPU, Ed. Publibook, Paris, 2010, 200p., Recherche réalisée dans le cadre d'un partenariat entre Sciences Po Rennes et l'association La Touline et avec le concours financier des régions Bretagne et Provence- Alpes-Côte-d'Azur, juin 2009, 243p. - Summary « From profession to career. French merchant navy officers », 18p.

⁴⁴ GARDNER B.M., MARLOW P.B., NAIM M.M., NAIR R., PETTIT S.J (2007), « The policy implications of market failure for the land-based jobs market for British seafarers », *Marine Policy* 31 (2007) pp. 117-124 - KÖSEOGLU (B.) & NAS (S.), « An Analysis on Career Path of Turkish Officers » in *The First Global Conference on Innovation in Marine Technology and the Future of Maritime Transportation*, November 24-26, 2010, Istanbul Turkey, Ed. Prof. Dr. Nil Güler, asst. Prof. Dr. Levent Kirval & Dr. Ayse Yilmaz, 503p., pp. 149-156.

⁴⁵ CHARRIÈRE C. (2010), *Le marin est-il décalé ?*, Mémoire de Master 2 Ethnologie, Anthropologie Sociale, EHESS, Paris., 90p., sp. p. 75 et s ;

toute leur vie, mais dix ou quinze ans. Ces approches relèvent des restes d'un monde clos. Reproche-t-on à un ingénieur de sortir des aspects techniques pour devenir ingénieur de production ou commercial ? Il utilise les compétences acquises et le savoir-faire développé d'une autre manière, dans d'autres fonctions. Les navigants travaillant à terre font un parcours semblable, qui enjambe l'éventuelle frontière mer-terre. Peut-on même dire qu'ils se reconvertissent à terre ? Catherine Charrière par le recyclage. Oui dans la mesure où fréquemment ils quittent leur armement, où l'adaptation aux activités professionnelles à terre nécessite une toute autre approche du temps de travail, comme de loisirs et de congés, de la communication entre services. Non, en ce sens que ce sont leurs compétences et savoirs-faire de navigants, de marins, qu'ils exercent aux sein des entreprises du cluster maritime. Le territoire de leur « reconversion » est d'ailleurs délimité par la connaissance des formations d'officiers marine marchande ; ce sont fréquemment des anciens marins qui recherchent des compétences maritimes ; en sus, là où il n'y a pas d'anciens marins, cette formation est inconnue et les compétences ignorées. Si de nombreux armateurs ont recherché de la main d'œuvre maritime moins coûteuse, les navires sophistiqués nécessitent des compétences supérieures aux normes minimales prévues par la Convention STCW. De même, il est utile que des anciens marins travaillent à terre en lien avec les navigants, ce qui nécessitent l'organisation de passerelles, le franchissement de la séparation mer-terre. Un officier formé aux seules opérations techniques aura une vue trop étroite pour des fonctions de gestion à terre⁴⁶. L'emprise des managers terrestres sur les conditions de navigation ne facilite guère les évolutions de carrières de navigants. Cette approche correspond seulement au thème de la formation tout au long de la vie. Quand des armements ne recherchent que des navigants, ne s'insèrent pas dans une logique de cluster, recourent à des sociétés de manning, ils tournent le dos au développement des compétences.

La situation des marins étrangers, par exemple philippins, est assez semblable. Eux et leurs familles investissent dans des études maritimes, parfois coûteuses, mais à bord ils sont rémunérés entre 1500 et 2000 USD, compte tenu des heures supplémentaires, quand le salaire moyen philippin à terre est à peine de 300 USD. La mer est ainsi pour eux une sorte de nécessité, compte tenu des rémunérations obtenues, même si elles sont faibles vis-à-vis des européens. Le plus souvent, ils sont originaires des îles Visayas. Ils navigueront entre 6 et 10 ans, afin de payer le logement familial et de disposer d'un capital pour acheter un commerce. Les places accessibles à terre aux officiers sont assez rares, compte tenu de la faiblesse du cluster maritime⁴⁷. Les marins philippins représentent environ 25 % des navigants de la marine marchande mondiale (1,2 millions de marins).

Les conditions de travail et de vie.

Les travaux de recherche disponibles portent le plus souvent sur le secteur de la pêche, dont les activités sont particulièrement physiques et qui concentre les risques professionnels en

⁴⁶ BARNETT M., GATFIELD B., OVERGAARD B. PEKCAN CL. & GRAVESSON A., (2006), *Barriers to Progress or Windows of Opportunity? A Study of Career Path Mapping in the Maritime Industries*, European Commission Study, Southampton University.

⁴⁷ SWIFT O. (2009), *Making a model Union Village in the Philippines : Labour, Gender and Global Shipping*, Thesis submitted in fulfilment of the requirements for a PhD in Social Anthropology, Goldsmiths, University of London, sp. pp. 49-53.

termes d'accident du travail ou de maladie professionnelle⁴⁸. Une étude du syndicat Nautilus des officiers de marine marchande, britannique et hollandais, apporte une rare vue d'ensemble⁴⁹. Les conditions de travail et de vie à bord sont très variables, compte tenu de la diversité du transport maritime et de la diversité des navigations. Pour une part, les conditions de travail s'améliorent avec, de plus en plus, une prise en compte du « facteur humain », en particulier l'évaluation des risques encourus, les conditions d'hygiène / habitabilité, la prise en compte du statut du marin, notamment dans les navigations courtes. La réduction des effectifs à bord engendre cependant des nouvelles contraintes fortes, développant l'intensité du travail à bord. L'usure à bord n'est dès lors plus une situation exceptionnelle, pouvant conduire à une déclaration d'inaptitude à la navigation. Même dans les transports saisonniers de passagers, à destination des îles, liés aux activités touristiques, la journée des navigants commence à 06H et se termine vers 22H. La conciliation vie de famille/travail est clairement difficile, mais cette difficulté est acceptée, en raison d'une période courte de juin à septembre ; ce sont souvent des personnes qui n'assurent que ce travail saisonnier, à la suite d'une première activité de navigant au long cours ou à l'offshore. Le reste de l'année en hiver, ils font de la petite pêche ; dès lors ils acceptent les contraintes de la haute saison.

Le constat commun est une modification des conditions de travail et d'intensité du travail autour des années 2000 dans la navigation au long cours. L'entrée en vigueur notamment des codes ISM et ISPS, inséré dans la Convention SOLAS, n'a pas conduit au renforcement des équipages par un lieutenant, quand la charge de travail, de traitement des informations, des déclarations a considérablement augmenté. Les opérations commerciales en escale sont toujours importantes ; les escales se sont raccourcies. L'essentiel est pourtant que les périodes de navigation ne conduisent plus à une intensité de travail réduite, de sorte que les officiers puissent « respirer » entre deux escales. Il en résulte une intensité permanente usante, perceptible lors des débarquements. L'alternance des embarquements et des congés, diverse selon les types de navigation, est perçue par les navigants français, comme équilibrées. Mais l'intensité des charges de travail à bord conduit aux projets de carrières courtes et de reconversion à terre, pour les navigants de la filière A, dotés du meilleur bagage scolaire. Les navigants de la filière B, dite traditionnellement de promotion sociale, sont à la fois plus motivés par la navigation, mais contraints par un parcours de formation plus complexe et plus long ; ils sont disposés à rester plus longtemps en navigation, entre motivations et plus grandes difficultés de reconversion à terre ; l'usure d'une navigation trop intense paraît constituer un obstacle important à la réalisation de leurs projets. Le « long cours » est souvent devenu un cabotage international, particulièrement sur les porte-conteneurs de moins de 89 000 boîtes, affectés sur des lignes régulières secondaires, avec des escales toutes les 48 heures. Les exigences du « reporting » sont permanentes⁵⁰.

Il faut relier cette intensité de travail à un second facteur : la lassitude. A 30 ans, le marin a l'impression d'avoir fait le tour de la navigation et de son métier. Cette impression doit être

⁴⁸ CHAUMETTE P. (2008), « De la prévention à la pêche maritime - Protéger les marins autant que la ressource halieutique ? », Revue Française des Affaires Sociales, n° 2-3, *Santé et travail : connaissances et reconnaissances*, pp. 323-339.

⁴⁹ *A Nautilus International Survey of Seafarers' Living and Working Conditions*, 2010, 32p.
<http://content.yudu.com/Library/A1nb2g/ShipboardSocialCondi/resources/14.htm>

⁵⁰ SWIFT O. (2009), « Making a Model Union Village in the Philippines: Labour, Gender and Global Shipping », Thesis in Social Anthropology, Goldsmiths, University of London, 246 p., spécialement Chapter 7, pp. 158-172 - BAUMLER R. (2009), *La sécurité de marché et son modèle maritime – Entre dynamique du risque et complexité des parades : les difficultés pour construire la sécurité*, Thèse de doctorat en Sciences de gestion, université d'Evry Val d'Essonne, décembre 2009.

mise en lien l'évolution du contenu du travail. Si le marin est réduit à des tâches d'exécutant, l'attractivité du travail et le maintien des marins à bord posent question. Il s'agit de gens compétents, qui pourraient naviguer plus longtemps et les armements auraient sans doute à penser une implication du marin beaucoup plus importante que simplement l'implication dans la conduite du navire ou dans la maintenance de la machine.

Les moyens de communication à bord et le fait d'avoir Internet en permanence rendent l'éloignement familial plus supportable, mais en même temps ceci induit très clairement une désertion des carrés, donc une vie sociale à bord qui n'est plus vraiment ce qu'elle était auparavant. Il y a une implication dans la vie familiale permanente ce qui change aussi complètement la manière des marins de s'impliquer dans leur travail⁵¹. Le phénomène d'isolement sur les navires se transforme. Il était possible de parler d'isolement à bord, parce qu'il n'y avait pas de moyens de communication, les gens laissaient leur famille et leurs problèmes à terre. Le bord était un autre monde, mais une communauté. Maintenant l'isolement familial est variable pour les officiers notamment. Il y a de plus en plus de contact avec les familles, en dépit de la brièveté des escales. Mais le développement du matériel multimédia à bord crée un nouvel isolement en lien avec la multinationalité des équipages. La communauté du bord tend à devenir éclatée. L'enquête du syndicat Nautilus, en 2010, montre que 90 % des officiers interrogés ont à bord des facilités de communication, alors que tel n'est pas le cas de marins « internationaux », sauf 3 %⁵².

Le phénomène d'isolement sur les navires se transforme. Il était possible de parler d'isolement à bord, parce qu'il n'y avait pas de moyens de communication, l'équipage laissait familles et problèmes familiaux et sociaux à terre. Le bord était un autre monde, mais une communauté⁵³. La communauté du bord tend à devenir éclatée, chacun avec ses DVD et sa langue.

En 1970, seulement 1 % des escales duraient moins de 12 heures, pour 27 % aujourd'hui ; il n'y a plus que 3 % des escales dont la durée dépasse 4 jours⁵⁴. Le marin en escale ne fait plus aucun tourisme. Il y a peu le marin pouvait descendre à terre. Il n'est pas rare qu'après 8 heures de manœuvre, un navire reste à peine 3 heures à quai. Même lors d'escales courtes, le marin pouvait rencontrer des colporteurs, « *business people* », acheter souvenirs et babioles. Les navires spécialisés, gaziers, méthaniers, pétroliers donnaient lieu à des escales courtes et contrôlées. L'accès aux terminaux est depuis longtemps réglementé, mais l'équipage peut recevoir des visites, l'aumônier ou chapelain du port, les visiteurs du Seamen's club, l'inspecteur ITF. Ces visites sont devenues plus difficiles. Dans le cadre du code ISPS, les ports se clôturent, s'entourent de grillages, développent des surveillances, exigent des

⁵¹ CHARRIERE C. (2010), « Le marin est-il décalé ? », Mémoire d'Ethnologie et d'Anthropologie Sociale, Ecole des hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, 107p.

⁵² KAHVECI E. (2007), « Reviewing seafarers' welfare at sea and ashore », *The Sea*, London, march/april, n° 4, 2007 - *Port based welfare services for seafarers*, Seafarers International Research Centre (SIRC), Cardiff University, 2007, ISBN 1-900 174-30-8.

⁵³ Concernant un équipage philippin, d'un navire bahaméen, v. SWIFT O. (2009), « Making a Model Union Village in the Philippines : Labour, Gender and Global Shipping », Thesis in Social Anthropology, Goldsmiths, University of London, 246 p., spécialement Chapter 7, pp. 151-156; 188-191.

⁵⁴ KHAVECI E. (1999), « Fast turnaround ships and their impacts on crews », Seafarer's International Research Centre, Cardiff University, 1999, <http://www.sirc.cf.ac.uk/welcome.html> - BIT (2002), « Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer à la Conférence internationale du travail », Rapport VII (1) et (2), 91^e session, Genève - ALDERTON T. et al. (2004), *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry*, Genève, OIT.

agrément, des autorisations avant de se laisser visiter, avant d'envisager une descente à terre ou une montée à bord⁵⁵.

Les femmes marins.

La navigation était traditionnellement masculine, du fait d'enjeux militaires. La place des femmes dans la marine marchande reste faible, mais est en développement, même si elles ne représentent à peine 2 % des navigants. Leur nombre est plus important dans les pays européens, notamment dans les pays scandinaves, mais aussi en Espagne, en Italie et en Grèce⁵⁶. Compte tenu notamment de la pénurie d'officiers, en Espagne, les femmes représentent 22 % des élèves en formation ; 41 % d'entre elles se forment à la machine. 16 % des enseignants espagnols de sciences et techniques de la navigation et 15 % des enseignants de machines et moteurs thermiques sont des femmes. Les femmes représentant 17 % des navigants espagnols. Certains armements allemands, tel Beluga, ont mis en place des plans systématiques d'embarquement, de formation et de carrières, de sorte qu'elles représentent 3 % des officiers (65 officiers du pont, 15 officiers mécaniciens, 8 commandants). Au Royaume-Uni, 36 femmes sont shipmasters pour 25 000 marins. Les premières femmes formées, recrutées, embarquées, sont apparues dans les années 1970, mais la récession économique des années 1980, la fuite vers des pavillons de libre immatriculation a suspendu ce mouvement. Le mouvement a repris dans les années 1990. La majorité des femmes marins se retrouvent dans les fonctions hôtelières des paquebots et des ferries, héritières des anciens AD SG, agents du service général ; elles représentent 93 % des femmes navigantes.

En France, la première femme est entrée dans une Ecole Nationale de Marine Marchande, en septembre 1973, dans la mesure où son prénom (Alix) n'a pas été repéré comme féminin par l'administration. Elle a réussi sa formation et a navigué sur les ferries⁵⁷. Les femmes représentent 10 % des candidats au concours d'entrée dans la filière A, après obtention du baccalauréat. Elles ne représentent que 5 % des cadets, élèves embarqués, puis 2 % des officiers navigants français. Le parcours professionnel des femmes marins semble caractérisé par un fort taux d'abandon de la navigation dès la fin de la formation, la recherche d'activité de cabotage⁵⁸. La maternité est un plus grand obstacle que la grossesse elle-même. Une étude menée en juin 2007 par l'Etablissement National des Invalides de la marine (ENIM) comptabilisait 130 femmes ayant exercé une profession d'officier de marine marchande, au cours des 18 derniers mois précédant cette étude, dont 61 % au long cours. Un commandant de ferry est une femme.

⁵⁵ CHARBONNEAU A. (2009), *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Thèse de doctorat en Droit, université de Nantes, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, coll. « Berthold Goldman », 675p - CHAUMETTE P. (2006), « Du bien-être des marins en escale. Les ports confrontés à la sûreté et à l'humanité. », *L'homme, ses territoires, ses cultures*, Mélanges offerts à André-Hubert MESNARD, J. FIALAIRE et E. MONDIELLI (dir.) LGDJ, Paris, coll. Décentralisation et développement local, 2006, pp. 45-58.

⁵⁶ DE LA CAMPA PORTELA R.M., BOUZA PREGO M.A. & RODRIGUEZ GOMEZ B.A. (2010), « La incorporación de la mujer en los ámbitos docente y profesional de la Marina Mercante Española : metas alcanzadas y retos pendientes », FOTINOPOULOU-BASURKO. O. (dir.), *Aspectos laborales y de seguridad social de la mujeres en el sector marítimo*, Vitoria-Gasteiz, Gobierno Vasco, Departamento de Vivienda, Obras Publicas y Transportes, 2010, pp. 121-195.

⁵⁷ CHARRIERE C. (2010), « Le marin est-il décalé ? », Mémoire, Master d'Ethnologie et d'Anthropologie sociale, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, EHESS, Paris, 107p., sp. p. 61.

⁵⁸ TRITARELLI M. (2010), « Femme marin : une réalité de management », Mémoire, DES Marine Marchande, La Havre, 2010, 68p.

Les statistiques de l'ENIM font état d'une quarantaine d'accouchements pris en charge chaque année, avec un lent accroissement puisque le nombre est de 51 en 2007, dont 43 relèvent de la 3^{ème} à la 7^{ème} catégorie incluse. Il faut noter que le congé de maternité n'est apparu au sein des dispositions spécifiques du droit du travail maritime qu'à travers la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006, au sein du code du travail maritime, intégré en 2010 au sein du code des transports. Précédemment, les armements concernés appliquaient les dispositions du code du travail. La Directive 92/85/CEE du Conseil du 12 octobre 1992 sur les travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes au travail, n'exclut pas les gens de mer. La spécificité véritable concerne la période prénatale et la difficulté pour la femme marin enceinte de continuer la navigation, ce qui nécessite des adaptations vers un poste à terre⁵⁹ ou des prestations d'incapacité temporaire de travail particulières. Le projet de décret a soulevé la nécessité d'adapter les dispositions relatives aux médecins des gens de mer à leur fonction de médecins du travail. Dès lors, le décret d'application de la loi de 2006 n'a toujours pas été publié⁶⁰. Les femmes marins enceintes bénéficient d'une prestation dite extra légale de l'ENIM, en quelque sorte facultative⁶¹. La question de la maternité de la femme marin dévoile ainsi nombre de problèmes liés à l'évolution du droit social des gens de mer en France.

Dans le cadre du programme FEMMAR, soutenu par le conseil régional des Pays de la Loire, qui concerne la place des femmes dans les activités maritimes, les entretiens et questionnaires montrent une approche professionnelle des compétences, qui dépasse la distinction des genres. La recherche d'embarquement n'est pas simple en l'absence de cabines individuelles ; il est parfois nécessaire de trouver une « colocataire ». Les questions de harcèlement sexuel sont rares, plus fréquentes vis-à-vis du personnel hôtelier, que celui de la machine ou de la passerelle⁶². L'intégration des femmes dans les navigations interroge les conditions de travail et de vie de l'ensemble des navigateurs. Jean Randier, capitaine au long cours, écrivait, en 1982, qu'« en apportant avec elles un renouveau de douceur et de courtoisie dans les mœurs maritimes, elles faisaient en même temps perdre au carré et au poste l'esprit gaillard et salé qui (...) contribuait en général à la santé morale du marin ». Les hommes réduisent leur grossièreté, se tiennent mieux, se lavent, se rasent. Une forme de désocialisation, un « décalage » vis-à-vis de la vie sociale à terre, s'impose à tous⁶³, la socialisation du bord joue pour tout l'équipage et l'insertion des femmes à bord se réussit dans une logique de professionnalisation.

Certains armements conservent les femmes comme lieutenant ou troisième mécanicien, sans perspectives de promotion ; d'autres non. S'il est devenu difficile pour les épouses de marins d'attendre leur mari, il semble qu'il soit impossible aux maris d'attendre leur épouse

⁵⁹ Interne en médecine et anesthésiste, dispensée du travail pendant sa grossesse, CJUE 1^{er} juillet 2010, aff. C-194/08, Mme Gassmayr c/ Bundesminister für Wissenschaft und Forschung – Personnel navigant commercial aérien, chef de cabine, affectée au sol pendant sa grossesse, CJUE 1^{er} juillet 2010, aff. C-471/08, Mme Parviainen c/ Finnair Oyj.

⁶⁰ CHAUMETTE P. (2010), « Maternité et gens de mer », in *Aspectos laborales y de Seguridad Social de las mujeres en el sector marítimo*, O. FOTINOPOULOU-BASURKO (dir.), Bilbao, 20 novembre 2009, Gobierno Vasco, Departamento de Vivienda, Obras Publicas y Transportes, Vitoria-Gasteiz, 2010, pp. 37-53.

⁶¹ TRITARELLI M. (2010), préc., pp. 21-22.

⁶² PROUTIERE-MAULION Gw. et FOTINOPOULOU-BASURKO O. (2010), « Harcèlement à bord des navires : le droit commun confronté aux spécificités », Rev. Droit des Transports, Lexis-Nexis, janv.-févr. 2010.

⁶³ CHARRIERE C. (2010), préc., pp. 64-74.

navigante. Il semble que les femmes ne puissent naviguer que si leur conjoint est lui-même navigant⁶⁴.

Les carrières et les clusters maritimes.

L'enseignement maritime est attractif, mais il est peu lisible et peu connu. Lors des auditions réalisées récemment, la moitié des élèves a un navigant, souvent un pêcheur dans leur entourage ; de plus, ils ont des activités de loisirs en mer. C'est par les activités nautiques de loisirs qu'ils découvrent la mer, sans connaissance de métiers maritimes. Le constat est clairement fait par Patrick Blondé, directeur de l'Ecole d'enseignement maritime d'Anvers. La formation maritime doit donc rapidement conduire à la découverte des facettes des métiers, aux conditions de navigation. Cet enseignement est attractif là où il est connu : il existe là une première limite importante. Donc il est nécessaire de la faire connaître dans les salons de l'enseignement et de l'orientation. Les enquêtes montrent que l'enseignement maritime se découvre dans des salons d'information, mais l'attractivité passe nécessairement par un contact personnel avec un marin, qu'il soit ou non membre de la famille. L'enseignement maritime, comme les métiers de navigation, relève de spécificités difficiles d'accès à des néophytes, en dépit des mutations en cours. Les centres d'information et d'orientation du Ministère de l'Education Nationale disposent de fascicules, mais ne maîtrisent pas les informations contenues, de sorte que l'information « générale » n'est pas pertinente⁶⁵.

Les navigants reconvertis dans des activités paramaritimes indiquent clairement que leurs formations et compétences sont connues des anciens marins, mais nullement des ingénieurs, managers passés par les « grandes écoles » : donc seul le paramaritime leur est ouvert. Il y a là un chantier important ouvert aux clusters maritimes. Ils précisent que leur reconversion à terre relève de contacts personnels, qu'aucune cellule d'accompagnement n'existe, comme la Marine nationale a pu le faire par exemple, depuis la fin du service national, des appelés, depuis la « professionnalisation ». Il y a là un second chantier, qui dépasse les armements et les établissements de formation, mais devrait concerner les clusters maritimes. Cette reconversion à terre nécessite une adaptation des cycles de vie professionnelle et familiale : le soir à la maison, le plus souvent, ce qui est aisé puisque tel était leur objectif. Par contre, leur autonomie fonctionnelle, même réduite, pour faire face aux événements de mer et incidents, ne fonctionne plus ; ils doivent apprendre à se coordonner au préalable avec les autres services de l'entreprise, ce qui ne correspond nullement à leurs pratiques antérieures et pourrait relever d'un accompagnement au déploiement de leur carrière professionnelle, qu'il est très réducteur de dénommer « reconversion ».

Les filières maritimes se sont organisées dans le cadre de clusters nationaux. Le Cluster maritime français (CMF) a été créé en 2006, à l'initiative de Francis Vallat, ancien armateur, président de l'Institut Français de la Mer jusqu'en 2010, institut de sensibilisation du grand public aux activités maritimes et aux métiers de la mer⁶⁶. Ce cluster est membre de l'European Network of Maritime Clusters (ENMC), créé à Paris en 2005⁶⁷. Le cluster Maritime Français

⁶⁴ DE LA CAMPA PORTELA R.M., BOUZA PREGO M.A. & RODRIGUEZ GOMEZ B.A. (2010), « The Incorporation of women in the teaching and professional fields of Spanish Merchant Marine: Goals achieved and challenges », Higher Technical University College of Nautical Science and Naval Engines, University of A Coruña.

⁶⁵ Entretiens GOSSEAUME V., AUBERT V. et LEFRANCOIS A., Lycée professionnel maritime de Nantes, Ecole de Marine Marchande de Nantes, 19-20 mai 2010.

⁶⁶ www.cluster-maritime.fr

⁶⁷ www.european-network-of-maritime-clusters.eu

regroupe essentiellement des entreprises maritimes et paramaritimes, des armements (11 000 navigants et 8 000 sédentaires, 12 milliards d'euros de chiffre d'affaires CA, 1 400 navires, dont 700 sous pavillon français), l'industrie parapétrolière et paragazière offshore (20 000 emplois, 9,1 milliards d'euros de CA), la construction et la réparation navale (40 000 emplois, 5 milliards de CA), les industries et services pour la sécurité et la sûreté maritime, les énergies marines renouvelables, les ports (40 000 emplois, 4,5 milliards d'euros de CA), la logistique, l'action de l'Etat en mer (Marine Nationale, soit 51 000 personnels, administration maritime), le nautisme (45 000 salariés, 5 000 entreprises, 5 milliards de CA), les équipements et services pour l'environnement, la recherche scientifique marine (3 000 emplois et 410 millions de CA), la pêche et les produits de la mer (18 500 emplois, 6 milliards d'euros de CA), l'assurance maritime (1200 emplois, 1,4 milliards d'euros de CA), le courtage maritime (200 courtiers, 30 sociétés), le financement maritime, la classification, la formation maritime, plusieurs cabinets d'avocats.

Il se présente clairement comme une organisation de lobbying. Il soutient deux grands projets : SeaOrbiter, le projet de l'architecte naval, Jacques Rougerie, d'un vaisseau permettant l'observation sous-marine, comprenant un laboratoire hyperbare et assurant une forte vulgarisation du monde océanique ; le nouveau paquebot France pour 450 passagers, futuriste et écologique. Un autre projet du Cluster, fruit du travail du groupe éponyme concerne la création d'un fonds d'investissement marin qui devrait atteindre 50 millions d'euros, fonds Atalaya, créé en juin 2010. Ce projet totalement transversal est soutenu par l'ensemble de la communauté maritime, notamment les Pôles de Compétitivité Mer, Pôle Bretagne et Pôle Provence Alpes Côte d'Azur, pourvoyeurs de projets innovants. Armateurs de France est sans doute l'adhérent principal, qui apporte la moitié du budget.

Les organisations syndicales françaises ne sont pas membres du cluster, ni les syndicats de marins, ni d'autres fédérations des transports ou confédérations syndicales. Les syndicats de marins ont perçu la création du cluster comme le renforcement d'un lobby économique et un moyen de les exclure de plusieurs commissions paritaires consultatives. La faiblesse du dialogue social avec Armateurs de France crée un climat de méfiance, qui dure au moins depuis la création du registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF) en 1986. Aucune négociation collective n'est intervenue à la suite de la création par le législateur du registre international français (RIF) en mai 2005.

Le Cluster Maritime Français a participé à la réflexion sur la création d'une *Académie universitaire maritime*, en partie sur le modèle de l'Académie Maritime de Gênes, puis d'une école publique d'ingénieurs, l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) regroupant les 4 anciennes écoles nationales de marine marchande. L'enseignement maritime reste de la compétence de l'Etat, même si le président du conseil d'administration de l'ENSM est Eudes Riblier, ancien président-directeur général de SeaFrance, compagnie de ferries, filiale navale de la SNCF, ancien président d'Armateurs de France. La politique sociale des armements dépend des entreprises, en coordination avec Armateurs de France : il en est de même de la négociation collective d'entreprise, en attendant la reprise de la négociation collective nationale de branche. Le Cluster maritime français ne se préoccupe pas de la reconversion à terre des navigants. Si le cluster français s'intéresse à la formation maritime, c'est dans un but de conserver dans les armements les navigants. Le cluster est totalement dépendant de la politique d'Armateurs de France. Les armateurs s'efforcent d'améliorer les conditions de travail, en réduisant les temps d'embarquement, en maintenant de bonnes rémunérations, en envisageant une nouvelle convention collective. L'« évaporation » des navigants est regrettée et l'amélioration des conditions de travail et de vie devrait permettre, selon Armateurs de

France, de conserver plus longtemps les marins en navigation. La « reconversion à terre » relève donc de l'aventure individuelle. Il existe manifestement une spécificité française, dans la mesure où Armateurs de France ne semble pas avoir pris conscience de la réalité des évolutions.

L'Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications dans le Secteur du Travail Maritime, mis en place par les partenaires sociaux avec le soutien du Ministère de l'Ecologie et de la Mer, a pour but de comprendre les trajectoires d'entrées dans les écoles maritimes, de formations, de carrières de navigation⁶⁸. L'objectif est clairement de lutter contre « l'évaporation », c'est-à-dire d'éviter que les navigants ne sortent de la navigation, puis de conserver les marins en cours de navigation, dans les entreprises d'armement. La problématique des carrières courtes et des reconversions à terre semble ignorer au premier abord, ce qui ressemble à une négation de la réalité. Le Bureau central de la main d'œuvre maritime (BCMOM), géré par les partenaires sociaux, Armateurs de France et organisations syndicales de marins, ne concernaient que les postes embarqués. Le soutien à l'association La Touline, qui aide au reclassement des marins sans embarquement, est important, mais l'activité de reconversion ou de formation vers des emplois à terre est très marginale.

En France, il reste à penser et à organiser la formation complémentaire des navigants vers des emplois à terre, en management par exemple, l'accompagnement dans la recherche de reconversion à terre au sein des entreprises et activités du cluster maritime, mais aussi éventuellement en dehors de la sphère des armements et au-delà du cluster maritime. Cette extension nécessiterait une meilleure connaissance de la formation maritime elle-même, des fonctions exercées et des compétences ainsi acquises. La vision d'un marché du travail fermé, relativement clos, reste très prégnante, ignorant la réalité des navigations limitées à 5 ou 15 ans. Il nous semble que le cluster maritime entend rompre l'isolement du monde maritime, mais seulement pour en faire une « presque île ». Le milieu maritime d'affaires s'organise, s'agrandit, communique avec le monde économique et le monde politique : il y a là une ouverture manifeste.

Seuls les liens interpersonnels, les associations d'anciens marins donnent accès à des offres d'emploi, facilitent les reconversions à terre. Les marins s'adaptent seuls à de nouveaux rythmes de travail, à d'autres modes de communication entre les services d'une entreprise. Lors des entretiens individuels, ils indiquent tous que cette adaptation, prenant souvent une année, est la découverte du monde terrestre, d'une autre complexité jusque là inconnue et qu'un accompagnement éviterait certains échecs.

L'expérience des hommes et des femmes qui ont pratiqué les fonctions, les usages, les savoirs des opérations des navires en mer et aux ports est consubstantielle de l'histoire moderne du shipping en Europe, au Japon ou aux USA. Une sorte de corps « technocratique » d'anciens navigants intervient dans les entreprises, les assurances, les chantiers navals, en tant qu'experts et fournit des opportunités tactiques et stratégiques de développement⁶⁹. Ce n'est pas par hasard que les places maritimes d'Hong-Kong ou de Singapour se sont développées

⁶⁸ Observatoire Prospectif des Métiers et des Qualifications dans le Secteur du Travail Maritime, *L'emploi dans la marine marchande au 31 décembre 2008 – Situation de l'emploi – Evolution – Prospective*, Rapport réalisé par GROVEL A., n° 1, février 2010, 41p.

⁶⁹ PORTER M. (1998), « Clusters and the New Economics of Competition », *Harvard Business Review*, nov.-dec. 1998, pp. 77-90 – DE LANGEN P.W. (2002), « Clustering and performance : the case of maritime clustering in the Netherlands », *Marine Policy and Management*, 29 (2002), pp. 209-221 - WIJNOLST N. & JANSSENS H. (2006), *Dynamic of European Maritime Clusters*, Delft University Press.

en Asie, bénéficiant des compétences techniques et logistiques d'Européens ou d'Asiatiques expatriés. L'ampleur et la nature des clusters maritimes nationaux sont assez différentes. En Allemagne, la construction navale et les équipements marins conservent une place non négligeable. Au Royaume-Uni, le secteur de l'offshore est plus important, ainsi que le monde maritime de la finance et de l'assurance. Certains clusters se sont élargis au tourisme maritime et activités nautiques de loisirs, au yachting, au secteur des navires de croisière, aux marines militaires, à l'industrie de la pêche même. En Norvège et en Allemagne, les clusters maritimes sont particulièrement organisés, ce qui est en cours au Royaume-Uni et en France. Le plus souvent, les syndicats de marins sont parties prenantes, ainsi que les Ecoles de formation maritime. Au Royaume-Uni, ils interviennent dans les commissions de formation et de réflexion sur les carrières, mais non dans le business club. En France, ils se tiennent et sont tenus à l'écart du cluster maritime, qui ne s'intéresse pas aux carrières, compte tenu de la position d'Armateurs de France.