



le Grenelle de la Mer

Comité opérationnel formation, pluri-activités, social

Groupe n°9

Rapport au 12 avril 2010



Pilote : **Christophe EOCHE-DUVAL**, maître des requêtes au Conseil d'Etat

Chefs de Projet :

Eric LEVERT, sous directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime

Yann BECOUARN, adjoint au sous directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime



Sommaire

Introduction	p 4
Synthèse des propositions	p 6
Rapport détaillé par engagements	p 16
Annexes	p 52
I Liste des membres du groupe de travail	
II Calendrier des réunions et compte rendus	
III Contributions	



Introduction

Les engagements retenus à l'issue des tables rondes du Grenelle de la mer, qui se sont tenues au mois de juillet 2009, ont été la première étape d'une grande réflexion sur la nouvelle stratégie maritime de la France. Ces engagements ont été entérinés par le Président de la République.

La définition des phases de mise en œuvre des engagements du Grenelle de la mer liés aux questions sociales et de formation a été étudiée au sein du comité opérationnel « Formation, pluri-activités, social » dont le ministre de l'environnement, de l'énergie, du développement durable et de la mer, a confié la présidence à Christophe Eoche-Duval, maître des requêtes au Conseil d'Etat. La lettre de mission est jointe en annexe.

Ce comité opérationnel a défini les voies, moyens et conditions requis pour une entrée en vigueur, aussi diligente que possible, des engagements du Grenelle de la mer liés à ces questions. La problématique liée au plan de mobilisation nationale sur les métiers liés à la croissance verte a également été un des sujets d'étude confié à ce comité au titre du Grenelle de l'environnement et un rapport d'étape a été rendu à la ministre le 21 décembre 2009.

Les invitations à participer aux travaux de ce comité opérationnel ont repris le dispositif fixé durant les travaux du Grenelle avec les cinq collèges. Composé d'une vingtaine de personnes ayant répondu présent durant cinq denses réunions tenues depuis le 30 octobre (une demi journée consacrée au lancement du comité et préparation du calendrier suivie de quatre sessions d'une journée, les 15 décembre, 5 janvier, 18 janvier, 9 mars), le comité a fonctionné comme un dispositif resserré et fortement concret. Les compte rendus très riches de ses échanges figurent à dessein en annexes pour refléter les opinions de chacun et la qualité des réflexions conduites. On peut saluer la forte participation de la partie syndicale et regretter hélas la moindre participation des organisations environnementales, liée aux sollicitations des agendas particulièrement denses du Grenelle de la mer.

Le comité avait en charge 11 engagements répartis en 31 mesures.

Les mesures relatives à l'Outre mer font l'objet d'un calendrier aménagé, les préfets devant rendre leurs propositions au ministre d'Etat pour le 15 avril.

L'ensemble des engagements et mesures relevant du comité a pu être présenté et débattu et fait l'objet de propositions consensuelles très concrètes. Le mode de travail a consisté à lancer le débat à partir d'une fiche par engagement et/ou mesure, préparée soit par la direction des affaires maritimes soit par un membre du groupe, faisant un point de contexte et de problématique. L'intérêt de ces fiches a justifié de les annexer.

Les engagements et mesures relevant du comité sont apparus très variables tant dans leur contenu que dans leur champ d'application : certaines mesures étant très techniques ou bien circonscrites, d'autres étant plus d'ordre général, voire structurantes pour certaines. Compte tenu de ces éléments il n'a pas toujours été possible d'aller systématiquement dans le détail de chaque dispositif, mais le comité s'est attaché à dégager une position de principe. Par ailleurs certains engagements ont généré par leur nature davantage de débats et aussi de vifs intérêts que d'autres. Aucun n'a été éludé, dans un esprit constructif et consensuel.

La mise en œuvre de ces mesures ne nécessite pas des budgets importants liés à des investissements en infrastructures ; elles impliquent en revanche des « investissements humains » notables compte tenu des expertises et des encadrements qu'elles supposent : face à face pédagogique pour ce qui concerne la formation, missions des centres de sécurités des navires et de l'inspection du travail, travaux d'analyse juridique ou économiques, études, accompagnement de la profession.

Comme il a été dit plus haut, le comité s'est également vu confier par la secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat la mission de contribuer au plan de mobilisation nationale sur les métiers liés à la croissance verte pour ce qui concerne le secteur maritime (comité de filière « mer »). Le Comité a rendu son rapport lié à cette problématique le 21 décembre 2009 afin, comme les autres comités de filières, de préparer les orientations du plan et la conférence nationale du 28 janvier. Compte tenu de l'intérêt du travail prospectif déjà réalisé, les travaux des différents comités, dont celui lié à la mer, vont être amenés à se poursuivre, ce dont le comité se réjouit.

FORMATION

Les discussions ont confirmé le haut intérêt que placent les membres dans la formation et le rôle essentiel qu'elle doit jouer dans la capacité du secteur maritime à s'adapter aux mutations en cours ou à venir. Ce point, qui vaut tant pour la pêche que pour le secteur des transports maritimes, a été aussi souligné lors des débats sur les mutations issues du processus lié à la croissance verte.

4 engagements liés à la formation ont été traités, déclinés en 11 mesures. Très divers tant dans leur contenu que dans leur champ d'application (mesures bien définies telles que « développer un label des lycées de la mer » ou mesures d'ordre générale et/ou structurantes telles que « créer une filière de formations qualifiantes des métiers liés à la mer »), l'ensemble des engagements et mesures ont pu être présentés et discutés avec élaboration de propositions concrètes de mise en œuvre.

PLURI-ACTIVITES (pêche)

Il a été souhaité que cette nécessité d'ouverture, certes importante, ne peut être conçue comme une alternative à la pêche mais uniquement comme une des activités complémentaires au revenu des pêcheurs même si, dans certains cas, elles peuvent être non négligeables pour l'entreprise. Des propositions concrètes ont été proposées.

SOCIAL

Les discussions ont confirmé l'importance du volet social et la nécessité de prendre en compte les trois piliers que sont les contraintes économiques, environnementales et sociales. Le volet social devient de plus en plus prégnant dans un contexte où les réglementations ont largement pris en compte le volet sécurité des navires tandis que le volet humain reste un champ sur lequel des marges de progression sont encore largement à réaliser.

6 engagements ont été traités, déclinés en 16 mesures avec des caractéristiques très variées comme pour la formation. L'ensemble des engagements et mesures ont été présentés et discutés avec élaboration de propositions concrètes de mise en œuvre des mesures.

Synthèse des propositions

FORMATION

I / Engagement 114 : Améliorer les compétences maritimes des administrations

Les agents des administrations de l'Etat et des collectivités territoriales en charge des sujets mer doivent pouvoir bénéficier de formations aux questions maritimes et environnementales ainsi qu'aux enjeux de développement du littoral.

114.a Incrire dans les programmes dispensés par le CNFPT, une formation maritime spécifique.

114.b Prévoir une mise à niveau des agents administratifs concernés par la mer au sein de l'Etat et des collectivités territoriales par mise en place de cursus de formation continue.

Propositions du comité opérationnel :

- le comité exprime le vœu que l'administration française continue de disposer d'un cœur de compétences maritimes fortes comme condition et gage de la prise en compte des problématiques maritimes par les pouvoirs publics et auprès des usagers ;

- le comité recommande de donner mandat à l'Ecole de formation des affaires maritimes pour être tête de réseau pour susciter et piloter :

. un recensement de l'offre de formation organisée par les autres administrations ayant un intérêt aux questions maritimes, notamment du pôle « marine nationale » et de l'offre universitaire, et voir dans quelle mesure ces offres peuvent être complétées et/ou mutualisées sur une plate forme d'information ;

. un catalogue général des formations liées au problématiques maritimes et destinées à un public institutionnel (fonctionnaires de l'Etat, fonction publique territoriale, élus locaux et nationaux) en prenant l'attache du centre national de formation des fonctionnaires des collectivités territoriales pour imaginer des complémentarités ;

. la définition d'une plate forme d'information au niveau national, via internet, qui permettrait de communiquer et d'informer sur l'offre de formation notamment par la connexion et mise en réseau des différentes sources d'information ;

. le relais au niveau régional afin de permettre des offres de formations ou stages au plus près des besoins des administrations de l'Etat et des élus en région et département, en lien avec les entreprises et acteurs maritimes ; notamment, il s'agira de sensibiliser les plateformes « gestion des ressources humaines » (GRH) des préfectures de régions littorales aux enjeux maritimes et littoraux et au besoin de participer à la définition des besoins de formation maritime par région, de participer à des actions spécifiques, ceci dans le cadre de plans d'actions régionaux.

II / Engagement 115 : Développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers liés à la mer

115.a Créer une filière cohérente de formations qualifiantes (universitaire et professionnelle) des métiers liés à la mer ainsi que les équivalences et passerelles adaptées. Proposer des formations qualifiantes de niveau CAP, BTS.

115.d Mieux sensibiliser les futurs navigateurs aux problématiques de respect de l'environnement : développer un référentiel de formation à destination des écoles de la Marine nationale, de la marine marchande et des lycées maritimes sur les moyens de respecter la mer, le traitement des déchets, les pollutions marines, la sensibilisation aux milieux. Assurer notamment la formation des équipages à l'environnement dans le cadre du protocole STCW de l'OMI (convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille).

115.g Amplifier un plan de requalification et de formation conséquent de nature à surmonter le handicap du manque d'attractivité de ces métiers.

Propositions du comité opérationnel :

- le comité approuve l'objectif des lycées professionnels maritimes (LPM) de délivrer une formation du CAP au BTS comme cela se fait dans les autres secteurs, avec des passerelles permettant à des publics non maritimes d'y accéder en cours de formation ou de carrière ; (actuellement il n'y a pas de BTS) et encourage à mettre en oeuvre cet objectif ;

- il approuve la généralisation des baccalauréats professionnels et demande la consolidation du dispositif au sein

des LPM (DAM – IGEM – 2010 - 2011) ;

Le comité propose plus particulièrement de :

- lancer une réflexion sur les formations post baccalauréat (en particulier BTS) dans les LPM. Cette réflexion doit conduire à une offre de BTS répondant aux besoins recensés de la profession maritime en lien avec tous les acteurs intéressés. Le comité recommande que le démarrage de cette réflexion ait lieu lors de la prochaine journée de l'éducation maritime qui aura lieu le jeudi 27 mai à Nantes ;
 - finaliser la réflexion tripartite sur la ratification de la convention STCW à la pêche et ses conséquences sur le cadre communautaire et réglementaire actuel en confiant cette réflexion au comité spécialisé de la formation professionnelle maritime (2010 – 2011) ;
 - s'assurer de la qualité des référentiels de formation à la lecture des obligations liées aux textes réglementaires en matière de protection de l'environnement, prévention des pollutions,.. (Demander à l'IGEM un point de situation au comité spécialisé) ;
 - veiller à ce que les formations permettent de replacer le milieu marin dans sa problématique de milieu fragile et expliquent les objectifs de développement durable (Demander à l'IGEM un point de situation au comité spécialisé) ;
 - établir et rendre public le plan vert prévu par l'application de l'article 55 de la loi Grenelle pour ce qui concerne l'enseignement supérieur, (direction générale de l'école nationale supérieure maritime /ENSM) ;
 - fédérer la communication autour de la profession de marin, mieux accéder à l'information relative à ces professions (multiplicité d'acteurs, portails internet multiples,...) en mettant en place une politique de communication plus claire et cohérente ; notamment il s'agit de mettre en commun un portail d'informations entre les différents acteurs et lui donner les moyens de sa visibilité. Donner mandat au DAM pour initier le processus.
-

IV / Engagement 117 : Structurer et renforcer les établissements de formation aux métiers de la mer ; favoriser les synergies

Il s'agit notamment de conforter le réseau des lycées professionnels maritimes, d'accompagner la mise en place de la nouvelle Ecole nationale supérieure maritime afin d'en faire un établissement d'enseignement supérieur de référence, de développer les partenariats avec les autres filières d'enseignement, les collectivités...

117.a Développer le label des « lycées des métiers de la mer » et les partenariats avec d'autres secteurs/entreprises du monde maritime.

Propositions du comité opérationnel :

- Le comité recommande de saisir le ministère de l'éducation nationale pour trouver des solutions au différentiel entre le label des « lycées des métiers de la mer » et la situation actuelle des lycées professionnels maritimes (LPM) (notamment le point relatif à l'enseignement supérieur) (DAM /autorité académique / LPM) ;
 - Si le point précédent peut être résolu, le comité encourage de viser pour la rentrée 2011 l'objectif que l'ensemble des LPM aient déposé un dossier de labellisation ;
 - Le comité suggère pour aider à la réalisation de cet objectif de créer un « kit » label afin de permettre une harmonisation des dossiers en donnant mandat à un LPM qui servirait de pilote pour cette opération.
-

117.b Favoriser les liens entre chercheurs, universitaires, et professionnels de la mer pour faire de la France une référence internationale en matière de formation aux métiers de la mer. Inciter les établissements supérieurs de formations maritimes à s'installer dans une politique et une stratégie communes par exemple sous la forme d'un cluster ou d'une conférence des grandes écoles maritimes supérieures.

117.c Accompagner le développement de la future Ecole nationale supérieure maritime (ENSM). Développer des synergies en termes de formation entre l'Ecole navale et l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM).

117.d Confirmer la place de la formation maritime à l'Ecole nationale supérieure des techniques avancées.

Proposition du comité opérationnel :

Le comité recommande de :

- Favoriser, dans un premier temps au plan européen, la constitution d'un cluster ou une conférence des grandes écoles maritimes (DAM) ;
- inventer un lien fort entre l'école nationale supérieure maritime (ENSM) et les lycées professionnels maritimes (LPM) dans le cadre de réforme de l'ENSM et de la dynamisation du réseau des LPM (DAM – ENSM - perspective 2011) ;
- Dans l'attente de la création de l'ENSM, que le comité souhaite le plus tôt possible, désigner rapidement une personnalité (préfigurateur) chargée plus particulièrement :
 - . sur la recherche à l'ENSM, de définir le cadre général de la recherche, en partenariat notamment avec le centre de recherche de l'école navale (perspective 2011) ;
 - . sur le volet partenariats, de faire le bilan des partenariats locaux et internationaux propres actuellement à chaque école de la marine marchande afin de préparer le cadre général des partenariats de l'ENSM (perspective 2011) ;
 - . d'impulser la démarche de s'inscrire dans le cadre des clubs de grandes écoles maritimes supérieures en liaison avec l'école navale et l'école nationale supérieure des industries et techniques de l'armement (ENSIETA) (perspective 2012) ;
 - . de lancer la création d'un réseau de professionnels pour accompagner les jeunes dans la profession et développer le tutorat et d'étudier, en fonction de l'expérience acquise, comment le dispositif d'accompagnement pourrait être décliné pour la pêche.

V / 118.a Améliorer l'accueil, l'orientation et l'accompagnement, y compris en matière de validation des acquis et de l'expérience (VAE), des candidats aux métiers maritimes ou paramaritimes. Créer un réseau de professionnels pour mieux accueillir et accompagner les jeunes dans la profession de marin et développer le tutorat.

Propositions du comité opérationnel

- le comité souhaite faciliter l'accès à la validation des acquis de l'expérience (VAE) notamment à partir des propositions suivantes, sans négliger l'ensemble de la palette des outils de la formation tout au long de la vie dans le contexte de la mobilité professionnelle :
 - . veiller à bien prendre en compte les retours d'expérience de ce dispositif sur lequel beaucoup de marins compétent ; formation des jurys, élaboration des rapports de jurys afin de mieux préparer les candidats, (présidence de la VAE) ;
 - . structurer l'accompagnement du marin (formation des accompagnateurs, cadre du dossier, ...) pour la VAE et pour sa mobilité professionnelle ;
 - . assurer une meilleure information sur l'offre de formation (stages, cycles de formations,...) offerte par l'ENSM et les lycées professionnels maritimes sur un portail unique (réflexion à mener sur ce portail unique en liaison avec les recommandations sous l'engagement 114) ;
 - . travailler sur la question d'une VAE collective au sein des entreprises maritimes (organisations professionnelles).

PLURI ACTIVITES

Engagement 19: Faciliter l'exercice par les pêcheurs de la pluri-activités

19.a Reconnaître l'exercice par les pêcheurs de services d'intérêt général (collecte de données , ramassage de macros déchets, l'appui aux luttes contre la pollution). Adapter à cet effet la réglementation pour permettre la pluri-activités et prévoir la mise en place des mécanismes de financement, d'équipement et de formation nécessaires.

19b.Permettre, au moyen d'un cadre réglementaire simple et garantissant des conditions de sécurité appropriées, l'embarquement de passagers, qui constitue une réelle piste de diversifications de la petite pêche côtière et de l'aquaculture marine vers l'écotourisme (pescatourisme).

Propositions du comité opérationnel :

- le comité se réjouit de la création en février 2010 du groupe de travail sur le pescatourisme auquel participent l'AGLIA, le comité national des pêches et les administrations concernées (affaires maritimes – budget – agriculture et pêche) et lui recommande de proposer des mesures concrètes sur le pescatourisme ;

Le comité préconise encore de :

- étudier dans quelles mesures des expérimentations sur le pescatourisme peuvent être organisées au sein des projets territoriaux annoncés dans le cadre des métiers liés à la croissance verte ;

- élargir le mandat du groupe de travail sur le pescatourisme aux autres formes de pluri-activités telles que la gestion des macro déchets (notamment pérenniser un dispositif analogue aux « contrats bleus »)

- expertiser une transposition du cadre agricole lié à la pluri-activités à la pêche (Ministère de l'agriculture de la pêche et de l'alimentation).

SOCIAL

I / Engagement 42 : Initiatives en matière sociale

42.b Elaborer une analyse comparée des différents classements existants pour les pavillons dits « de complaisance » en prenant en compte également les évaluations faites par les acteurs sociaux et environnementaux.

Proposition du comité opérationnel :

Le comité considère que :

- la ratification et la mise en oeuvre de la convention du travail maritime paraît le moyen le plus pertinent pour assurer un minimum social applicable à tous les pavillons et sanctionné par le contrôle par l'Etat du port déployé sans discrimination de pavillon et avec volontarisme ;*
- il faut privilégier le cadre prévu par le comité de suivi de l'OIT (réunion tripartite Etats / partenaires sociaux / armateurs) pour rendre effective cette convention ;*
- l'Etat doit se donner les moyens d'assurer efficacement ses missions de contrôle de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon au titre de la convention du travail maritime au travers des effectifs d'inspecteurs chargés du contrôle ;*
- la capacité de la France à être moteur à l'international auprès de ses partenaires repose en effet sur sa capacité à assumer pleinement ses missions de contrôles de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon au travers de son réseau de centres de sécurité des navires.*

Mesure 42 – e : les organisations professionnelles et syndicales s'engagent à ouvrir une négociation sociale afin de faire évoluer le classement du pavillon bis français, aujourd'hui classé dans les pavillons de complaisance

Proposition du comité opérationnel :

- Le comité invite les partenaires sociaux à ouvrir rapidement un dialogue paritaire sur le dossier du RIF (le DAM favorisera ce dialogue).*

II / Engagement 85 : Mutualisation des moyens publics nationaux

85.c Favoriser la coopération entre les inspecteurs ITF et les services de l'Etat dans le traitement des navires en situation d'abandon ou de pré-abandon.

Propositions du groupe opérationnel

Le comité préconise de :

- formaliser rapidement le dispositif national d'aide aux marins abandonnés (circulaire DAM à publier au 1^{er} semestre 2010) ;*
- ériger en réunion annuelle la rencontre avec les organisations syndicales affiliées à ITF accompagnées de leurs inspecteurs, telle qu'elle s'est tenue en janvier 2010, afin de faire le bilan de chaque année passée et envisager les perspectives ;*
- conforter le rôle et le mandat de l'Association pour la gestion des institutions sociales maritimes (AGISM), notamment dans le cadre du renouvellement de la convention la liant à la DAM et inscrire son rôle de service public dans la circulaire précitée ;*
- veiller à l'effectivité du fonds d'action d'urgence afin de ne pas se trouver en rupture de paiement (DAM) ;*
- promouvoir à l'international le dispositif relatif à l'abandon des marins issu du groupe de travail OMI/OIT dans une perspective de premier amendement à la convention du travail maritime.*

III / Engagement 108 : Promouvoir les activités économiques liées à la mer et le développement durable de ces activités

108.b Rendre plus lisibles les rémunérations dans le secteur de la pêche (faire connaître a minima des salaires minimaux garantis) sans remettre en cause la rémunération à la part.

Propositions du comité opérationnel:

Le comité recommande de

- finaliser le dispositif de lissage de la rémunération à la part dans le cadre d'un outil pragmatique et applicable simplement ; le comité invite l'Etat à l'extension de l'accord des partenaires sociaux (DAM en lien avec partenaires sociaux, CNPM, coopération) ;

- le comité invite les partenaires sociaux de la pêche à mandater l'observatoire des métiers à la pêche pour élaborer un travail autour de la détermination de quelques rémunérations types (ordre de grandeur de la rémunération d'un mécanicien ou d'un matelot en début de carrière et après quelques années) afin d'offrir des éléments de transparence et d'informations aux jeunes s'intéressant à ces carrières et métiers à la pêche). Le comité préconise que ce point soit évoqué dès le prochain comité spécialisé de la formation professionnelle maritime de juin 2010.

IV / Engagement 113 : Incrire la France dans une démarche d'exemplarité

Pour être en mesure de porter efficacement dans les instances internationales et communautaires les avancées juridiques propres à garantir la valorisation des emplois maritimes, la France doit :

113.c Contribuer à rendre effective l'application des conventions de l'OIT relatives aux gens de mer et suivre l'évaluation de cette application par l'OIT.

Propositions du comité opérationnel

- le comité appelle à ratifier la convention du travail maritime et la convention (188) sur le travail dans la pêche dans les meilleurs délais ;

Il préconise encore de :

- promouvoir ces conventions dans les instances internationales (notamment au sein de l'OMI) et auprès des partenaires de la France et en particulier auprès des pays qui disposent d'importants effectifs de marins ;

- participer (Etat, partenaires sociaux) activement au comité de suivi de l'OIT chargé de suivre la mise en œuvre de ces conventions.

- encourager les partenaires sociaux à lancer une négociation en vue de conclure un accord au niveau communautaire sur la convention (188) sur le travail dans la pêche.

V / Engagement 118 : Améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

Il s'agit notamment de :

· poursuivre la modernisation des relations sociales et, par une remise à plat des héritages du passé, redonner une cohérence juridique et administrative aux conditions d'exercice de la profession de marin. Simplifier les procédures de gestion administrative du marin ;

- promouvoir une politique de prévention des accidents du travail et des accidents maritimes ;
- favoriser la mobilité et sécuriser les parcours professionnels ;
- soutenir l'emploi maritime ; favoriser et accompagner l'émergence de nouveaux métiers.

118.b Porter une réflexion au plan international et au niveau européen sur la fatigue des équipages à bord des caboteurs quelque soit le pavillon utilisé, avec pour objectif de mieux garantir la sécurité maritime et d'assurer une veille de qualité.

118.c Promouvoir une politique déterminée de prévention à bord des navires de manière à améliorer les conditions

de travail et d'emploi.

Propositions du comité opérationnel :

Le comité recommande de :

- financer une étude sur la fatigue des équipages des navires caboteurs escalant dans les ports français (étude 2010 – 2011) ;
- favoriser systématiquement la concertation préalable des acteurs (Etat, partenaires sociaux, industrie) avant les sessions de l'OMI et de l'OIT ;
- faire la promotion au niveau communautaire et international de l'importance de la composante humaine et de la problématique de la fatigue à bord des navires. Notamment le comité invite notre pays à oeuvrer à une définition relative à la détermination des effectifs à bord en saisissant l'opportunité de la révision de la résolution de l'OMI A 890.
- veiller à la prise en compte au plus haut degré de l'élément humain au sein de l'OMI par la voix de notre délégation ; le comité invite notre pays à oeuvrer à inscrire le volet humain à l'agenda international et communautaire à venir (2011) ;
- le comité demande un point annuel régulier sur l'avancement du plan de formation à la sécurité élaboré sur 3 ans pour le secteur de la pêche et notamment la participation aux stages de formation afin de mesurer l'efficience et la mobilisation autour du projet. Il faut veiller à ce que les professionnels de la pêche se mobilisent pour la réussite de ce projet innovant qui constitue une piste de progrès ;
- élaborer en 2010/2011 un plan pluriannuel d'action national de prévention des risques professionnels et un plan d'action national contre les addictions dans le cadre des travaux du conseil supérieur des risques professionnels et du bien-être des gens de mer ;
- intégrer l'apport de la nouvelle convention SCTW en matière d'élément humain dans les référentiels de formation des officiers de la marine marchande et des marins (2012). Le comité invite à conduire rapidement une réflexion sur l'utilisation des simulateurs en tant qu'outil pédagogique de mise en situation.

118.e Appliquer en France les lignes directrices européennes relatives au soutien de l'emploi maritime.

118.f Relancer le projet de directive relatif aux conditions des équipages à bord de services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre des Etats membres.

Propositions du comité opérationnel

- Le comité invite et encourage les partenaires sociaux maritimes à enrichir les lignes directrices sur l'emploi dans le cadre du dialogue social communautaire par leurs initiatives ;

Le comité recommande encore de :

- préparer l'année 2011 dans l'esprit de susciter, de la part de la Commission européenne, des initiatives ou des textes relatifs aux problématiques sociales dans le secteur maritime ;
- travailler sur les questions de financement communautaires afin de déterminer dans quelle mesure certains projets relatifs aux gens de mer pourraient bénéficier de l'aide de financements CE ; notamment en rapport avec les recommandations sous l'engagement 118 c ;
- en raison de l'impasse dans lequel se trouve le projet de directive communautaire relatif aux conditions des équipages à bord des services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre Etats membres et l'impossibilité à trouver une issue favorable à ce stade des positions des Etats membres, le comité préconise plus particulièrement de :
 - privilégier une autre voie qui pourrait être celle présentée par la partie syndicale pour la zone France – Grande-Bretagne – Irlande (Projet d'accord cadre ou de convention collective régionale) ; pour ce faire le comité invite et encourage les partenaires sociaux à engager cette initiative à compter de 2010 ;
 - en cas d'issue favorable sur une telle option, de promouvoir cet accord au niveau communautaire, en lien avec les partenaires britanniques et irlandais de notre pays ;
 - pour ce qui concerne la pêche, en vue de la réforme de la politique commune des pêches prévue pour 2012, et de sa réflexion sur son volet social, le comité recommande que soit conduite rapidement une étude comparative sur les

droits sociaux à la pêche entre pays membres de l'Union européenne (pilotage par la direction des pêches maritimes)

118.g Réexaminer les dérogations à la législation du travail européenne accordées aux secteurs du transport maritime et de la pêche.

Propositions du comité opérationnel

Le comité n'est pas opposé à ce qu'il soit mis fin aux dérogations dans les directives précitées, mais il recommande qu'il soit systématiquement veillé à ce que la spécificité maritime (pêche et/ou commerce) soit prise en compte dans les nouveaux textes ou qu'il soit clairement reconnu à l'Etat membres de pouvoir prendre des dispositions particulières d'adaptation à ces particularismes dans le cadre de son droit interne.

VI / Engagement 119 : Développer la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques
119.b Réaffirmer la spécificité de la fonction d'inspecteur du travail maritime.

119.c Renforcer les dispositions d'inspection sociale des navires, notamment par la formation, par des organismes indépendants, d'inspecteurs qualifiés.

119.d Croiser les informations entre tous les acteurs (administration et organisations syndicales) qui interviennent afin de contribuer à l'identification des navires socialement et techniquement douteux. Une conférence semestrielle entre les inspecteurs maritimes, les inspecteurs du travail, et les inspecteurs des syndicats français affiliés à la fédération internationale des Transports (ITF) et qui ont le statut d'inspecteurs ITF se réunira sous l'appellation « conférence de contrôle des navires ».

Propositions du comité opérationnel :

- *Le comité appelle à la nécessité de poursuivre la constitution du réseau d'inspecteurs du travail en charge du maritime dans une perspective de maillage du littoral et de renforcement des missions d'inspection du travail (direction générale du travail en lien avec la DAM) ;*

- *Il invite à poursuivre la mise en place de formations spécialisées en maritime (théoriques et pratiques en encourageant les périodes d'embarquements) destinées aux inspecteurs du travail chargés du maritime afin de disposer d'un réseau de personnes qualifiées et expérimentées (DAM en lien avec la DGT) ; le comité préconise qu'un bilan de mise en place de la réforme soit présenté régulièrement aux partenaires sociaux ;*

- *Le comité recommande encore de :*

- *maintenir le lien entre les marins et l'inspecteur du travail, notamment au travers de lieux accessibles et familiers aux marins tels que les locaux des affaires maritimes ;*

- *ériger en rencontre semestrielle une représentation des inspecteurs de la sécurité des navires et des inspecteurs du travail avec les organisations syndicales affiliées à ITF accompagnées de leurs inspecteurs, afin d'échanger sur les questions liées aux navires ne répondant pas aux obligations des conventions pertinentes de l'OMI et de l'OIT dans la perspective d'une meilleure information mutuelle, avec la participation des organisations d'armateurs en qualité d'observateurs.*

119.f Envisager des programmes de coopération pour une synergie entre le respect de la sûreté, la protection de l'environnement et les conditions sociales des marins des pays émergents.

Propositions du comité opérationnel :

- *le comité considère que le maintien et le développement des programmes de coopération « mer » en matière de formation des marins étrangers, est un enjeu économique et politique fort qui ne peut pas se dispenser d'un état des lieux prenant en compte tous les aspects interministériels liés à cette problématique. Cet état des lieux pourrait déboucher sur une conférence de la coopération visant à fixer des objectifs à moyen terme et aplanir les difficultés.*

119.g Promouvoir dans les enceintes appropriées (OIT, OCDE) des lignes directrices et des référentiels de RSE au

niveau mondial pour ces secteurs.

119.h Réfléchir à un label spécifique d'entreprise responsable.

119.i Assortir l'application des normes européennes contraignantes pour le marché, d'incitations qui encouragent les comportements éthiques.

Propositions du comité opérationnel :

- le comité invite fermement les acteurs du transport et des services maritimes à réfléchir rapidement sur un dispositif RSE adapté à leurs activités. Les organisations syndicales de marins sont encouragées à faire part de leur réflexion pour favoriser cette réflexion.

- concernant la pêche, le comité encourage l'inclusion d'un volet social dans l'éco-label national « pêche française » comme mise en place d'une forme de RSE et recommande que ce volet social soit aussi une composante intégrée dans le cadre de l'éco-label actuellement préparé au niveau communautaire (direction des pêches maritimes).



le Grenelle de la Mer

Rapport

Propositions détaillées

FORMATION

Engagement 114 : Améliorer les compétences maritimes des administrations

Les agents des administrations de l'Etat et des collectivités territoriales en charge des sujets mer doivent pouvoir bénéficier de formations aux questions maritimes et environnementales ainsi qu'aux enjeux de développement du littoral.

114.a Incrire dans les programmes dispensés par le CNFPT, une formation maritime spécifique.

114.b Prévoir une mise à niveau des agents administratifs concernés par la mer au sein de l'Etat et des collectivités territoriales par mise en place de cursus de formation continue.

Problématique :

la formation des fonctionnaires de l'Etat :

a - Les écoles - centre de formation et de documentation des affaires maritimes

Les écoles - centre de formation et de documentation des affaires maritimes assurent la formation initiale et continue de l'ensemble des personnels civils et militaires des affaires maritimes, mais aussi d'autres fonctionnaires de l'Etat pour des formations spécialisées liées au secteur maritime.

Cet ensemble regroupe l'école d'administration des affaires maritimes, qui forme les administrateurs des affaires maritimes, l'école des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et le centre de formation et de documentation des affaires maritimes, en charge de toutes les autres formations (agents de catégorie A, B et C) plus de nombreux cycles de formation continue spécialisée (sécurité des navires, contrôle des pêches, sauvetage en mer, régime social des marins professionnels, environnement marin....).

En termes fonctionnels, l'école est implantée sur deux sites:

Bordeaux, où sont assurées les formations de nature administrative et générale,

et Nantes, où est implantée depuis 2001 une unité de formation à la sécurité maritime (UFSM).

Une réforme est en cours visant à tout regrouper sur Nantes à l'été 2010 dans un objectif d'une plus grande simplification et de lisibilité de la formation mais aussi plus de synergies avec l'école nationale supérieure maritime.

Actuellement, les écoles-CFDAM forment chaque année une cinquantaine d'élèves (origine universitaire) - et stagiaires (concours interne) sur des cursus de deux ans dans deux familles de métiers : généralistes de l'administration maritime et techniciens "sécurité" (inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes). Ces agents ont vocation à intégrer les services des affaires maritimes (services déconcentrés, administration centrale, services spécialisés : centres de sécurité des navires, centre régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage).

En formation continue, 700 à 750 stagiaires sont accueillis pour un prisme de formation très large, sur des modules compris entre 1 à 2 semaines la plupart du temps. L'école travaille avec de nombreux partenaires publics ou privés, tels que les CVRH, l'IFORE, l'ATEN, l'Ecole navale, les écoles de la marine marchande, les lycées professionnels maritimes, le Bureau Véritas, l'Ecole nationale d'administration pénitentiaire, la faculté de droit et de sciences politiques de l'Université de Nantes, l'IFREMER, l'école nationale des douanes...., et appartient à divers réseaux dont le Réseau des écoles de service public.

Au delà de la formation des seuls agents des affaires maritimes, l'école participe également à la formation des personnels d'autres administrations dans le cadre de formations spécifiques et complémentaires à leurs formations d'origine : agents des douanes, inspecteurs du travail,

b – le cadre général :

La formation des fonctionnaires constitue un enjeu fort dans le cadre de la réforme de l'Etat et dans la capacité de l'administration à répondre aux attentes des administrés. Les offres de formation sont multiples et variées mais elles sont parfois peu connues, non utilisées pleinement, avec peu de synergies entre les établissements. Un travail essentiel est actuellement en cours au sein de la fonction publique afin de dynamiser cette offre de formation. Au niveau régional ont ainsi été mises en place auprès des préfets des plateformes d'appui interministériel à la GRH. Une des leurs missions est d'animer le réseau des correspondants « formation » ministériels, d'analyser les besoins de formation locaux pour un public interministériel, compte tenu des orientations données par la DGAFF, d'organiser les réponses les plus pertinentes, en lien avec les services ministériels concernés et avec les Ecoles ou instituts de formation et les coordonner dans le plan régional interministériel de formation.

Eléments issus des discussions :

Des discussions il ressort que la formation aux problématiques maritimes des fonctionnaires de l'Etat et des collectivités territoriales chargés du suivi des questions maritimes ou ayant à en connaître apparaît essentielle notamment dans un moment où l'administration connaît de fortes réformes, où les agents de l'Etat peuvent connaître de fortes mobilités. L'objectif est de garder un cœur de compétences maritimes. Il est important que les spécificités maritimes puissent être bien comprises. Les réformes des affaires maritimes et de l'inspection du travail ont notamment été citées plusieurs fois. La formation des élus locaux est également vue comme un sujet d'intérêt. Il est noté qu'il existe nombre d'organismes susceptibles d'intervenir dans le champ de la formation des agents de l'Etat et des collectivités, tous avec des compétences propres mais sont isolés les uns des autres. Il est important de constituer un réseau d'offreurs et de le rassembler autour d'un chef de file. L'école de formation des personnels civils et militaires des affaires maritimes, en instance de déménagement et de restructuration de Bordeaux à Nantes pourrait être le support chargé de piloter un catalogue général des offres de formations à l'attention de ce public institutionnel.

Propositions du comité opérationnel :

- le comité exprime le voeu que l'administration française continue de disposer d'un cœur de compétences maritimes fortes comme condition et gage de la prise en compte des problématiques maritimes par les pouvoirs publics et auprès des usagers ;*
- le comité recommande de donner mandat à l'Ecole de formation des affaires maritimes pour être tête de réseau pour susciter et piloter :*
 - . un recensement de l'offre de formation organisée par les autres administrations ayant un intérêt aux questions maritimes, notamment du pôle « marine nationale » et de l'offre universitaire, et voir dans quelle mesure ces offres peuvent être complétées et/ou mutualisées sur une plate forme d'information ;*
 - . un catalogue général des formations liées au problématiques maritimes et destinées à un public institutionnel (fonctionnaires de l'Etat, fonction publique territoriale, élus locaux et nationaux) en prenant l'attache du centre national de formation des fonctionnaires des collectivités territoriales pour imaginer des complémentarités ;*
 - . la définition d'une plate forme d'information au niveau national, via internet, qui permettrait de communiquer et d'informer sur l'offre de formation notamment par la connexion et mise en réseau des différentes sources d'information ;*
 - . le relais au niveau régional afin de permettre des offres de formations ou stages au plus près des besoins des administrations de l'Etat et des élus en région et département, en lien avec les entreprises et acteurs maritimes ; notamment, il s'agira de sensibiliser les plateformes « gestion des ressources humaines » (GRH) des préfectures de régions littorales aux enjeux maritimes et littoraux et au besoin de participer à la définition des besoins de formation maritime par région, de participer à des actions spécifiques, ceci dans le cadre de plans d'actions régionaux.*

Engagement 115 : Développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers liés à la mer

Mesure 115.a Créer une filière cohérente de formations qualifiantes (universitaire et professionnelle) des métiers liés à la mer ainsi que les équivalences et passerelles adaptées. Proposer des formations qualifiantes de niveau CAP, BTS.

Mesure 115.d Mieux sensibiliser les futurs navigateurs aux problématiques de respect de l'environnement : développer un référentiel de formation à destination des écoles de la Marine nationale, de la marine marchande et des lycées maritimes sur les moyens de respecter la mer, le traitement des déchets, les pollutions marines, la sensibilisation aux milieux. Assurer notamment la formation des équipages à l'environnement dans le cadre du protocole STCW de l'OMI (convention sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille).

Mesure 115.g Amplifier un plan de requalification et de formation conséquent de nature à surmonter le handicap du manque d'attractivité de ces métiers

Problématique :

Le réseau des LPM et des EMM offre un ensemble de formations initiales et continues, pour les filières de la pêche (du CAP au patron de pêche), du commerce maritime (du marin au diplôme d'enseignement supérieur) de la conchyliculture (du marin au patron de barge conchylicole). Les formations peuvent se faire dans le cadre de la formation tout au long de la carrière. L'ouverture de baccalauréats professionnels au sein des LPM depuis la rentrée 2009 et le développement récent de la VAE permettent d'offrir de plus grandes possibilités de qualification, de débouchés et de promotion, une plus grande lisibilité et attractivité de l'offre de formation.

Les conventions internationales de l'OMI, obligations communautaires et textes nationaux relatifs à la sécurité des navires fixent les obligations concernant les règles relatives à la prévention des pollutions, à la gestion des déchets, ... ces points sont inclus dans les référentiels de formation avec une implication différente selon le niveau de formation.

L'aspect environnemental a été inscrit dans les grilles horaires des nouveaux référentiels des baccalauréats professionnels du champ professionnel des « métiers de la mer » et est en application depuis la rentrée de septembre 2009.

Bien que déjà très présent dans les cursus des officiers de la marine marchande et notamment par l'étude de la convention « MARPOL », la réforme du cursus des officiers de 1^{re} classe permettra la réflexion et la mise en évidence de cet aspect environnemental.

Eléments issus des discussions :

La formation doit avant tout viser à former des marins et il est essentiel que cet apprentissage de la mer et de la vie embarquée ne soit pas supplanté par le nombre de plus en plus important de connaissances et modules divers. Cela doit rester le socle des formations à quelque niveau que ce soit.

La création des baccalauréats professionnels constitue une avancée forte en terme de lisibilité des formations et d'élévation général du niveau de formation dans les LPM. Il est déjà nécessaire de consolider les bac pro qui se mettent en place progressivement dans tous les LPM. Une réflexion devra être menée pour poursuivre dans cette voie avec la création éventuelle de BTS : quels types de BTS et pour quoi faire. La question des classes préparatoires pour intégrer les formations d'enseignement supérieur a également été citée, ces classes existant déjà par ailleurs.

Concernant la pêche, la question de la ratification de la convention STCW à la pêche a été posée. Elle soulève un certain nombre de questions relatives à son adaptation au cadre français basé sur des concepts différents (dont durée de navigation). Une fiche a été produite par la DAM sur cette question. L'objectif est de ratifier cette convention. Il est indiqué la nécessité de converger au niveau communautaire vers une telle ratification afin de ne pas créer de distorsions de concurrence entre Etats.

Sur les formations au développement durable, les discussions ont montré que les référentiels ont été complétés au fur et à mesure de l'évolution des textes réglementaires relatifs à la sécurité et à la protection de l'environnement (prévention de la pollution du navire, gestion des déchets, règles relatives à la pêche,...).

De nombreuses actions ont été faites mais celles-ci ne sont pas forcément lisibles vues de l'extérieur. Un enseignement spécifique au développement durable d'une heure tous les 15 jours est dispensé au niveau CAP. Il est important que les formations pêche et culture marines au sein des LPM considèrent bien le milieu marin dans sa problématique de milieu fragile et explique les objectifs de développement durable.

Pour l'enseignement supérieur, une action particulière doit être portée afin de mettre pleinement en œuvre l'article 55 de la loi Grenelle qui dispose que l'éducation au développement durable est portée par toutes les disciplines et intégrée au fonctionnement quotidien des établissements scolaires. Les établissements d'enseignement supérieur doivent notamment élaborer un plan vert pour les campus.

Au-delà de la complexité des cursus de formation, conséquence notamment du cadre réglementaire international mais aussi de la multiplicité des spécialités possibles, le manque d'attractivité des métiers de la mer est du surtout à l'image véhiculée autour de ces professions : métiers dangereux, crises de la pêche et avenir de la profession, image du transport maritime systématiquement associé aux pollutions marines ou aux navires « poubelles »,... c'est surtout un travail en profondeur sur la communication autour de ces métiers qui est à faire.

Le cahier ONISEP « La mer, une passion, des métiers » a été envoyé en 40 000 exemplaires dans tous les collèges et lycées français. Ce cahier a été réduit en format A5 pour être distribué en plusieurs milliers d'exemplaires dans les salons d'étudiant ou le salon nautique. Sur internet, le site « www.formation-maritime.fr » permet de découvrir les métiers de la mer, il décrit les cursus, les formations ainsi que les possibilités d'évolution de carrière. Ce site ouvert début 2009 est toujours en cours d'actualisation. Le succès des livrets ONISEP dans les différents salons, l'augmentation des candidats aux concours d'entrée après bac pour la formation de capitaine marine marchande, l'intérêt du grand public pour les sujets liés à la mer en général, montrent que ces métiers sont susceptibles d'attirer l'attention d'un public élargi.

Propositions du comité opérationnel :

- le comité approuve l'objectif des lycées professionnels maritimes (LPM) de délivrer une formation du CAP au BTS comme cela se fait dans les autres secteurs, avec des passerelles permettant à des publics non maritimes d'y accéder en cours de formation ou de carrière ; (actuellement il n'y a pas de BTS) et encourage à mettre en œuvre cet objectif ;

- il approuve la généralisation des baccalauréats professionnels et demande la consolidation du dispositif au sein des LPM (DAM – IGEM – 2010 - 2011) ;

Le comité propose plus particulièrement de :

- lancer une réflexion sur les formations post baccalauréat (en particulier BTS) dans les LPM. Cette réflexion doit conduire à une offre de BTS répondant aux besoins recensés de la profession maritime en lien avec tous les acteurs intéressés. Le comité recommande que le démarrage de cette réflexion ait lieu lors de la prochaine journée de l'éducation maritime qui aura lieu le jeudi 27 mai à Nantes ;

- finaliser la réflexion tripartite sur la ratification de la convention STCW à la pêche et ses conséquences sur le cadre communautaire et réglementaire actuel en confiant cette réflexion au comité spécialisé de la formation professionnelle maritime (2010 – 2011) ;

- s'assurer de la qualité des référentiels de formation à la lecture des obligations liées aux textes réglementaires en matière de protection de l'environnement, prévention des pollutions,.. (Demander à l'IGEM un point de situation au comité spécialisé) ;

- veiller à ce que les formations permettent de replacer le milieu marin dans sa problématique de milieu fragile et expliquent les objectifs de développement durable (Demander à l'IGEM un point de situation au comité spécialisé) ;

- établir et rendre public le plan vert prévu par l'application de l'article 55 de la loi Grenelle pour ce qui concerne l'enseignement supérieur, (direction générale de l'école nationale supérieur maritime /ENSM) ;

- fédérer la communication autour de la profession de marin, mieux accéder à l'information relative à ces professions (multiplicité d'acteurs, portails internet multiples,...) en mettant en place une politique de communication plus claire et cohérente ; notamment il s'agit de mettre en commun un portail d'informations entre les différents acteurs et lui donner les moyens de sa visibilité. Donner mandat au DAM pour initier le processus.

/ Engagement 117 : Structurer et renforcer les établissements de formation aux métiers de la mer ; favoriser les synergies

117.a Développer le label des « lycées des métiers de la mer » et les partenariats avec d'autres secteurs/entreprises du monde maritime.

Problématique :

Le label « Lycée des Métiers » est un outil de valorisation de l'enseignement professionnel inscrit dans la loi. Créé en 2001, le label a évolué au fil des campagnes de labellisation de 2001 et 2002, une circulaire précisait ses apports en février 2003. Il est inscrit dans la loi en avril 2005, l'énonciation des critères et le cadrage ont été précisés par un nouveau décret et une nouvelle circulaire en novembre 2005. 331 lycées sont actuellement labellisés dont 115 rien qu'en 2008, l'objectif affiché par le ministère de l'éducation nationale (MEN) est de 800 en 2011. Un lycée est actuellement labellisé « métiers de la mer » : le lycée de la mer de Gujan-Mestras qui relève du MEN. Cet établissement forme aux métiers de la maintenance navale, de la charpente maritime, de la plasturgie, des cultures marines.

Textes de référence :

Articles D335-1, 2,3 et 4 du code de l'éducation ;

Circulaire MEN 204 du 29-11-2005 ;

Arrêtés de labellisation du MEN.

Principe :

Un cahier des charges (CDC) national en neuf critères ;

Un groupe académique qui adapte de CDC national aux particularités locales, instruit les demandes, propose les établissements au label, suit et évalue les projets.

La délivrance par le recteur de l'académie, la publication par le Ministre de L'EN. Le label doit être renouvelé tous les 5 ans .

Procédure

Demande de l'établissement au recteur d'académie, en concertation avec la communauté éducative, en partenariat avec les milieux professionnels, avec l'accord du conseil d'administration .

Diagnostic par le groupe académique, délivrance du label, rapport de bilan annuel au recteur sur la mise en œuvre des actions répondant aux critères du CDC.

Adéquation des LPM : par définition les LPM correspondent à l'esprit du label. Sur les neuf critères, seul le troisième pose problème dans la mesure où il prévoit « la préparation à une gamme de diplômes du CAP à l'enseignement supérieur ». Cet obstacle pourrait être levé par l'engagement du réseau vers l'ouverture de BTS et/ou de formations complémentaires post bac, ainsi que par la conclusion de réels partenariats avec l'ENSEM.

Eléments issus des discussions :

Les discussions ont montré l'intérêt pour le dispositif mais l'accent a aussi été mis sur le fait que la démarche éducation nationale pouvait être différente de celle des LPM qui sont des lycées professionnels. Ainsi, les jeunes qui entrent en LPM sont en pratique très peu à poursuivre au niveau supérieur. Cette question du passage du secondaire au supérieur et la difficulté qu'il peut y avoir à passer de l'un à l'autre – et donc de la promotion sociale - a été citée plusieurs fois lors des discussions du comité.

Le dossier labellisation doit être monté en tentant de passer le cap de la question de l'enseignement supérieur. Le LPM de Sète entrerait directement dans le cadre car il propose déjà un BTS aquaculture. Le LPM de La Rochelle vient d'être labellisé.

Il est signalé qu'au moment où les équipes de direction des LPM sont très sollicitées par les certifications qualité, inspections CHS, mise en œuvre de la réforme, réflexion DGH, projets d'établissement...il est opportun de préparer soigneusement les outils afin que cette labellisation soit vécue sous l'angle de la

reconnaissance d'un élan et non comme une contrainte administrative. L'intégralité de la procédure relevant du rectorat d'académie de l'EN, la qualité des documents de départ et de l'intervention de l'autorité académique maritime sera déterminante pour le résultat .

L'objectif visé doit être pragmatique avec un « kit » préparé par un LPM et se donner pour objectif le dépôt d'un dossier pour la majorité des LPM pour la rentrée 2011.

Propositions du comité opérationnel :

- Le comité recommande de saisir le ministère de l'éducation nationale pour trouver des solutions au différentiel entre le label des « lycées des métiers de la mer » et la situation actuelle des lycées professionnels maritimes (LPM) (notamment le point relatif à l'enseignement supérieur) (DAM /autorité académique / LPM) ;*
- Si le point précédent peut être résolu, le comité encourage de viser pour la rentrée 2011 l'objectif que l'ensemble des LPM aient déposé un dossier de labellisation ;*
- Le comité suggère pour aider à la réalisation de cet objectif de créer un « kit » label afin de permettre une harmonisation des dossiers en donnant mandat à un LPM qui servirait de pilote pour cette opération.*

IV / Engagement 117 : Structurer et renforcer les établissements de formation aux métiers de la mer ; favoriser les synergies

Il s'agit notamment de conforter le réseau des lycées professionnels maritimes, d'accompagner la mise en place de la nouvelle Ecole nationale supérieure maritime afin d'en faire l'établissement d'enseignement supérieur de référence, de développer les partenariats avec les autres filières d'enseignement, les collectivités...

117.b Favoriser les liens entre chercheurs, universitaires, et professionnels de la mer pour faire de la France une référence internationale en matière de formation aux métiers de la mer. Inciter les établissements supérieurs de formations maritimes à s'installer dans une politique et une stratégie communes par exemple sous la forme d'un cluster ou d'une conférence des grandes écoles maritimes supérieures.

117.c Accompagner le développement de la future Ecole nationale supérieure maritime (ENSM). Développer des synergies en termes de formation entre l'Ecole navale et l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM).

117.d Confirmer la place de la formation maritime à l'Ecole nationale supérieure des techniques avancées.

Problématique : Il s'agit de porter une nouvelle ambition pour l'enseignement maritime de la France qui réponde aux besoins des armateurs français dans un contexte de pénurie mondiale de navigateurs alors que la concurrence entre les formations au sein de l'Union européenne et des pays émergents s'accroît, mais aussi de rendre plus attractive la filière.

1 - La réforme de l'enseignement maritime supérieur

Le projet s'organise autour de points fédérateurs. La formation maritime doit bénéficier d'un meilleur ancrage dans l'enseignement supérieur avec la création d'un établissement public unique sous tutelle du MEEDDM qui doit fédérer les quatre écoles de la marine marchande actuelles. La création de l'école nationale supérieure maritime (ENSM) a été votée au Parlement. Cette nouvelle entité unique créée sur le modèle des autres grandes écoles françaises aura le statut de grand établissement. Une gouvernance forte au plan national préservera une large place à la gestion de proximité des chacun des sites qui feront l'objet de spécialisations quant aux formations. Cette école à haut niveau d'excellence délivrera le titre d'ingénieur et l'enseignement dispensé s'inscrira dans le schéma Licence-Master-(Doctorat). Une activité recherche doit être mise en place et les partenariats qui existent déjà entre les écoles de la marine marchande, différentes universités, écoles d'ingénieurs et le secteur professionnel seront développés voire élargis dans le cadre d'une ouverture internationale et professionnelle.

Dans son discours du 16 juillet dernier sur la politique maritime de la France, le président de la République avait clairement affirmé son choix en faveur de la création d'une école supérieure de formation maritime donnant accès à un diplôme d'ingénieur de la mer.

2 – La perspective d'une plus grande synergie avec les autres formations maritimes

- le réseau des lycées professionnels maritimes (LPM) (117a):

La formation professionnelle maritime secondaire est dispensée au sein du réseau des 12 LPM sous tutelle MEEDDM. Les formations conduisent à la délivrance des CAP, BEP et baccalauréats professionnels. Il est également nécessaire de dynamiser le réseau dans une perspective de plus grande attractivité du secteur. La réforme actuelle de ces baccalauréats professionnels va permettre une diversification des débouchés et un renforcement de l'articulation entre les enseignements secondaires et supérieurs. La création de passerelles entre les lycées et l'ENSM est un facteur clé de réussite de la réforme de l'enseignement maritime, à l'image de ce qui se passe dans la plupart des pays voisins et ainsi que l'appellent de leurs vœux l'ensemble des acteurs de l'enseignement maritime (armateurs, enseignants, syndicats, organisations professionnelles...). Ce rapprochement est également garant de la promotion sociale et de la fluidité entre les différents secteurs du monde maritime (pêche, commerce, plaisance, métiers à terre,...).

- le lien recherche – école – professionnels (117b) :

A l'occasion de la réflexion menée pour la mise en place de la future Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) et des contacts pris sur chaque site, il apparaît que de nombreux partenariats ont déjà été mis en place avec les actuelles Ecoles de la marine marchande. Il en est ainsi avec Euromed-Management à Marseille, le centre du droit maritime et océanique (CDMO) et l'IUP Banque-Finance de l'université de Nantes, et de liens étroits, même s'ils ne sont pas encore formalisés, avec l'Ecole centrale de Nantes. Le site du Havre a un partenariat avec le conservatoire national des arts et métiers du Havre.

La création de l'ENSM a suscité de la part des institutionnels le souhait de pouvoir travailler avec ce nouvel établissement. Il en est ainsi dans les sites bénéficiant déjà de relations étroites avec des établissements d'enseignement supérieur, dans le but de formaliser les mises en commun d'enseignants, de laboratoires de recherche, de moyens.

L'IUP Banque-Assurance s'intéresse à une proximité géographique avec le futur centre ENSM de Nantes pour favoriser ce rapprochement. L'Institut d'études politiques de Rennes souhaite pouvoir établir avec l'ENSM un développement de l'aspect sciences humaines notamment avec le futur centre de Saint-Malo. Enfin le déménagement de l'ENMM de Sainte-Adresse vers le quartier des docks, dans le centre ville du Havre, amènera le futur centre ENSM en plein campus universitaire, suscitant ainsi naturellement des partenariats. L'Institut supérieur d'études logistiques a déjà clairement manifesté son souhait de partenariat avec l'ENSM, de même que l'université du Havre.

La création de l'ENSM, clairement affichée comme établissement d'enseignement supérieur, menant à la délivrance d'un titre d'ingénieur, et l'intégration de son parcours dans le schéma licence-master-doctorat (LMD) crée une véritable dynamique et suscite un intérêt évident de la part d'autres établissements d'enseignement supérieur, du fait même de la reconnaissance de l'enseignement d'officier de la marine marchande qui y est déjà dispensée.

le lien avec l'Ecole navale (117c) :

Avant même la création formelle de l'ENSM, des relations étroites ont déjà été établies avec l'Ecole navale. Les points communs sont nombreux autour de la finalité même de ces deux établissements qui est de former des marins, et plus précisément de futurs officiers de navires, militaires ou civils, avec le titre d'ingénieur. Le parcours accompli par l'Ecole navale pour la délivrance du titre d'ingénieur en application des règles imposées par la Commission des titres d'ingénieurs, est le même que celui qu'a à accomplir aujourd'hui l'ENSM.

L'Ecole navale possède un institut de recherche (IRENAV) institut pluridisciplinaire développé en partenariat avec l'ENSA, dont la thématique générale est orientée vers l'environnement naval et le développement durable maritime, ainsi qu'un groupe de recherches en mécanique et énergétique en environnement naval, et un groupe de recherche en systèmes d'informations géographiques. L'Ecole navale comme la future ENSM vise la formation d'ingénieurs exploitants et non d'ingénieurs de recherche.

Les pistes de collaboration sont nombreuses, travail sur des thématiques communes dans un même laboratoire, labellisation de parcours communs vis à vis de la commission des titres d'ingénieurs, échanges d'enseignants et de formations sur des thématiques jusqu'à présent propres à chaque école (sûreté portuaire, problématiques de l'exploitation des navires de commerce, l'organisation de convois, lutte contre la piraterie, etc).

Une véritable synergie pourrait ainsi se développer en terme de formations entre l'Ecole navale et l'ENSM. L'offre de coopération de l'Ecole navale est réelle.

Un véritable réseau des écoles pourrait voir le jour, grâce à ces mises en commun, posant ainsi les bases de ce que pourrait être à plus long terme un cluster ou conférence des grandes écoles maritimes.

- la formation maritime à l'Ecole nationale supérieure des techniques avancées (117d) :

Le premier ministre dans son discours du 2 décembre à Brest a confirmé la place de l'école nationale supérieure des techniques avancées en indiquant que l'évolution de cette école, dans le cadre renouvelé de l'enseignement supérieur, sera l'occasion d'étudier la création d'un master de génie maritime en liaison avec les écoles d'ingénieurs brestoises.

Eléments issus des discussions :

Les discussions ont confirmé le rôle essentiel de la formation dans la capacité du secteur maritime à s'adapter aux mutations en cours ou à venir, tant pour la pêche que pour le secteur des transports maritimes. Ce point a été aussi souligné lors des débats sur les mutations issues du processus lié à la croissance verte. Ont été notés : globalement une formation de qualité, mais une difficulté à recruter des élèves notamment dans le secteur de la pêche ; la nécessité de veiller à la promotion sociale qui, malgré les passerelles et dispositifs de VAE qui doivent être développés encore, a tendance à être de plus en plus difficile ; ne pas alourdir les formations initiales mais plutôt être formé tout au long de la carrière ; permettre les mobilités entre secteurs.

L'ENSM doit être un moteur de développement et de dynamisme dans ce contexte. Mandat pourrait être donné au directeur général de l'ENSM. La confirmation du rattachement des LPM au réseau de formation du MEEDDM doit permettre de redynamiser le dispositif. L'idée d'un partenariat entre l'ENSM et le réseau des LPM doit être élaboré.

Proposition du comité opérationnel :

Le comité recommande de :

- Favoriser, dans un premier temps au plan européen, la constitution d'un cluster ou une conférence des grandes écoles maritimes (DAM) ;*
- inventer un lien fort entre l'école nationale supérieure maritime (ENSM) et les lycées professionnels maritimes (LPM) dans le cadre de réforme de l'ENSM et de la dynamisation du réseau des LPM (DAM – ENSM - perspective 2011) ;*
- Dans l'attente de la création de l'ENSM, que le comité souhaite le plus tôt possible, désigner rapidement une personnalité (préfigurateur) chargée plus particulièrement :*
 - . sur la recherche à l'ENSM, de définir le cadre général de la recherche, en partenariat notamment avec le centre de recherche de l'école navale (perspective 2011) ;*
 - . sur le volet partenariats, de faire le bilan des partenariats locaux et internationaux propres actuellement à chaque école de la marine marchande afin de préparer le cadre général des partenariats de l'ENSM (perspective 2011) ;*
 - . d'impulser la démarche de s'inscrire dans le cadre des clubs de grandes écoles maritimes supérieures en liaison avec l'école navale et l'école nationale supérieure des industries et techniques de l'armement (ENSIETA) (perspective 2012) ;*
 - . de lancer la création d'un réseau de professionnels pour accompagner les jeunes dans la profession et développer le tutorat et d'étudier, en fonction de l'expérience acquise, comment le dispositif d'accompagnement pourrait être décliné pour la pêche.*

V / Engagement 118 : Améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

Mesure 118.a Améliorer l'accueil, l'orientation et l'accompagnement, y compris en matière de validation des acquis et de l'expérience (VAE), des candidats aux métiers maritimes ou paramaritimes.

Créer un réseau de professionnels pour mieux accueillir et accompagner les jeunes dans la profession de marin et développer le tutorat

Problématique :

Pour tous les métiers de la mer, il faut rendre plus accessible l'information sur les formations et les évolutions de carrière. Cette information passe par une plus grande communication sur les métiers et sur les possibilités pour tous de suivre une formation pour débuter ou faire évoluer sa carrière.

Validation des acquis et de l'expérience (VAE) : mise en œuvre depuis 2004, ce sont près de 400 dossiers VAE qui ont été traités avec un taux de décision favorable en constante progression (85% en 2008). La VAE maritime a été adaptée et étendue en 2008 avec le nouvel arrêté du 24/11/2008. Selon ces nouvelles dispositions, plus de 40 dossiers sont arrivés au secrétariat de l'Unité des Concours et Examens Maritimes, les premiers jurys vont se réunir en début d'année 2010. Le dispositif est récent et les retours d'expérience encore faible. Face au manque de lisibilité du dispositif qui a été signalé un certain nombre de modifications ont été faites : jury national, formation des jurys, accompagnateur, ... Le nombre de ces accompagnateurs a été volontairement limité pour en faire des spécialistes de l'accompagnement VAE. Un bilan a été fait pour les marins issus de la marine nationale souhaitant entrer en janvier 2010.

Eléments issus des discussions :

Des discussions il ressort que les professionnels attendent beaucoup de la VAE mais que celle-ci reste encore mal comprise. Il y a donc encore des progrès à faire (bilans de compétences, préparation des candidats,...) mais les nouvelles dispositions prises récemment vont dans le bon sens en prenant mieux en compte les parcours de chacun notamment dans le cadre d'une commission unique et plus proche du candidat. Il faut traiter la question de l'offre de formations afin que le candidat puisse s'orienter vite et bien. Une autre question posée concerne la VAE collective au sein des entreprises.

Propositions du comité opérationnel

- le comité souhaite faciliter l'accès à la validation des acquis de l'expérience (VAE) notamment à partir des propositions suivantes, sans négliger l'ensemble de la palette des outils de la formation tout au long de la vie dans le contexte de la mobilité professionnelle :

- . veiller à bien prendre en compte les retours d'expérience de ce dispositif sur lequel beaucoup de marins compétent ; formation des jurys, élaboration des rapports de jurys afin de mieux préparer les candidats, (présidence de la VAE) ;*
- . structurer l'accompagnement du marin (formation des accompagnateurs, cadre du dossier, ...) pour la VAE et pour sa mobilité professionnelle ;*
- . assurer une meilleure information sur l'offre de formation (stages, cycles de formations,...) offerte par l'ENSM et les lycées professionnels maritimes sur un portail unique (réflexion à mener sur ce portail unique en liaison avec les recommandations sous l'engagement 114) ;*
- . travailler sur la question d'une VAE collective au sein des entreprises maritimes (organisations professionnelles).*

PLURI-ACTIVITES

Engagement 19: Faciliter l'exercice par les pêcheurs de la pluri-activités

Mesure n°19.a Reconnaître l'exercice par les pêcheurs de services d'intérêt général (collecte de données, ramassage de macros déchets, l'appui aux luttes contre la pollution). Adapter à cet effet la réglementation pour permettre la pluri-activités et prévoir la mise en place des mécanismes de financement, d'équipement et de formation nécessaires.

19b. Permettre, au moyen d'un cadre réglementaire simple et garantissant des conditions de sécurité appropriées, l'embarquement de passagers, qui constitue une réelle piste de diversifications de la petite pêche côtière et de l'aquaculture marine vers l'écotourisme (pescatourisme).

Problématique :

L'organisation du travail à la pêche va devoir être reconSIDérée avec une pêche moins intensive, des modes de capture plus sélectifs et moins énergivores, des pratiques écolabellisées, une organisation sûrement différente du temps à la mer et à terre. Il sera nécessaire d'imaginer une nouvelle gestion du temps notamment lors des périodes d'interruption de l'activité liée aux repos biologiques, fermeture de zones, etc.... Une diversification des activités devra aussi être recherchée en complément. Cette diversification ne peut être que secondaire dans l'activité et n'est en aucune façon la solution aux mesures d'adaptation de la pêche. Deux exemples ont été cités : la récupération des macro déchets et le pescatourisme.

La récupération des macros déchets : l'implication des marins pêcheurs dans la protection de l'environnement s'est traduite par le développement d'une activité spécifique consacrée au nettoyage des macros déchets en mer, les impacts des éléments visibles, solides et abandonnés par l'homme sur l'environnement et sur l'activité économique étant devenus trop importants pour être ignorés.

Les activités liées au nettoyage de la mer, à savoir le ramassage des engins de pêche perdus et des déchets (autres que ceux produits par les équipages), sont pour la première fois prises en compte comme activités professionnelles à part entière et sont soutenues par le Fond Européen pour la Pêche et par les contrats bleus, conventions visant à encourager des pratiques de pêche particulièrement respectueuses de la ressource et des actions permettant de contribuer à la protection et à une meilleure connaissance de l'environnement marin. Pour 2008, environ 600 navires ont été concernés par les contrats bleus et 390 par la mesure relative au nettoyage de la mer.

Les réflexions et les expérimentations en cours sur l'adaptation nécessaire des navires à cette nouvelle fonction mais aussi, l'importance des dispositifs de réception et de traitement envisagés, renforcent l'idée d'une nécessaire pérennisation.

Cette fonction de protection et de nettoyage de la mer peut participer à conforter l'activité des marins pêcheurs qui la mettent en œuvre, en créant une diversification qui les pose en promoteurs des usagers responsables de la mer. Elle répond à une nécessité sociale et économique pour la navigation, s'inscrit dans la durée et offre la perspective d'un complément de revenu durable.

Le pescatourisme : la pratique de l'activité de pêche-tourisme par les navires professionnels est l'une des options de diversification offrant un fort potentiel pour des régions côtières attirant un flux touristique important. En tant qu'offre culturelle en matière de loisirs, le développement de cette activité, en plus de pouvoir améliorer la rentabilité des entreprises du secteur, jouerait un rôle important dans la découverte de la culture de la mer et des hommes qui en vivent. Alors que le tourisme de masse peut constituer une menace pour le maintien et la cohésion des communautés côtières, le développement de cette activité participerait au contraire au renforcement des identités culturelles. Des exemples de réussite existent en Espagne et en Italie. Aujourd'hui les conditions de ce succès n'existent pas complètement en France. Le cadre réglementaire, qui a commencé à évoluer, doit encore faire l'objet d'une attention particulière tant pour ce qui concerne les questions relatives à la sécurité du navire, au statut de l'activité et des personnes embarquées, au régime fiscal des entreprises.

Eléments issus des discussions

Ces questions certes importantes ne peuvent être une alternative à la pêche mais uniquement des activités complémentaires même si, dans certains cas, elles peuvent être non négligeables pour l'entreprise, le plus souvent de petite taille. Les discussions ont plutôt tourné autour du pescatourisme. Un groupe de travail administrations (MEEDDM, Budget, MAAP) – CNPM – AGLIA a été créé en février 2010 afin de faire progresser le cadre actuel. Sur le cadre général de ces activités annexes à la pêche, il a été souligné que l'agriculture avait de l'avance sur le secteur de la pêche et qu'il était nécessaire que cette expérience puisse être déclinée de façon identique. Il a ainsi été demandé de voir dans quelle mesure le cadre agricole pouvait être transposé ou adapté aux activités annexes à la pêche.

Propositions du comité opérationnel :

- le comité se réjouit de la création en février 2010 du groupe de travail sur le pescatourisme auquel participent l'AGLIA, le comité national des pêches et les administrations concernées (affaires maritimes – budget – agriculture et pêche) et lui recommande de proposer des mesures concrètes sur le pescatourisme ;

Le comité préconise encore de :

- étudier dans quelles mesures des expérimentations sur le pescatourisme peuvent être organisées au sein des projets territoriaux annoncés dans le cadre des métiers liés à la croissance verte ;

- élargir le mandat du groupe de travail sur le pescatourisme aux autres formes de pluri-activités telles que la gestion des macro déchets (notamment pérenniser un dispositif analogue aux « contrats bleus »)

- expertiser une transposition du cadre agricole lié à la pluri-activités à la pêche (Ministère de l'agriculture de la pêche et de l'alimentation).

SOCIAL

Engagement 42 : Initiatives en matière sociale

42.b Elaborer une analyse comparée des différents classements existants pour les pavillons dits « de complaisance » en prenant en compte également les évaluations faites par les acteurs sociaux et environnementaux.

Problématique :

L'immatriculation des navires est un droit souverain des Etats. L'immatriculation dite de complaisance désigne le fait pour certains Etats d'immatriculer des navires qui ne présentent avec eux aucun lien substantiel, à seule fin de générer des revenus ; la contrepartie pour l'armateur étant de se libérer des réglementations nationales de l'Etat d'origine. Les situations relatives aux différents registres sont cependant très contrastées et la vision doit être nuancée car les situations sont multiples.

Les syndicats de marins, et en particulier l'International Transport Federation, ont entrepris une lutte contre les immatriculations de complaisance. L'ITF a formulé en 1974 une définition de la complaisance (lorsque la propriété et le contrôle d'un navire ne se situent pas dans le pays dont il bat le pavillon) à fin de disposer d'un critère. Ces critères ont quelque peu vieilli aujourd'hui, l'ITF a élargi son champ d'intérêt aux seconds registres et à certains registres purement nationaux et une plus grande attention a été apportée à la juridiction effective exercée par le pavillon, notamment en matière sociale.

Les Etats ont de leur coté cherché à mieux contrôler les applications des conventions internationales observant les non respects ou applications différencierées de certaines normes par certains pavillons. Ont ainsi été développés les contrôles par l'Etat du port leur permettant d'intervenir nonobstant la question juridique liée au registre. Les navires sont contrôlés, il leur est appliquée les conventions qui constituent le socle fondamental de règles à respecter et chaque année la compilation des résultats des contrôles permet d'établir un classement des registres : blanc, gris ou noir. La procédure est claire, acceptée et transparente. Des progrès importants ont pu être faits sur le volet lié à la sécurité, habitabilité, lors des contrôles organisés dans le cadre du memorandum de Paris (MOU). Aujourd'hui il reste un champ très important de progrès pour améliorer le volet « humain ».

La convention du travail maritime doit devenir un outil essentiel pour l'amélioration des conditions sociales et un outil de classement au même titre que les autres conventions pertinentes. Il sera reconnu au niveau international. La convention du travail maritime représente une voie de progrès. Elle a vocation à devenir le socle social du transport maritime. Cette convention entrera dans le dispositif des grandes conventions internationales. Lorsqu'elle aura été mise en œuvre, elle sera intégrée dans les classements des mémoranda d'entente et participera au classement des registres. Aujourd'hui, la France ne peut pas classer seule les différents registres.

Eléments issus des discussions

Deux éléments sont issus des discussions. Tout d'abord la reconnaissance de la convention du travail maritime comme promoteur et garantie d'une prise en compte du facteur humain et social à bord. Il est important que cette convention prenne toute sa place notamment dans les contrôles par l'Etat du port, cette convention entrant au même titre que les conventions liées à la sécurité dans le classement des pavillons par les memoranda. Il a été signalé le rôle important que les partenaires sociaux auront à jouer dans le comité de suivi de l'OIT chargé d'en suivre la mise en œuvre. Les attentes sont très fortes, aussi une grande vigilance s'impose notamment dans l'application qui sera faite de cette convention par certains pavillons.

Les partenaires sociaux ont exprimé leurs interrogations et doutes concernant la capacité de l'Etat à assurer ses missions de suivi des navires et de contrôles des navires dans les ports alors que les préoccupations liés à la sécurité, à la protection de l'environnement, au volet social lié à la situation des marins à bord des navires sont croissantes. Notamment les effectifs des inspecteurs chargés du contrôles ont été cités.

Proposition du comité opérationnel :

Le comité considère que :

- la ratification et la mise en oeuvre de la convention du travail maritime paraît le moyen le plus pertinent pour assurer un minimum social applicable à tous les pavillons et sanctionné par le contrôle par l'Etat du port déployé sans discrimination de pavillon et avec volontarisme ;
- il faut privilégier le cadre prévu par le comité de suivi de l'OIT (réunion tripartite Etats / partenaires sociaux / armateurs) pour rendre effective cette convention ;
- l'Etat doit se donner les moyens d'assurer efficacement ses missions de contrôle de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon au titre de la convention du travail maritime au travers des effectifs d'inspecteurs chargés du contrôle ;
- la capacité de la France à être moteur à l'international auprès de ses partenaires repose en effet sur sa capacité à assumer pleinement ses missions de contrôles de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon au travers de son réseau de centres de sécurité des navires.

Engagement 42 : Initiatives en matière sociale

Mesure 42 – e : les organisations professionnelles et syndicales s'engagent à ouvrir une négociation sociale afin de faire évoluer le classement du pavillon bis français, aujourd'hui classé dans les pavillons de complaisance

Problématique :

Le registre international français (RIF) créé en 2005 a été classé, dès la publication de la loi RIF, « pavillon de complaisance » près de l'ITF (International Transport Workers' Federation), fédération internationale de syndicats. Ce classement a été obtenu par les syndicats français de marins (intersyndicale CFDT/CGT/FO), l'ITF ayant procédé à ce classement sur la proposition unanime de ses syndicats nationaux adhérents.

Eléments issus des discussions

La partie syndicale a indiqué qu'elle était ouverte à la négociation avec les armateurs. Une réponse de principe d'ouverture au dialogue leur a été faite par la fédération des armateurs.

Proposition du comité opérationnel :

- Le comité invite les partenaires sociaux à ouvrir rapidement un dialogue paritaire sur le dossier du RIF (le DAM favorisera ce dialogue).

Engagement 85 : mutualisation des moyens publics nationaux

Mesure n°85.c. : Favoriser la coopération entre les inspecteurs ITF et les services de l'État dans le traitement des navires en situation d'abandon ou de pré-abandon.

Problématique : la crise économique actuelle s'accompagne, depuis le dernier trimestre 2008, d'une recrudescence forte de cas d'abandon d'équipages de navires. Ce phénomène auquel nous avions été confrontés dans la fin des années 90 et le début des années 2000 s'est réduit lors des années de croissance du secteur maritime mais sans jamais disparaître. Il est mondial. L'abandon de marins atteste de la corrélation sur ces navires entre le non-respect des normes techniques et celui des règles sociales. Il se caractérise par la rupture des liens entre l'armateur et les marins, non payés, souvent depuis plusieurs mois, démunis de moyens de subsistance et non rapatriés et pose la question de la responsabilité de l'État du pavillon ; ce sont toujours des situations humainement dramatiques.

La France s'est impliquée depuis plus de dix ans dans la recherche des moyens permettant de faire face à ces situations. Ce phénomène étant mondial, il est apparu nécessaire de mettre en place un outil international contraignant permettant la prévention et le traitement de l'abandon des gens de mer. La France a donc soutenu la création en 1999 d'un groupe de travail d'experts tripartite de l'Organisation Internationale Maritime (OMI) et de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), dont elle a présidé les sept premières sessions.

Les travaux de ce groupe OMI/OIT ont permis d'adopter en 2002 deux résolutions (A.930 et A.931) définissant l'abandon et fournissant des indications aux gouvernements et aux armateurs pour la mise en place de mesures adaptées. Ils se sont conclus en mars 2009 sous forme d'une proposition de cadre contraignant. L'adoption de ces conclusions par le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration de l'OIT, devrait se traduire par un des premiers amendements à la Convention du Travail maritime, 2006, de l'OIT (CTM). Cette convention est en cours de ratification par la France.

Dans l'attente, il faut faire face aux situations concrètes dans nos ports. Sur le plan national, après un certain nombre d'expériences qui permis de mieux connaître ces situations, a été décidé en 2002, à la suite des résolutions OMI/OIT, la mise en place d'un fonds d'action d'urgence financé par le budget de l'État.

Confié à l'Association pour la gestion des institutions sociales maritimes (AGISM), ce fonds permet, dans le cadre d'une coordination assurée par l'autorité maritime au niveau local (directions départementales des affaires maritimes), d'agir rapidement en liaison avec les représentants de la Fédération Internationale des ouvriers des Transports (ITF) et avec les associations, notamment celles de la Fédération des Associations d'Accueil des Marins (FAAM), qui leur viennent en aide. L'Office Français d'Intégration et d'Immigration (OFII), associé dès la création du dispositif, intervient lors de la phase de rapatriement des marins qu'il prend en charge.

Eléments issus des discussions

Le cadre actuel fait l'objet d'un consensus car il permet de répondre aux urgences de façon efficace. Néanmoins l'accent a été mis sur l'année 2009 particulièrement touchée par les situations de marins abandonnés et la nécessité de conforter le dispositif de plusieurs façons : formaliser le cadre, veiller à ne pas sous-estimer les besoins du fonds actuel, conforter le rôle de l'AGISM (activités assimilées à une délégation de service public).

Propositions du groupe opérationnel

Le comité préconise de :

- formaliser rapidement le dispositif national d'aide aux marins abandonnés (circulaire DAM à publier au 1^{er} semestre 2010) ;
- ériger en réunion annuelle la rencontre avec les organisations syndicales affiliées à ITF accompagnées de leurs inspecteurs, telle qu'elle s'est tenue en janvier 2010, afin de faire le bilan de chaque année passée et envisager les perspectives ;
- conforter le rôle et le mandat de l'Association pour la gestion des institutions sociales maritimes (AGISM), notamment dans le cadre du renouvellement de la convention la liant à la DAM et inscrire son rôle de service public dans la circulaire précitée ;

- veiller à l'effectivité du fonds d'action d'urgence afin de ne pas se trouver en rupture de paiement (DAM) ;
- promouvoir à l'international le dispositif relatif à l'abandon des marins issu du groupe de travail OMI/OIT dans une perspective de premier amendement à la convention du travail maritime.

Engagement 108 : Promouvoir les activités économiques liées à la mer et le développement durable de ces activités

108.b Rendre plus lisibles les rémunérations dans le secteur de la pêche (faire connaître a minima des salaires minimaux garantis) sans remettre en cause la rémunération à la part.

Problématique :

Les divers modes de rémunération des marins sont prévus à l'article 31 du code du travail maritime (CTM) qui dispose que « *le marin est rémunéré, soit à salaires fixes, soit à profits éventuels, soit par une combinaison de ces deux modes de rémunération* ».

La rémunération à profits éventuels, plus connue sous le nom de rémunération à la part, consiste, pour le marin, à percevoir en échange de son travail, une part du profit de l'expédition. Ce mode de rémunération est pratiqué dans les armements de pêche artisanale et semi-industrielle. C'est, à la pêche, une pratique issue de l'histoire et une constante que l'on trouve dans le monde entier. Le secteur de la pêche y est très attaché.

Si ce type de rémunération est apparu avantageux pour les marins pendant de nombreuses années, la situation a évolué à partir de la crise de la pêche de 1993. Par ailleurs, il n'y avait pas à l'époque de définition claire des dépenses à inclure dans les frais communs. De ce fait, une réflexion a été conduite sur la rémunération à la part, à laquelle ont été largement associés les professionnels ; cette réflexion a abouti à une série de propositions qui ont été reprises dans la loi d'orientation sur la pêche et les cultures marines du 18 novembre 1997, complétées par la loi de modernisation sociale du 17 janvier 2002 et l'ordonnance du 12 juillet 2004 et à des modifications du code du travail maritime.

Enfin, en application de la loi du 17 janvier 2002 et des articles 25-1 et 34 du code du travail maritime, des accords nationaux concernant l'ensemble de la pêche ont mis en place, d'une part, le calcul de la durée du travail sur une base annuelle en nombre de jour de mer (225 jours) et, d'autre part, la détermination du SMIC sur une base annuelle. Ces accords ont prévu, en outre une rémunération annuelle brute garantie. En février 2008 les partenaires sociaux ont conclu un accord visant à mettre en œuvre le versement d'une rémunération minimale mensuelle dans le cadre d'un lissage sur l'année civile. Cet accord n'a pas été étendu à ce stade compte tenu de certaines difficultés pratiques de mise en œuvre.

Eléments issus des discussions

Deux sujets sont ressortis des discussions: la nécessité de trouver une solution viable techniquement au minimum garanti mensuel tandis que le cadre actuel est celui d'une rémunération lissée sur l'année.

La rémunération est également un élément important de lisibilité et d'attractivité de la profession de marin. Compte tenu du contexte de difficulté à recruter et à offrir une image d'avenir aux jeunes, il est important de pouvoir communiquer sur le niveau des rémunérations. Une comparaison entre salaire embarqué et salaire à terre à niveau de qualification équivalent reste actuellement très difficile à faire en l'absence de transparence. Or cette comparaison serait bénéficiaire au secteur. Dans les travaux du contrat d'études prospectives sur les pêches maritimes de 2003 figurait cette proposition relative à la communication sur la rémunération, facteur d'attrait dans la profession mais qui reste un sujet « tabou ». Même si ces rémunérations gardent un caractère aléatoire, ce point est important notamment dans la mesure où actuellement seule une petite minorité des nouveaux entrants dans la profession (30%) a une attache avec le milieu maritime. Communiquer sur des fourchettes de salaires dans les fonctions de base est également notée comme une piste. Les difficultés pratiques ont ensuite été soulignées : existence d'autant de salaires minima que d'entreprises, décalage souvent important entre le salaire minimum et le salaire réel, saisonnalité du secteur, concurrences entre métiers,....

Il est cependant inutile de créer des dispositifs complexes. L'observatoire des métiers à la pêche doit pouvoir être en mesure de suivre quelques rémunérations types issues de situations courantes et proches du jeune marin en formation. Il est ainsi nécessaire de pouvoir suivre la rémunération de quelques fonctions sur des navires et/ou métiers types : un matelot à la pêche au large, un mécanicien, ... il ne s'agit pas de déchiffrer la rémunération d'un patron de pêche mais de connaître des éléments d'ordre de grandeur d'un mécanicien ou d'un matelot en début et après quelques années de carrière car l'objectif vise les jeunes.

Propositions du comité opérationnel:

Le comité recommande de

- finaliser le dispositif de lissage de la rémunération à la part dans le cadre d'un outil pragmatique et applicable simplement ; le comité invite l'Etat à l'extension de l'accord des partenaires sociaux (DAM en lien avec partenaires sociaux, CNPM, coopération) ;

- le comité invite les partenaires sociaux de la pêche à mandater l'observatoire des métiers à la pêche pour élaborer un travail autour de la détermination de quelques rémunérations types (ordre de grandeur de la rémunération d'un mécanicien ou d'un matelot en début de carrière et après quelques années) afin d'offrir des éléments de transparence et d'informations aux jeunes s'intéressant à ces carrières et métiers à la pêche). Le comité préconise que ce point soit évoqué dès le prochain comité spécialisé de la formation professionnelle maritime de juin 2010.

Engagement 113 : Incrire la France dans une démarche d'exemplarité

Pour être en mesure de porter efficacement dans les instances internationales et communautaires les avancées juridiques propres à garantir la valorisation des emplois maritimes, la France doit : mesure 113.c Contribuer à rendre effective l'application des conventions de l'OIT relatives aux gens de mer et suivre l'évaluation de cette application par l'OIT.

Cette mesure rejoint directement ou indirectement les engagements n°40, 41, 42, 44, 48, 11

Problématique : la mesure renvoie à la ratification de la Convention du Travail maritime, 2006, pour la marine marchande, et la Convention (n°188) sur le Travail dans la pêche (2007).

Deux conventions majeures concernant le monde maritime viennent d'être adoptées par l'Organisation internationale du Travail (OIT), la Convention du Travail maritime, 2006, pour la marine marchande, et la Convention (n°188) sur le Travail dans la pêche (2007).

La dégradation des conditions de travail et d'emploi constatée au cours des années 90 à bord des navires, l'insécurité maritime découlant de la présence de navires sous normes techniques mais aussi sociales, ont conduit à l'adoption lors de la Conférence internationale du Travail à Genève, en février 2006, sous Présidence française, de la Convention du travail maritime, à la quasi unanimité des gouvernements. Ce succès découle d'un consensus fort entre partenaires sociaux attesté par leur « accord de Genève » en janvier 2001, et du soutien, au sein du Bureau international du Travail, de l'ensemble des gouvernements. La convention du Travail maritime établit un socle minimal de normes sociales internationales dont l'application sera vérifiée dans le cadre d'un contrôle effectif et direct des navires faisant escale dans les ports. Au contrôle de la norme technique s'ajoutera donc celui des normes sociales. Le dispositif de contrôle de l'Etat du port intégrera les normes de la Convention, au sein du mémorandum d'entente de Paris (Paris MOU), pour ce qui concerne l'Europe. A ce titre les navires devront faire l'objet d'une « certification sociale » établie par l'Etat du pavillon, innovation forte et qui concerne d'ailleurs l'ensemble du monde du travail.

Cette convention qui devrait entrer en vigueur dans le courant de l'année 2011 complètera les grandes conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et participera de la régulation du secteur. Le secteur maritime fait ainsi preuve d'innovation en présentant dans le cadre de l'OIT une véritable réponse aux défis de la mondialisation. Au niveau européen, les partenaires sociaux ont conclu un accord le 18 mai 2008 en vue de l'application de cette convention, qui s'est déjà traduit par l'adoption de la directive n°2009/13. Un autre instrument communautaire concernera le contrôle de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon.

Etat du dossier : A plusieurs reprises, le gouvernement et, plus récemment, le Président de la République, lors de son intervention à Genève le 15 juin 2009 devant la Conférence internationale du Travail, ont pris l'engagement pour la France de ratifier la convention du Travail maritime. Les travaux d'expertise concernant ces deux conventions ont été menés et le Parlement informé dans le cadre de la procédure de *soumission* des conventions prévue par la constitution de l'OIT. C'est ainsi que deux courriers du ministre du travail ont été adressés à l'attention des présidents des deux assemblées. Les consultations des partenaires sociaux nationaux au sein de la commission consultative dite « commission 144 » présidée par le ministre du Travail et des organisations d'armateurs et de gens de mer et de pêcheurs ont été également menées et ont donné lieu à un avis favorable, à l'unanimité, de même pour ce qui concerne le Conseil Supérieur de la Marine Marchande (CSMM).

L'étude d'impact relative à cette ratification avant étude par le Conseil d'Etat est en cours pour une ratification souhaitée en 2010.

De son côté le Mémorandum d'entente de Paris (Paris MOU) poursuit des travaux, particulièrement au sein de la *Task Force 35* sur l'élément humain, présidée par la France, en vue de se préparer à la prise en compte des normes de la CTM dans les contrôles par l'Etat du port.

La France participe activement à la promotion de ces conventions dans les contacts qu'elle a tant avec les Etats du pavillon que les Etats qui disposent de viviers importants de marins. La France poursuivra son action au sein de l'OMI dans le cadre de la nomination de l'ambassadeur auprès de cette organisation.

Propositions du comité opérationnel

- le comité appelle à ratifier la convention du travail maritime et la convention (188) sur le travail dans la pêche dans les meilleurs délais ;

Il préconise encore de :

- promouvoir ces conventions dans les instances internationales (notamment au sein de l'OMI) et auprès des partenaires de la France et en particulier auprès des pays qui disposent d'importants effectifs de marins ;

- participer (Etat, partenaires sociaux) activement au comité de suivi de l'OIT chargé de suivre la mise en œuvre de ces conventions.

- encourager les partenaires sociaux à lancer une négociation en vue de conclure un accord au niveau communautaire sur la convention (188) sur le travail dans la pêche.

Engagement 118. Améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

118.b- porter une réflexion au plan international et au niveau européen sur la fatigue des équipages à bord des caboteurs quelque soit le pavillon utilisé, avec pour objectif de mieux garantir la sécurité maritime et d'assurer une veille de qualité

118.c-promouvoir une politique déterminée de prévention à bord des navires de manière à améliorer les conditions de travail et d'emploi

Problématique :

Jusqu'à présent les réglementations internationale et communautaire se sont concentrées sur les référents techniques en faisant une part moindre au volet humain, plus complexe. Les enjeux futurs seront concentrés autour de cette composante. Les deux conventions de l'OIT au commerce et à la pêche (convention du travail maritime) constituent un signal fort. Par ailleurs la nature du métier de marin a beaucoup évolué depuis ces dernières dizaines d'années: niveaux réduits d'effectifs, réduction des temps de relâche dans les ports, schémas d'exploitation et de navigation intensifs, augmentation des réglementations, sont autant de pression supplémentaires sur les équipages.

Etat du dossier :

La fatigue des gens de mer constitue une voie importante d'analyse. En effet les rapports des bureaux enquêtes et accidents français et d'autres pays européens montrent que les modes de fonctionnement de certains opérateurs conduisent à des situations accidentogènes du fait du non respect des rythmes humains. Ces problématiques sont complexes car difficilement mesurables. Les composantes d'exploitation ne sont pas assez prises en compte dans la détermination des niveaux d'effectifs. La fatigue, les heures de travail, et le niveaux d'effectifs sont liés. La situation est particulièrement vraie pour les petits caboteurs qui pratiquent une navigation intensive en Europe avec une organisation du travail en deux bordées (deux officiers dont le capitaine pour le quart). Une centaine de ces petits navires touchent nos côtes.

Actions en cours :

La France se veut volontariste sur la question des effectifs dans le cadre de la révision de la convention STCW et de la résolution A890 sur la détermination des effectifs actuellement en cours de négociation à l'OMI.

De façon pratique, la France souhaiterait mener une campagne expérimentale visant à étudier la situation de ces petits caboteurs au regard des règles relatives à l'organisation du travail à bord et démontrer que le plan d'armement de certains navires n'est pas compatible avec la sécurité maritime. La campagne serait menée par certains centres de sécurité des navires et se placerait dans le cadre des contrôles effectués dans le cadre de l'Etat du port. Les navires seront ciblés, et un volet humain détaillé compléterait la visite. Il consisterait à vérifier que le cadre international est bien respecté: surcharge chronique de travail ou absence chronique de repos. L'objectif serait de présenter les résultats de cette étude – si ceux-ci sont pertinents – au niveau européen (Commission et agence de sécurité) et international (OMI). Il faut cependant souligner les contraintes de charge des centres de sécurité des navires notamment dans le cadre notamment des objectifs fixés par le mémorandum de Paris sur le contrôle de l'Etat du port et la mise en place de la convention du travail maritime.

D'autres voies de progrès pourront être déclinées :

- Le plan sécurité à la pêche a complété les mesures prises en faveur de la sécurité par des dispositifs liés à la composante humaine. Cet objectif a consisté notamment à mettre en place un ambitieux projet de formation des marins-pêcheurs tout au long de la carrière avec la mise en place d'un programme de formation sur 3 ans touchant 5000 marins.

Les formations pratiques vont démarrer début 2010 au sein du réseau des lycées professionnels maritimes et des centres agréés. La promotion du projet de formation tout au long de la vie est une composante importante. Il s'agit de promouvoir ce projet et veiller à ce que la profession s'y investisse. Il conviendra aussi d'établir un bilan des 3 ans et de voir dans quelle mesure le projet doit être poursuivi et selon quelles conditions.

- La prévention des risques professionnels est une composante essentielle de ce volet humain. Les engagements européens, établis pour 2007-2012, proposent la mise en place d'un cadre législatif moderne et efficace, et exposent comme priorité la diminution des accidents au travail, en centrant les efforts sur la formation, la diffusion de l'information et l'efficacité préventive de la surveillance de la santé, l'identification des risques nouveaux et des progrès accomplis. Au niveau national, un plan santé au travail est prévu pour la période 2010-2014. Il est essentiel de décliner ces préoccupations d'ordre public au niveau maritime. Un plan d'action national de prévention des risques professionnels devra être élaboré en 2010 dans le cadre des travaux du conseil supérieur des risques professionnels et du bien-être des gens de mer.

- La lutte contre les addictions devra être prise en compte à tous les niveaux (lycées, écoles, à bord des navires) avec notamment la mobilisation du service de santé des gens de mer en concertation avec les professionnels.

Eléments issus des discussions:

La question de la fatigue des gens de mer est une question importante. Elle a été renvoyée à la question des effectifs à bord des navires. A été citée par la partie syndicale la nécessité de prévoir des règles européennes. Un intérêt a été porté au projet d'étude sur la fatigue tout en notant la difficulté de mener cette étude de différents points de vue : le ciblage des navires, la technicité requise et le travail d'enquête nécessaire pour aboutir, la disponibilité des inspecteurs de la sécurité des navires compte tenu des autres engagements notamment communautaires et internationaux en terme de contrôles.

La nécessité de renforcer le volet humain a été souhaitée par les parties : formation sécurité tout au long de la carrière, question des risques professionnels, sujets des addictions.

Propositions du comité opérationnel :

Le comité recommande de :

- financer une étude sur la fatigue des équipages des navires caboteurs escalant dans les ports français (étude 2010 – 2011) ;
- favoriser systématiquement la concertation préalable des acteurs (Etat, partenaires sociaux, industrie) avant les sessions de l'OMI et de l'OIT ;
- faire la promotion au niveau communautaire et international de l'importance de la composante humaine et de la problématique de la fatigue à bord des navires. Notamment le comité invite notre pays à oeuvrer à une définition relative à la détermination des effectifs à bord en saisissant l'opportunité de la révision de la résolution de l'OMI A 890.
- veiller à la prise en compte au plus haut degré de l'élément humain au sein de l'OMI par la voix de notre délégation ; le comité invite notre pays à oeuvrer à inscrire le volet humain à l'agenda international et communautaire à venir (2011) ;
- le comité demande un point annuel régulier sur l'avancement du plan de formation à la sécurité élaboré sur 3 ans pour le secteur de la pêche et notamment la participation aux stages de formation afin de mesurer l'efficience et la mobilisation autour du projet. Il faut veiller à ce que les professionnels de la pêche se mobilisent pour la réussite de ce projet innovant qui constitue une piste de progrès ;
- élaborer en 2010/2011 un plan pluriannuel d'action national de prévention des risques professionnels et un plan d'action national contre les addictions dans le cadre des travaux du conseil supérieur des risques professionnels et du bien-être des gens de mer ;
- intégrer l'apport de la nouvelle convention SCTW en matière d'élément humain dans les référentiels de formation des officiers de la marine marchande et des marins (2012). Le comité invite à conduire rapidement une réflexion sur l'utilisation des simulateurs en tant qu'outil pédagogique de mise en situation.

V / Engagement 118 : Améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

Mesure 118.e : Appliquer en France les lignes directrices européennes relatives au soutien de l'emploi maritime.

Mesure 118.f : Relancer le projet de directive relatif aux conditions des équipages à bord des services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre Etats

Problématique :

Sur la cadre communautaire, deux communications communautaires ont été produites récemment sur le maritime : la première, de 2007, porte sur la politique maritime intégrée et la seconde, de 2009, concerne les objectifs stratégiques de la politique du transport maritime jusqu'en 2018.

Dans le cadre de la politique maritime intégrée, la Commission souhaite notamment, pour ce qui concerne les questions relatives au gens de mer, revaloriser les qualifications professionnelles, encourager la formation de pôles d'activités maritimes multisectoriels, stimuler l'innovation technologique, créer un socle de connaissances et d'innovations et offrir une plus grande qualité de vie dans les régions côtières. Rien de vraiment neuf n'apparaît par rapport aux problématiques actuelles en terme d'emplois. La communication relative aux objectifs stratégiques du transport maritime sur la période 2008-2018 comporte un volet ressources humaines, compétences et savoir-faire. L'objectif vise à adopter des mesures positives favorisant les carrières complètes dans les sphères touchant le maritime, rehausser l'image du transport maritime, faciliter la mobilité des main d'œuvre, soutenir le travail mené par l'OIT, assurer le suivi de la réglementation sociale, mettre en œuvre des mesures de simplification et trouver un juste équilibre entre les conditions d'emploi des gens de mer et la compétitivité de la flotte. Il ne s'agit pas de lignes directrices européennes spécifiques au soutien de l'emploi maritime. Globalement, ces problématiques déclinées lors du Grenelle de la mer se retrouvent dans ces communications générales.

La Commission Européenne a indiqué souhaiter travailler en 2011 sur le volet humain. Parmi les thèmes en préparation pourraient figurer la convention du travail maritime, les questions liées à la formation et à la mobilité, la fatigue, les addictions ou encore les labellisations. Les supports juridiques - directives, communication, colloque - sont à ce stade inconnus.

Sur la question des navires à passagers, les liaisons maritimes entre deux Etats membres de la Communauté européenne sont des liaisons internationales dont l'accès ne fait pas l'objet de restriction concernant l'accès au marché. Les navires, quelque soit le pavillon, peuvent y accéder, en appliquant les conditions sociales déterminées par l'Etat du pavillon.

Une tentative de solution avait consisté en un projet de directive sur les conditions d'équipages des navires à passagers. Le projet de directive communautaire de 1998 sur les conditions d'équipages des navires à passagers de ligne régulière intracommunautaire entendait, sans remettre en cause en tant que tel le principe du libre accès au marché pour les navires de tout pavillon, imposer aux navires non communautaires les conditions sociales de l'Etat de la Communauté européenne avec lequel le service maritime présentait le plus fort lien ou, pour les navires communautaires, les conditions applicables aux résidents de l'Etat du pavillon.

Aucun accord n'avait pu être trouvé entre les Etats membres lors de l'examen de ce projet. La France, pour sa part, avait soutenu le projet. Les interrogations sur le rôle du pavillon, sur le respect de la libre prestation de service et sur la portée des engagements pris à l'Organisation Mondiale du Commerce, ont empêché un consensus en faveur du projet. Des objections d'opportunité économique avaient également été formulées.

Les difficultés de principe et les divergences profondes qui s'étaient manifestées lors des discussions concernant le projet de directive sur les conditions d'équipages des navires à passagers, ont démontré que ce sujet était très sensible et complexe. Néanmoins, considérant le soutien que ce projet avait recueilli auprès d'un certain nombre d'Etats membres et son intérêt toujours actuel et pressant, la France a exploré à plusieurs reprises auprès de la Commission européenne et de la présidence de l'Union Européenne, la possibilité de relancer l'examen d'un projet de directive.

La France était notamment intervenue lors de la préparation des conclusions du conseil sur l'emploi maritime. Néanmoins, les discussions qui se sont déroulé pour aboutir aux conclusions du conseil sur l'emploi maritime ont clairement montré que les positions des Etats n'avaient pas évolué dans un sens favorable depuis 1998. Reflétant le faible soutien reçu par la position de la France, les conclusions du

conseil sur l'emploi maritime adoptées en décembre 2005 se borne à inviter les partenaires sociaux à profiter au maximum des possibilités offertes dans le cadre du dialogue social européen pour répondre aux questions relatives aux perspectives d'emploi pour les marins employés à bord de navires à passagers de ligne régulière sur de courtes distances au sein de la Communauté.

Eléments issus des discussions:

Sur le cadre communautaire, le souci de la Commission de travailler sur le volet humain a été salué au sein du comité. Il est notable de voir que la Commission souhaite travailler sur un autre thème que la seule libéralisation du marché, qui l'a beaucoup occupé ces dernières années. Les questions de financement ont été abordées : existe-t-il un budget spécifique pour mettre en oeuvre ces projets ou si les dispositifs existants devront être adaptés. Les cotisations versées par les entreprises aux organismes collecteurs peuvent être considérés comme des financements publics, ce qui permet ensuite de mobiliser des fonds communautaires. Pour bénéficier du financement communautaire, il faut bénéficier d'un financement national. Parfois, cela nécessite de se retourner vers les collectivités, ce qui limite un certain nombre de projets à un champ régional. Les organismes collecteurs forment une voie intéressante. Les projets doivent aussi être portés par au moins deux Etats pour être éligibles à des financements, ce n'est pas simple. Il faut donc s'orienter vers d'autres financements, mais les dossiers sont difficiles à monter. Au niveau communautaire, ce n'est pas l'argent qui manque, mais la capacité à mobiliser ces financements.

La mobilité professionnelle et les actions de formation qui permettent de la soutenir sont des champs d'action qui devraient pouvoir mobiliser au niveau communautaire.

Sur le fonds social européen (FSE), qui est l'un des programmes les plus fortement dotés, mais généralement sous-consommé, il a été signalé qu'il existe de véritables potentialités. Néanmoins la pratique montre que l'accès au FSE est loin d'être aisé pour les organismes de taille modeste. Il nécessite une capacité de trésorerie très importante puisqu'il faut avancer les fonds. De plus, les règles du FSE sont entourées d'une grande opacité.

Sur la question des navires à passagers, l'impasse dans lequel est le projet de directive sur les navires à passagers montre un taux de réussite à venir quasiment nul.

Il faut donc essayer de trouver d'autres voies de progrès si l'on veut aboutir à quelque chose d'opérationnel et d'opérant pour les marins mais aussi les opérateurs en terme de compétitivité. La démarche visée serait de disposer d'un socle commun entre lignes identiques ou géographiquement liées. La partie syndicale a présenté les grandes lignes de leur projet non encore abouti de projet de convention collective ferry destinée au marché France – Grande-Bretagne – Irlande. Il s'agit d'un travail déjà avancé mais qui reste encore à être travaillé entre partenaires sociaux et à être présenté aux armateurs. Il pourrait constituer un cadre local qui permettrait une plus grande transparence. En fonction du succès de cette initiative, le cadre pourrait être exporté et adapté dans d'autres secteurs, et être promu au niveau européen.

Les organisations syndicales suggèrent notamment d'inscrire, au titre des réflexions sur les mesures de soutien à l'emploi maritime, la relance du cabotage sous pavillon d'un Etat CE dans les eaux CE, ADF suggère la question du salaire net.

Propositions du comité opérationnel

- Le comité invite et encourage les partenaires sociaux maritimes à enrichir les lignes directrices sur l'emploi dans le cadre du dialogue social communautaire par leurs initiatives ;

Le comité recommande encore :

- préparer l'année 2011 dans l'esprit de susciter, de la part de la Commission européenne, des initiatives ou des textes relatifs aux problématiques sociales dans le secteur maritime ;

- travailler sur les questions de financement communautaires afin de déterminer dans quelle mesure certains projets relatifs aux gens de mer pourraient bénéficier de l'aide de financements CE ; notamment en rapport avec les recommandations sous l'engagement 118 c ;

- en raison de l'impasse dans lequel se trouve le projet de directive communautaire relatif aux conditions des équipages à bord des services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre Etats membres et l'impossibilité à trouver une issue favorable à ce stade des positions des Etats membres, le comité préconise plus particulièrement de :

- privilégier une autre voie qui pourrait être celle présentée par la partie syndicale pour la zone France – Grande-Bretagne – Irlande (Projet d'accord cadre ou de convention collective régionale) ; pour ce faire le

comité invite et encourage les partenaires sociaux à engager cette initiative à compter de 2010 ;

- en cas d'issue favorable sur une telle option, de promouvoir cet accord au niveau communautaire, en lien avec les partenaires britanniques et irlandais de notre pays ;

- pour ce qui concerne la pêche, en vue de la réforme de la politique commune des pêches prévue pour 2012, et de sa réflexion sur son volet social, le comité recommande que soit conduite rapidement une étude comparative sur les droits sociaux à la pêche entre pays membres de l'Union européenne (pilotage par la direction des pêches maritimes)

- Engagement 118 : améliorer l'attractivité de la profession de marins et plus généralement les métiers de la mer

mesure 118g : réexaminer les dérogations à la législation européenne accordées aux secteurs du transport maritime et de la pêche.

Problématique :

Dans le contexte d'autres actions visant à renforcer dimension sociale de l'Europe maritime, la Commission européenne procède actuellement au réexamen de l'application de la législation sociale communautaire au secteur maritime. La communication de la Commission n° 2007/591 du 10 octobre 2007 recense les exclusions ou dérogations dont bénéficient les professions maritimes en matière sociale et tente de déterminer dans quelle mesure une action pourrait se révéler nécessaire pour améliorer la protection juridique de ces professions. Les partenaires sociaux, dans le cadre de la procédure prévue par l'article 138, paragraphe 2, du traité, sont amenés à se prononcer sur l'orientation que pourrait prendre une telle action.

L'analyse développé ci-dessous, et qui reprend le plan de la Communication n° 2007/591, a vocation à fournir des éléments de réponses aux questions posées par la Commission aux partenaires sociaux et fournir un éclairage sur l'utilisation par la France des dérogations ou exclusions prévues par les directives.

A) CADRE JURIDIQUE INTERNATIONAL

Le réexamen de la réglementation sociale communautaire intervient alors que deux instruments internationaux majeurs pour le secteur maritime ont été récemment adoptés par l'Organisation Internationale du Travail (OIT). La convention du travail maritime et la convention n° 188 du travail dans la pêche, adoptées respectivement par la Conférence internationale du travail en février 2006 et en juin 2007, définissent des normes sociales minimales pour le secteur maritime. L'adoption, au niveau international, d'un corps de règles embrassant l'ensemble du droit social des gens de mer, participe de l'amélioration des conditions de travail pour l'ensemble des gens de mer.

B) LEGISLATION DE L'UE RELATIVE AUX CONDITIONS DE TRAVAIL ET A L'INFORMATION ET A LA CONSULTATION DES TRAVAILLEURS

1. Directive 2002/74/CE du Conseil - Protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur

La France n'a pas utilisé les possibilités de dérogation des paragraphes 2 (exclusion à titre exceptionnel de certaines catégories de travailleurs salariés) et 3 (exclusion des pêcheurs rémunérés à la part) de l'article premier de la directive n° 2002/74 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur. La position de la Commission consistant à proposer un réexamen des réglementations des Etats membres ayant utilisé leur faculté de dérogation, afin de déterminer si ces dernières demeurent encore justifiées, est pertinente.

2. Directive 94/45/CE du Conseil - Comité d'entreprise européen

La directive n° 94/45 relative au comité d'entreprise européen prévoit la possibilité d'exclure le secteur de la marine marchande de son champ d'application. Cette possibilité d'exonération ne concerne pas les navires de pêche. Cette exclusion n'apparaît pas d'une manière générale justifiée. La France n'a pas utilisé la possibilité ouverte par l'article premier, paragraphe 5. Remarque : Si la dérogation pouvait se comprendre dans la mesure où les équipages des navires de commerce « travaillent en général à une grande distance les uns des autres » et que l'éloignement rend difficile la tenue d'une réunion en vue d'une consultation, cette exclusion ne semble aujourd'hui plus justifiée. D'une part, il est souhaitable que l'ensemble des gens de mer puisse bénéficier du même niveau de participation et de protection en matière sociale ; d'autre part, les moyens de communication moderne, permettant notamment la tenue de consultations à distance, pourraient être utilisées afin de permettre la mise en oeuvre des dispositions issues de la directive. Des mesures d'adaptation de la directive n° 94/45 pour le secteur maritime devraient à ce titre être envisagées.

3. Directive 2002/14/CE - Information et consultation

En raison de la difficulté d'appliquer des procédures d'information et de consultation à bord de navires navigant loin du siège de leur entreprise, la France a utilisé la dérogation prévue par l'article 3, paragraphe 3, de la directive n° 2002/14/CE du 11 mars 2002 établissant un cadre général relatif à l'information et à la consultation des travailleurs dans la Communauté européenne. Cette exclusion, qui ne concerne que les navires de haute mer, doit être toutefois assortie de « dispositions particulières » permettant de s'assurer

que les équipages de ces navires bénéficient du même niveau de protection que l'ensemble des autres travailleurs.

La France considère qu'une telle extension nécessite des mesures d'adaptation, compte tenu des difficultés matérielles d'organisation de cette consultation s'agissant de navires.

4. Directive 98/59/CE du Conseil – Licenciements collectifs.

L'article premier, paragraphe 2, de la directive n° 98-59/CE du 20 juillet 1998 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux licenciements collectifs relative prévoit que cette dernière ne s'applique pas aux « équipages de navires de mer ». La France n'opérant pas de distinction entre les gens de mer et les salariés du secteur terrestre en matière de licenciement collectif, les équipages de navires de mer bénéficient du même niveau de protection que les travailleurs du secteur terrestre. L'exclusion de l'ensemble des gens de mer du champ d'application de la directive n°98/59 n'apparaît, pour les mêmes raisons que celles évoquées pour la directive n° 94/45, plus justifiée.

5. Directive 2001/23/CE du Conseil - Transferts d'entreprises

La France a rendu applicable aux marins les mesures du code du travail en la matière (articles L. 122-12 du CT et 102-8 du CTM). La France partage l'avis de la Commission sur le caractère complexe et technique d'une telle extension, compte tenu du principe de la loi du pavillon. Sous le même pavillon, cette disposition ne pose pas de problème.

6. Directive 96/71/CE – Détachement de travailleurs

Ce sujet est encore plus complexe que le point précédent ; la France partage l'avis de la Commission sur le caractère justifié de l'exclusion. Une observation pourrait être ainsi formulée : Ce sujet pose de nombreuses questions dont la clarification apparaît indispensable, les conditions d'emploi de la main d'oeuvre sur les navires en Europe doivent être clarifiées.

C) LEGISLATION DE L'UE RELATIVE A LA SANTE ET A LA SECURITE AU TRAVAIL

Seules deux des vingt-huit directives prises en matière de santé et de sécurité au travail excluent de leur champ d'application le secteur maritime. L'article 2 de la directive n°89/654 relative aux lieux de travail exclut de son champ d'application les « lieux de travail à l'intérieur des moyens de transport » ainsi que les « bateaux de pêche » tandis que la directive n° 90/270 relative aux écrans de visualisation ne s'applique pas au secteur de la pêche maritime. Ces exclusions, peu nombreuses et qui recouvrent essentiellement des prescriptions techniques, se justifient en raison du caractère particulier de certains postes de travail à bord des navires. Les entreprises d'armement maritime restent toutefois soumis aux prescriptions de la directive n°89/391, dite directive-cadre, notamment en matière de consultation et d'information des travailleurs (obligations reprises dans le corps des directives spécifiques).

En ce qui concerne les lieux de travail, les navires de pêche ont fait l'objet d'une réglementation spécifique par le biais des annexes I et II de la directive n° 93/103 relative à la santé et à la sécurité des navires de pêche. La directive n'ayant vocation à s'appliquer qu'à bord des navires de plus de quinze mètres de longueur, les navires de pêche de faible dimension relèvent aujourd'hui des seules dispositions de la directive cadre en matière de lieux de travail.

Si certaines dispositions issues du corps de la directive n° 89/654 pourraient s'appliquer sans difficulté majeure à l'ensemble des navires, qu'ils soient de commerce, de pêche ou de plaisance, la mise en oeuvre des prescriptions des annexes techniques nécessiteraient des adaptations substantielles dans l'esprit de celles prévues par la directive n° 93/103. Il est précisé qu'un certain nombre d'initiatives, internationales ou communautaires, sont engagées par l'OMI et l'OIT afin d'accroître la protection de la santé et de la sécurité à bord des navires de pêche de faible dimension. On citera ici le projet d'élaboration d'un guide relatif à la prévention des risques professionnels menées par le Comité consultatif pour la santé et la sécurité au travail et la Commission européenne, les actions menées par l'Organisation internationales du travail au titre de la promotion de la ratification de Convention n° 188 sur le travail dans le secteur de la pêche ainsi que l'élaboration de lignes directrices relatives à la sécurité des navires de pêche de faible dimension initiée par l'Organisation maritime internationale.

À cet égard, l'entrée en vigueur ainsi que la mise en oeuvre par les Etats membres de la Convention du travail maritime et de la Convention sur le travail dans la pêche contribueront de manière certaine à l'accroissement des standards minimaux en matière de santé et de sécurité à bord des navires de pêche de faible dimension. La France encourage tout effort en ce sens.

D) LEGISLATION RELATIVE À LA LIBRE CIRCULATION DES TRAVAILLEURS ET COORDINATION DES REGIMES DE SECURITE SOCIALE

Si la législation communautaire relative à la sécurité sociale prévoit que les travailleurs et les membres de leur famille ne perdent pas la protection de la sécurité sociale lorsqu'ils se déplacent dans la Communauté et garantit le respect par les États membres des principes fondamentaux d'égalité de traitement et de non-discrimination, la réglementation communautaire ne peut garantir qu'une protection partielle des gens de mer.

Les conclusions de la Commission sont partagées ; il est prudent de s'en tenir dans un premier temps à la mise en oeuvre des dispositions correspondantes des deux nouvelles conventions de l'OIT.

E) ROLE DU DIALOGUE SOCIAL

Le 12 novembre 2007, les partenaires sociaux européens du secteur de l'industrie maritime - la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF), pour les syndicats, et les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA), pour le patronat - ont signé à Bruxelles un accord qui assurera la transposition de certaines dispositions de la convention sur le travail maritime dans la législation communautaire. Les partenaires sociaux ont à cette occasion insisté sur la nécessité d'avoir des normes de travail applicables aux marins à bord des navires.

A l'instar du secteur des transports maritimes, celui de la pêche pourrait utilement, par l'intermédiaire du dialogue social au niveau communautaire, se doter d'un accord permettant de transposer un certain nombre de prescriptions issues de la convention du travail dans la pêche. Un tel accord pourrait permettre une application uniforme de cette convention à tous les navires, y compris ceux battant pavillon d'un pays tiers après l'entrée en vigueur de cette convention, conformément au principe selon lequel les pays n'ayant pas ratifié la convention ne sont pas traités moins favorablement. Un tel accord ne peut qu'être encouragé.

Eléments issus des discussions

Les discussions ont montré l'attachement à bien veiller à ce que les spécificités maritimes soient prises en compte.

Propositions du comité opérationnel

Le comité n'est pas opposé à ce qu'il soit mis fin aux dérogations dans les directives précitées, mais il recommande qu'il soit systématiquement veillé à ce que la spécificité maritime (pêche et/ou commerce) soit prise en compte dans les nouveaux textes ou qu'il soit clairement reconnu à l'Etat membres de pouvoir prendre des dispositions particulières d'adaptation à ces particularismes dans le cadre de son droit interne.

Engagement 119. Développer la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques

119.a-Renforcer l'efficacité de l'inspection du travail maritime.

119.b-Réaffirmer la spécificité de la fonction d'inspecteur du travail maritime.

119.c-Renforcer les dispositions d'inspection sociale des navires, notamment par la formation, par des organismes indépendants, d'inspecteurs qualifiés.

119.d-Croiser les informations entre tous les acteurs (administration et organisations syndicales) qui interviennent afin de contribuer à l'identification des navires socialement et techniquement douteux. Une conférence semestrielle entre les inspecteurs maritimes, les inspecteurs du travail, et les inspecteurs des syndicats français affiliés à la Fédération Internationale des Transports (ITF) et qui ont le statut d'inspecteurs ITF se réunira sous l'appellation « conférence de contrôle des navires ».

Problématique : le principe d'une inspection du travail maritime découle de l'adoption de la convention n° 178 de l'Organisation internationale du Travail (OIT). Créeé par la loi « transports » de 1996 et le décret n° 99-489 du 7 juin 1999, l'inspection du travail maritime n'a jamais disposé des effectifs suffisants et de la taille critique lui permettant de couvrir le littoral et d'assurer le plein exercice de ses missions.

La décision de fusionner les différents services d'inspection du travail (travail, agriculture, transport et mer) dans le cadre de la révision générale des politiques publiques (RGPP) est effective depuis le 1er janvier 2009. Cette fusion a entraîné les craintes légitimes, au sein de la communauté maritime, de voir perdre la spécificité de l'approche et de la connaissance du milieu maritime.

Etat du dossier : la décision de fusion des inspections du travail a été accompagnée par la signature d'un protocole entre les deux ministères intéressés. A ainsi été affirmée la nécessité de prévoir des actions de formation des agents. Sont mises en place des sections d'inspection du travail à dominante maritime dans les grands ports et en Bretagne, et à composante maritime ailleurs, au sein desquelles la part de l'activité maritime doit être suffisante pour permettre le maintien des compétences des agents.

Dans chaque région un référent maritime a été désigné afin d'apporter l'appui nécessaire aux agents de l'inspection du travail et d'assurer la coordination avec l'autorité maritime. Les premières actions de formation ont eu lieu en octobre et novembre 2009 à Nantes, au Centre inter-régional de formation (CIF) dépendant de l'Institut National du Travail de l'Emploi et de la Formation professionnelle (INTEFP), dans le cadre d'une coopération avec la Direction des Affaires Maritimes.

Actions en cours : la carte stabilisée des services d'inspection du travail sera prochainement communiquée, ce qui permettra d'assurer enfin la couverture de la totalité du littoral français. Les actions de formation menées en 2009 seront renouvelées pour l'ensemble des agents qui ne les ont pas encore suivis (répartition en deux vagues). Ce dispositif sera complété en fonction des besoins constatés, ainsi que dans le cadre de la formation initiale des agents.

Des rencontres régulières sont organisées entre les services de la Direction des Affaires Maritimes et de la Direction Générale du Travail en vue d'améliorer l'efficacité de l'inspection du travail. Des supports documentaires sous forme de fiches juridiques et de réponses aux questions sont en préparation pour assurer l'appui des agents de l'inspection du travail en charge du maritime. Ces actions permettent de renforcer l'efficacité de l'inspection du travail dans le secteur maritime et réaffirmer la spécificité de cette composante maritime.

Eléments issus des discussions

Des discussions il ressort que la réforme de l'inspection du travail est suivie avec beaucoup d'intérêt. Deux éléments ont été notés : l'importance de la « maritimisation » des inspecteurs et la nécessité de bien appréhender la chose maritime, les pratiques, les contraintes liées à la vie de marin afin d'opérer des contrôles opérants mais aussi en lien avec les réalités et les pratiques. Le second point noté a été celui de la ressource en emplois afin de constituer un vrai réseau d'inspecteurs.

Il est profitable de créer un lieu d'échange entre les différentes parties intéressées à la question des navires qui ne respectent pas les conditions fixées par les conventions pertinentes de l'OMI et de l'OIT, navires étrangers fréquentant les ports français, avec une rencontre semestrielle associant une représentation des inspecteurs de la sécurité des navires et des inspecteurs du travail et les organisations syndicales affiliées à

ITF accompagnées de leurs inspecteurs. La partie syndicale indique qu'elle verrait avantage à ce que les armateurs français puissent dénoncer au sein de leurs représentations internationales les actions des armateurs non vertueux afin que ceux ci en soient exclus.

Propositions du comité opérationnel :

- Le comité appelle à la nécessité de poursuivre la constitution du réseau d'inspecteurs du travail en charge du maritime dans une perspective de maillage du littoral et de renforcement des missions d'inspection du travail (direction générale du travail en lien avec la DAM) ;

- Il invite à poursuivre la mise en place de formations spécialisées en maritime (théoriques et pratiques en encourageant les périodes d'embarquements) destinées aux inspecteurs du travail chargés du maritime afin de disposer d'un réseau de personnes qualifiées et expérimentées (DAM en lien avec la DGT) ; le comité préconise qu'un bilan de mise en place de la réforme soit présenté régulièrement aux partenaires sociaux ;

- Le comité recommande encore de :

- maintenir le lien entre les marins et l'inspecteur du travail, notamment au travers de lieux accessibles et familiers aux marins tels que les locaux des affaires maritimes ;

- ériger en rencontre semestrielle une représentation des inspecteurs de la sécurité des navires et des inspecteurs du travail avec les organisations syndicales affiliées à ITF accompagnées de leurs inspecteurs, afin d'échanger sur les questions liées aux navires ne répondant pas aux obligations des conventions pertinentes de l'OMI et de l'OIT dans la perspective d'une meilleure information mutuelle, avec la participation des organisations d'armateurs en qualité d'observateurs.

Engagement 119. Développer la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques

Mesure 119.f : envisager des programmes de coopération pour une synergie entre le respect de la sûreté, la protection de l'environnement et les conditions sociales des marins des pays émergents

Eléments issus de la discussion

Sur la coopération avec les pays émergents, deux thèmes ont été abordés : l'intérêt de travailler en lien avec des pays émergents dont sont originaires nombre de marins afin de participer au renforcement de la formation et des clauses sociales. La création de l'école de formation des métiers de la mer à Tunis a été citée dans un contexte de coopération opérationnelle entre les deux pays. L'intérêt du projet est de viser le long terme.

Les participants ont noté tout l'intérêt d'accueillir tant des fonctionnaires étrangers en formation que des marins car ce sont des échanges tout à fait profitables en terme d'expérience mais aussi sur la place de la France dans le secteur maritime. Ont été citées, les difficultés qui peuvent exister à recevoir certains élèves étrangers ayant passé avec succès leurs examens d'entrées dans les écoles de la marine marchande et qui ne peuvent ensuite entrer sur le territoire du fait des obligations liées aux visas. Nonobstant les questions liées aux entrées sur le territoire, il est nécessaire d'avoir une réflexion sur l'offre de formation destinées aux étrangers compte tenu des contraintes liées à l'organisation des examens à l'étranger, etc...

Propositions du comité opérationnel :

- le comité considère que le maintien et le développement des programmes de coopération « mer » en matière de formation des marins étrangers, un enjeu économique et politique fort qui ne peut pas se dispenser d'un état des lieux prenant en compte tous les aspects interministériels liés à cette problématique. Cet état des lieux pourrait déboucher sur une conférence de la coopération visant à fixer des objectifs à moyen terme et aplanir les difficultés.

Engagement 119. Développer la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques

Mesure 119.g Promouvoir dans les enceintes appropriées (OIT, OCDE) des lignes directrices et des référentiels de RSE au niveau mondial pour ces secteurs.

Mesure 119.h Réfléchir à un label spécifique d'entreprise responsable.

Mesure 119.i Assortir l'application des normes européennes contraignantes pour le marché, d'incitations qui encouragent les comportements éthiques.

Problématique :

La responsabilité sociétale des entreprises (RSE) n'est pas dotée d'une existence juridique propre. Il s'agit d'un concept au travers duquel les entreprises, sur une base volontaire, intègrent dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes les préoccupations sociales, environnementales et économiques. La RSE est une démarche fondamentalement pluri-acteurs. Il existe plusieurs grandes batteries d'outils disponibles. Les premiers sont les outils de *reporting*. Ils permettent aux entreprises de rendre compte de leurs engagements sociétaux. Pour le moment, l'obligation de reporting ne concerne que les entreprises cotées. A terme, elle concernera toutes les entreprises employant au moins 500 salariés. Les autres batteries d'outils sont la notation extra-financière, les labels et les référentiels d'audit.

Le milieu maritime est très sensible aux attentes environnementales et aux principes de respect des règles liées à la sécurité, à la prévention des pollutions, au transport propre, à la restauration de l'image de la pêche maritime dans le cadre d'une pêche responsable et durable.

Quatre lignes d'action peuvent être envisagées en matière de responsabilité sociale et environnementale : celle d'une démarche sectorielle, celle permettant de faire le lien entre les produits, les entreprises et les vecteurs de transport, celle de l'articulation des procédures de vérification et des contrôles publics et privés, celle de l'expérimentation de processus pilotes et volontaires.

Eléments issus de la discussion

Actuellement il n'y a pas en France de cas de sociétés du secteur maritime ayant eu satisfaire à l'obligation de *reporting* faite aux entreprises employant plus de 500 salariés. Pour le secteur des transports, Armateurs de France a créé pour ses adhérents le dispositif « charte bleue » qui contient des référentiels environnementaux et sociaux et qui entre dans le cadre de la démarche RSE. Diverses initiatives ont été prises dans le secteur de la pêche. Il apparaît qu'un certain nombre de choses sont faites mais rien de l'ampleur de la RSE. Le secteur est par ailleurs différencié (transport/pêche/conchyliculture mais aussi entreprises parties de grands groupes internationaux, internationales, entreprises de pêche industrielles ou patron armateur,...)

A ce stade il n'y a pas de retour d'information sur la RSE au niveau de l'OIT. L'OIT a eu de très longues discussions sur des référentiels RSE mais elles n'ont pour l'heure abouti qu'à des mesures restreintes. Les référentiels RSE ne sont pas facilement acceptés à l'OIT et ils le sont encore moins à l'OCDE. Par ailleurs, au niveau des Etats des réflexions existent visant à une fiscalité différenciée pour les entreprises socialement responsables, mais aucune proposition n'a abouti.

Sur la question de définir un label propre à une branche professionnelle, il est indiqué que rien n'interdit aux partenaires sociaux, dans une instance ad hoc, de déterminer un label pour tout ou partie des activités représentées mais ce label n'aurait de l'intérêt que s'il s'appliquait à tout le monde au niveau international.

Il incombe à chaque secteur et ensuite à chaque entreprise de décliner ce concept de façon pratique. Les partenaires sociaux sont ouverts à la réflexion. La démarche doit venir du secteur privé.

La partie syndicale demande une définition sur la référence de la clause sociale (BIT).

Propositions du comité opérationnel :

- le comité invite fermement les acteurs du transport et des services maritimes à réfléchir rapidement sur un dispositif RSE adapté à leurs activités. Les organisations syndicales de marins sont encouragées à faire part de leur réflexion pour favoriser cette réflexion.

- concernant la pêche, le comité encourage l'inclusion d'un volet social dans l'éco-label national « pêche française » comme mise en place d'une forme de RSE et recommande que ce volet social soit aussi une composante intégrée dans le cadre de l'éco-label actuellement préparé au niveau communautaire (direction des pêches maritimes).

ANNEXES

Grenelle de la mer

Comité opérationnel « formation, pluri-activités, social »

Composition

Christophe Eoche - Duval
Maître des requêtes au Conseil d'Etat
christophe.eoche-duval@conseil-etat.fr

Rapporteurs

Eric LEVERT DGITM/DAM sous directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime
Yann BECOUARN DGITM/DAM Adjoint au sous directeur des gens de mer et de l'enseignement maritime

Eric.levert@developpement-durable.gouv.fr
Yann.becouarn@developpement-durable.gouv.fr

Comité opérationnel « formation, pluri-activités, social »

Collège « syndicats employeurs »	
Armateurs de France (1 représentant)	Mme Carole BERENGER, Mme Cécile BELLORD, (c.berengier@armateursdefrance.org)
GASPE groupement des armateurs des passages d'eau (1 représentant)	M. Gérard BOUCHET, président (g.bouchet@cg33.fr) tél : 05 56 73 37 73 - fax : 05 56 73 37 70 (Conseil Général de la Gironde -direction des transports maritimes départementaux)
UAPP (1 représentant)	Mme Axelle BODMER (bodmer@cegetel.net) - ((uapf@wanadoo.fr) - ((armement@francepelagique.fr)
Collège « syndicats salariés »	
CGT (2 représentants)	M. Jean-Philippe CHATEIL (jean-philippe.chateil@orange.fr) M. Michel LE CAVORZIN (fnsm@cgt.fr)
CFDT (2 représentants)	M. Joël JOUAULT (joel-jouault@orange.fr) M. François CAILLOU coordinateur national ITF (caillou-francois@itf.org.uk)
CGC (1 représentant)	M. Etienne SICOT

	etiennessicot.cgc@wanadoo.fr
CFTC	M DACHICOURT
FO	M. Jean-Pierre TERAL mailto:jean-pierre.teral@orange.fr
Collège « ONG »	
Observatoire des marins (1 représentant)	M. Patrick CHAUMETTE v.aubert@obs-droits-marins.fr - tél : 02 40 48 39 59
WWF (1 représentant)	M CRESSENS (bcressens@wwf.fr)
BLOOM (1 représentant)	Mme Claire GIRARD (clairegirard@bloomassociation.org)
FNE	Mme Elodie MARTINIE-COUSTY
Association Travail, Emploi, Europe, Société (ASTREES) (1 représentant)	M. Claude-Emmanuel Triomphe . Tel : 01 43 46 28 28 (ce.triomphe@astrees.org)
Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins	M. Jean-Pierre BOSSET (jpbosset@comite-peches.fr)
AGLIA	M. François FOUCAUD (foucaud.aglia@wanadoo.fr)
Comité National de la Conchyliculture	M Monnier m.monnier@cnc-france.com cnc@cnc-france.com M. Bruno GUILLAUMIE b.guillaumie@cnc-france.com
La Touline	latouline@latouline.com
Collège « Elus »	
	M. BESSELAT, député de la Seine-Maritime Mme LEBRANCHU, députée du Finistère Mme Janick MORICEAU, Vice présidente du Conseil régional de la Bretagne
Collège « Etat »	
Inspection Générale de l'enseignement maritime (IGEM) (1 représentant)	M. Jean-François ANTIN – inspecteur général (JF.Antin@developpement-durable.gouv.fr) tél : 01 40 81 76 50 – fax : 01 40 81 72 97

Ecole Navale (1 représentant)	CV Marc POULY, directeur de l'enseignement (marc.pouly@ecole.navale.fr) tél : 02 98 23 40 05 – fax : 02 98 23 37 84
Direction des affaires maritimes : bureau du travail maritime	M. Alain MOUSSAT, directeur du travail (alain.moussat@developpement-durable.gouv.fr) tél : 01 40 81 12 53 – fax 01 40 81 39 95
Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)	M Michel Le Bolloch – Directeur - tél : 01 44 49 87 02
Lycée professionnel maritime (1 représentant)	M. Michel TUDESQ - Directeur (michel.tudesq@developpement-durable.gouv.fr)
MAAP -	M. Bernard BOYER – inspecteur général
Personnalités qualifiées	
Mme Marie-Christine HERVOUET-DION	Présidente du FAF Pêche - tél : 02 98 97 26 52 - fax : 02 98 50 89 58
M. Thierry Buzulier	Ancien DRH Bourbon Offshore Surf Thierry.Buzulier@euromed-management.com

Compte rendus des différents COMOP

(30 octobre après-midi et les 15 décembre, 5 janvier, 18 janvier et 9 mars, toute la journée)

Comité opérationnel « formation pluri activités social »

Relevé de conclusions – réunion du 30 novembre 2009

- Présentation du cadre général de travail du COMOP

- Présentation du plan de mobilisation sur les métiers de la croissance verte.

Mme H. Bégon (commissariat général au développement durable) présente les objectifs et le calendrier du plan "Métiers de la croissance verte" de Mme Létard, secrétaire d'Etat. L'objectif est de finaliser un projet de rapport pour le 20 décembre et contribuer au plan global. L'objectif est d'étudier les impacts de la croissance verte qui peut être différent selon les secteurs : impact fort avec risque de délocalisations, secteur à mutation, secteur où l'emploi n'est pas menacé, pas de métiers verts évidents,... Elle explicite comment le comité Tourisme, qu'elle connaît mieux, travaille : liste de tous les emplois de la filière ; 1^{ère} analyse métiers qui vont disparaître ou baisser / demeurer pareil / évoluer / apparaître avec précision des effectifs, des niveaux de formation ; sur la base de cette analyse du métier quant à la croissance verte, préconisations (formation nouvelle, module DD dans la formation existante, etc.) sans oublier les questions sociales et d'insertion.

Le COMOP a prévu de consacrer l'essentiel de sa deuxième réunion, le 15 décembre, au sujet du plan "Métiers de la croissance verte", avec éventuellement des compléments à la première réunion de janvier vu le délai court dans lequel il travaille.

Parmi les questions « métiers de la croissance verte », le COMOP cite (pour les analyser plus tard) : la crise de la pêche, les nouvelles techniques de pêche, l'écotourisme, le démantèlement des navires, les énergies maritimes renouvelables (l'ADEME est prête à répondre à une invitation du comité), verdissement des formations, la responsabilité sociétale des entreprises, la certification sociale des navires.

La réunion du 15 décembre sera précédée d'un questionnaire envoyé à tous les membres du groupe élargi à un certain nombre d'experts :Pôle emploi, ADEME, conseil d'analyse stratégique, AGLIA, IPANEMA, X. Lebacq sur la déconstruction, GICAN, ...).

Nécessité aussi de raccrocher les thèmes « formation, pluri activités social » qui peuvent être traités dans le cadre de la croissance verte (notamment engagements 119 / responsabilité sociale et environnementale, engagement 115/ filières de formation).

Contribution de IFREMER sur la problématique des évolutions du secteur et son impact sur les métiers (réunion du 15/12).

- Composition du COMOP et méthodes de travail

Veiller à élargir les membres du groupe aux acteurs professionnels de la pêche et conchyliculture (invitation du CNPMEM, saisine du SNEC) ; s'intéresser à la filière aval des produits de la pêche.

Outre mer : solliciter les DRAM et services des affaires maritimes Outre mer afin de leur confier l'organisation d'un COMOP régional sur la base des engagements 119e, 115b, 116c, 19 a et b. (questionnaire à réaliser). Réponse à fournir pour le 18/01.

- Réunion du 15/12 :

/Croissance verte. Questionnaire à adresser aux différents membres et personnalités tiers semaine du 1er décembre pour réponse pour le 15 décembre.

/Traiter les engagements ou mesures formation/social qui sont connues et sur lesquelles des propositions peuvent déjà être faites. Fiches à préparer par les chefs de projets semaine du 1er décembre.

/thèmes qui peuvent demander un rapporteur au sein du groupe :

/RSE (119 g,h,i) : élaboration d'une note de problématique et d'un cadre (M Triomphe). Si possible, des éléments préalables pourront être présentés le 15 décembre dans l'objectif du dossier croissance verte.

/Lisibilité des rémunération à la pêche pour une meilleure attractivité : contribution par Mme Hervouet-Dion, en lien avec la question du recrutement dans la profession dont une tendance est un recrutement en cours de carrière : quelles conséquences, quelles formations, quelles rémunérations,

/Compétences maritimes des collectivités : questionnaire pour l'IRA de Bastia et DGAP.

- Calendrier organisant les réunions à préparer par les chefs de projet (PJ)

- Remboursement de frais de déplacement : calé sur le dispositif Grenelle de la mer : ONG, syndicats, Outre mer.

Réunion du mardi 15 décembre 2009

Compte rendu analytique

Etaient présents :

Christophe EOCHE-DUVAL, Conseiller d'Etat

Yann BECOUARN, DGITM/DAM

Eric LEVERT, DGITM/DAM

Elodie PERRET, Syndicat des Energies Renouvelables

Carole BERENGIER, Armateurs de France

Gérard BOUCHET, GASPE

Axelle BODMER, UAPF

Jean-Philippe CHATEIL, CGT

Michel LE CAVORZIN, CGT

Joël JOUAULT, CFDT

Jean-Pierre TERAL, FO

Patrick CHAUMETTE, Observatoire des Marins

Claude-Emmanuel TRIOMPHE, ASTREES

Jean-Pierre BOSSET, Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins

Bruno GUILLAUMIE, Comité Nationale de la Conchyliculture

Jean-François ANTIN, IGEM

Michel LE BOLLOCH, ENIM

Michel TUDESQ, Lycée professionnel maritime

Marie-Christine HERVOUET-DION, FAF Pêche

Thierry BUZULIER, ancien DRH Bourbon Offshore Surf

Thierry LEMERLE, Pôle Emploi

Arnaud CAPP, Pôle Emploi

Régis KALAYDJIAN, IFREMER

La séance est ouverte à 10 heures, sous la présidence de Monsieur Christophe Eoche-Duval.

Yann BECOUARN signale que les réponses au questionnaire adressé aux membres du comité ont été synthétisées dans le premier document remis en séance. Quelques contributions écrites reçues tardivement n'ont pu être intégrées dans ce document. Le second document remis en séance qui liste les impacts de la croissance verte sur les métiers de la mer a été complété par l'IFREMER.

S'agissant de l'état des lieux, Marie-Christine HERVOUET-DION précise que les chiffres relatifs à l'emploi de la pêche, arrêtés au 31 décembre 2008, ont été publiés. Ils pourront donc être communiqués au comité opérationnel. Ces chiffres qui s'appuient sur les statistiques des affaires maritimes intègrent tous les marins qui ont navigué au moins une journée durant l'exercice 2008.

Christophe EOCHE-DUVAL demande si pour certains secteurs listés, il existe un risque de manque de professionnels qualifiés ou de formations sans tenir compte de l'impact de la croissance verte.

Elodie PERRET indique que pour l'éolien *off-shore* qui est une technologie mature, des compétences et emplois existent notamment un tissu important de fournisseurs pour l'éolien terrestre. Ce secteur pourrait servir de relais de croissance à d'autres secteurs (chantiers navals, infrastructures portuaires, entreprises des secteurs pétroliers et parapétroliers, maintenance des équipements en mer). Elle juge difficile d'estimer à l'heure actuelle les besoins et les manques mais

il est possible de s'inspirer de l'Allemagne qui a créé, depuis une dizaine d'années, deux clusters en Mer du Nord qui généreront 3 000 emplois en 2010.

Michel TUDESQ indique que tant sur le plan de la formation initiale que de la formation continue, le système est globalement équilibré. Ceci étant, il constate une désaffection des sections pêche et culture marine qui pourrait se traduire, à terme, par un manque de main d'œuvre.

Jean-Pierre BOSSET ajoute que les effets de la conjoncture économique et des récents plans de sortie de flotte sur la main d'œuvre sont difficiles à apprécier. Il note également un problème récurrent de main d'œuvre qualifiée dans le secteur de la pêche depuis quelques années.

Jean-François ANTIN constate que dans les écoles de la marine marchande, le flux de formations semble légèrement supérieur à l'offre. Les officiers de la marine marchande quittent relativement tôt la navigation. Les emplois liés à la croissance verte devraient donc les intéresser dans le cadre d'une seconde carrière.

Bruno GUILLAUMIE indique que le secteur de la conchyliculture n'a pas identifié de problèmes majeurs pour recruter du personnel qualifié. Auparavant, il n'existant pas de formations spécifiques aux métiers de la conchyliculture. A présent, quatre certificats de culture marine seront mis en application dès 2010. La formation se fait aussi souvent dans l'entreprise.

Marie-Christine DION note un vieillissement de la population dans le secteur de la pêche car les tranches d'âge de moins de 25 ans sont sous-représentées. Les savoirs acquis dans le cadre de l'expérience pratique doivent donc être valorisés. L'accès à la profession doit également être amélioré. Par ailleurs, il faut réviser les contenus pédagogiques sans les alourdir pour autant en accordant une part plus importante à certains aspects de la formation. Il est également important de prévoir des stages courts et récurrents en cours de carrière sur les thèmes développés dans le cadre du comité de filière car cette matière est très évolutive. Enfin, elle signale dans une note qu'une certaine transparence est nécessaire sur les revenus pour une meilleure attractivité des métiers de la pêche.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE demande si le tourisme littoral fait partie des secteurs de la filière des métiers maritimes au vu du nombre d'emplois mobilisés par ce secteur et de ces éventuelles connexions avec d'autres secteurs.

Christophe EOCHE-DUVAL suggère de revenir sur ce point ultérieurement.

Axelle BODMER confirme les difficultés de recrutement dans le secteur de la pêche depuis un certain nombre d'années compte tenu du nombre important de plans de sortie de flottes. Les problèmes s'aggraveront compte tenu de la pyramide des âges et des carrières courtes. Le manque de main d'œuvre est particulièrement sensible dans des secteurs brevetés (mécaniciens). La valorisation des acquis de l'expérience et les passerelles avec d'autres secteurs constituent des pistes intéressantes. Toutefois, le manque d'attractivité explique en grande partie ces difficultés de recrutement.

Thierry LEMERLE évoque la nécessité de faciliter les passerelles entre les secteurs. La filière démantèlement de navires qui est en début de croissance doit être organisée. Il s'enquiert du contenu de la filière « valorisation des produits de la mer » car cette catégorie lui semble vaste.

Jean-Pierre TERAL propose d'inclure dans le programme des lycées des enseignements optionnels sur le domaine maritime pour valoriser les métiers de la mer car il note une désaffection des jeunes pour ces métiers. Il constate également une dégradation des conditions de travail. Les effectifs très réduits font que les personnels se sentent isolés. Les responsabilités en termes de capital et de pollution sont également très importantes. Par ailleurs, les métiers maritimes servent souvent de tremplin à des métiers plus sédentaires.

Patrick CHAUMETTE constate une pénurie d'officiers de la marine marchande au niveau européen mais aucun outil statistique n'est disponible. Il déplore également l'absence de travaux quantitatifs sur les reconversions pour mieux mesurer le phénomène.

Michel Le CAVORZIN fait observer que la filière hôtelière n'existe plus dans les métiers maritimes car par le passé, des écoles formaient du personnel hôtelier maritime. Une formation plus approfondie au commerce serait la bienvenue. Les formations pour le personnel d'exécution qui ne sont plus adaptées au navire actuel doivent être revues. Une formation continue tout au long de la carrière qui favoriserait les évolutions permettrait également d'améliorer l'attractivité des métiers de la mer.

Jean-Philippe CHATEIL s'enquiert des perspectives d'emploi pour les jeunes officiers issus des écoles de la marine marchande durant les prochaines années.

Joël JOUAULT n'adhère pas à l'hypothèse d'un développement fort de l'emploi dans le secteur maritime. En revanche, il estime que le développement des énergies renouvelables attirera des navigateurs. S'agissant de l'évaporation des officiers de la marine marchande, il considère qu'aucune solution ne peut être apportée car l'attrait de la vie de famille sera toujours plus fort. De nombreux officiers souhaitent ainsi se rapprocher du littoral et ne pas postuler pour du long cours.

Par ailleurs, le confort à bord est totalement négligé notamment dans les nouveaux porte-conteneurs et les contraintes y sont très fortes (interdiction de fumer, boire...). L'environnement portuaire très éloigné des centres villes et les escales très courtes renforce également le sentiment d'isolement du marin. Enfin, la responsabilité sociale des sociétés importatrices doit être intégrée dans la valorisation des produits de la pêche.

Gérard BOUCHET a constaté en 2007 et 2008 une pénurie totale d'officiers au niveau commandant et chef mécanicien. Au niveau du personnel d'appui, les candidats âgés de 30 à 40 ans en reconversion professionnel et titulaires d'un CIN sont plus difficiles à intégrer car ils ne disposent d'aucune connaissance dans le domaine maritime.

Carole BERENGIER indique que le ralentissement de l'économie engendre un besoin moindre de marins. Cependant, un développement du transport maritime est envisagé dans les prochaines années.

Thierry BUZULIER ajoute que le nombre d'entrées dans les écoles nationales de la marine marchande est régulé en fonction du contexte économique. Des problèmes de recrutement peuvent donc se poser dans les dix ans à venir. Une régulation à la sortie qui permettrait d'orienter les jeunes officiers en fonction des besoins de la filière vers le shipping, l'industrie ou les navires aboutirait à une meilleure attractivité.

Michel LE BOLLOCH rappelle qu'au cours des quarante dernières années, le secteur de la marine marchande a perdu 75 % des navigateurs. En outre, l'ensemble des secteurs de la filière connaissent

des difficultés. Il aurait donc souhaité que le comité identifie les secteurs susceptibles de créer des emplois pour orienter les jeunes vers ces métiers.

Régis KALAYDJIAN indique que la conception des biens d'équipement des navires connaîtra une évolution considérable du fait des besoins d'efficacité énergétique et de recyclage. Il prévoit la nécessité, pour les écoles ingénieurs, de faire évoluer leurs formations en fonction de ces perspectives.

Hélène BEGON souligne que sa typologie des métiers de la mer liée à la croissance verte qui a été remise en séance se veut volontairement très large malgré les contraintes de délai. Les membres du comité sont également invités à engager une réflexion prospective.

Eric LEVERT indique que lors de la prochaine réunion du comité, l'ensemble des chiffres de la filière maritime seront présentés. L'EMSA recensera également les personnels formés au niveau européen. Il note une diminution très nette de la demande pour la filière conchylicole et pêche qui se traduit par des fermetures de classes. En revanche, le nombre d'élèves préparant un bac pro dans les filières commerce et plaisance a crû de 5 %. Des ajustements sont donc d'ores et déjà en cours. Le nombre de places au concours (+ 90) a été augmenté et devrait être maintenu. Des demandes récurrentes de formation sur la connaissance du secteur maritime sont également formulées.

Christophe EOCHE-DUVAL retient que le secteur de la pêche connaît surtout des problèmes d'attractivité. Il constate un déficit d'emplois qualifiés et d'officiers dans le secteur du transport maritime et la difficulté pour les titulaires de ces brevets de trouver immédiatement des emplois du fait de l'ajustement lié à la conjoncture économique. Il relève la nécessité d'adapter les formations et d'envisager des passerelles entre les secteurs. La formation continue doit également être renforcée pour accélérer la mutabilité en cours de carrière.

Michel TUDESQ indique qu'il serait opportun de stopper l'hyperspécialisation des CAP dans les secteurs de la conchyliculture et de la pêche et de proposer aux jeunes concernés des formations permettant une meilleure employabilité.

Joël JOUAULT ajoute que les officiers de la marine marchande souhaitent disposer de formations de niveau *master* dans le secteur de l'*off-shore*.

Christophe EOCHE-DUVAL indique que les fortes évolutions liées au verdissement de l'économie maritimes auront des effets positifs et négatifs. Certains secteurs pourraient ainsi être amenés à disparaître, se reconvertis ou envisager une mutation. Des métiers nouveaux pourraient également se créer.

Il sollicite l'avis des membres du comité sur les incidences de ce verdissement de l'économie maritime.

Elodie PERRET indique que le Grenelle de l'environnement prévoit un objectif de 6 000 MWh d'éolien *off-shore* (1 000 éoliennes) et d'énergie marine à l'horizon 2020. Les différentes préfectures maritimes ont déjà commencé à ciblé les zones réservées au développement de l'éolien en mer et des énergies marines. Cependant, l'impact de ces installations sur les autres usages de la mer devra être évalué. L'exploitation et la maintenance de ces équipements sur une durée de 20 ans nécessitera une compétence proprement maritime et permettra de créer environ deux emplois pour 10 ou 12 MWh. Les phases de construction, d'exploitation et de maintenance pourraient également

redynamiser certains secteurs (transport maritime...) en perte de vitesse. Enfin, le marché français peut constituer un point d'ancrage important pour le marché européen de l'éolien *off-shore*.

S'agissant de l'aquaculture nouvelle, Michel TUDESQ alerte sur le risque de délocalisation d'industries et d'écloseries dans le Sud si le dispositif de régulation devenait trop contraignant (taxe carbone). La valorisation des produits de la mer pourrait également souffrir de la baisse des volumes liée à la diminution de la pêche chalutière. En revanche, la tendance à la consommation bio pourrait stimuler la consommation des produits de la mer. Par ailleurs, le démantèlement des navires de plaisance en résine qui arrivent en fin de vie représente une filière en devenir. Concernant la formation, une évolution des référentiels, très rigides, est également souhaitable.

Jean-Pierre BOSSET indique que la pêche est le premier secteur à s'adapter à la politique de la protection de la ressource qui engendre une diminution des emplois. Le CNPEM a insisté sur les possibilités de diversification du secteur de la pêche notamment l'adaptation à l'économie touristique (pescatourisme) qui contribuerait au verdissement des activités de pêche. Cependant, la réglementation sur la sécurité et le cadre fiscal devront être adaptés. La récupération des déchets en mer constitue un autre axe de diversification du secteur de la pêche. Cette démarche spontanée au départ a été encadrée par la politique des contrats bleus destinés à promouvoir les usages durables de la mer. Ces activités rémunérées qui promettent d'être stables car elles répondent à un besoin sont une voie d'avenir. Cependant, une adaptation du cadre légal et réglementaire est nécessaire.

Jean-François ANTIN s'attend à l'émergence de besoins nouveaux dans le domaine de la formation maritime. Il souligne que les métiers de la mer sont difficiles sur le plan psychologique en raison du décalage, en termes de vie sociale, que peuvent ressentir les jeunes par rapport à leurs homologues qui exercent des métiers terrestres. La création du titre d'ingénieur et la modularité devraient résoudre un certain nombre de problèmes rencontrés en permettant aux jeunes de se réorienter en fonction du contexte économique. La R&D est également un secteur qui créera de nombreux emplois. Des moyens juridiques devront donc être déployés pour que des professeurs d'université puissent dispenser des formations à l'ENSEM. S'agissant du verdissement de l'économie, la formation des navigateurs devra être développée pour la conception du navire de l'après-pétrole. Par ailleurs, le transport aérien deviendra de plus en plus coûteux voire obsolète. Le transport de passagers sera donc amené à se développer notamment les navires de croisière. Certaines catégories d'emplois pour l'hôtellerie et l'animation seront ainsi créées.

Bruno GUILLAUMIE souligne que la conchyliculture rend des services écosystémiques à l'environnement. Par ailleurs, la production de ce secteur reste stable du fait de la stabilité de la consommation. Les activités touristiques sont répandues à terre en collaboration avec des agriculteurs et des commerçants. En revanche, leur développement en mer (embarquement de passagers) et la mise en place d'une activité de chambres d'hôtes se heurte aux obstacles réglementaires. Cependant, des promenades en kayaks au sein des concessions pour faire découvrir les activités conchyliologiques peuvent être envisagées. Enfin, les produits d'élevage issus de la conchyliculture sont totalement naturels. La certification de ces produits par un contrôle externe créera donc des emplois.

Marie-Christine HERVOUET-DION estime que l'idée d'une reconversion d'activité lui semble exagérée pour le secteur de la pêche car entre 2007 et 2008, la flotte de pêche a diminué de 2 %. Cependant, plus de la moitié des navires de la flotte de pêche ont plus de vingt ans. Les formateurs doivent donc être convaincus de l'intérêt et de l'inéluctabilité de certaines mutations d'activités et de la nécessité de les anticiper. Par ailleurs, la création d'un socle commun de formation doit être envisagée pour accompagner les évolutions.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE se demande si les transitions professionnelles liées au verdissement de l'économie marine seront limitées ou importantes. Une réflexion prospective devra donc être engagée sur l'aménagement de ces transitions car aucun autre secteur n'a pu les gérer autrement que par des départs anticipés en retraite ou le retrait d'activités. Il souligne que le défi actuel des générations âgées de plus 45 ans est la reconversion. Il s'interroge donc sur les modalités de traitement de ces enjeux de reconversion s'ils existent.

S'agissant de la surcapacité qui résulte d'une politique européenne, Axelle BODMER estime que la France a déployé des efforts considérables pour adapter sa flottille aux différents stocks. Par ailleurs, à chaque départ d'un marin, des emplois terrestres sont perdus. Elle ne croit pas que les éco-labels permettront de revaloriser le prix du poisson. En revanche, ils peuvent montrer aux consommateurs que les produits français répondent aux trois piliers du développement durable (protection de l'environnement, amélioration des conditions sociales des navigateurs et économie) et éviter la perte d'emplois. En outre, le développement de la mission « pastorale » des pêcheurs (collecte de filets, observation de la mer) ne constituera qu'un complément d'activité qui pourra servir à revaloriser l'image du pêcheur.

Thierry LEMERLE indique que le verdissement des métiers maritimes peut les rendre plus attractifs et contribuer à la création d'activités nouvelles. Cependant, ces besoins nouveaux doivent être anticipés par le biais de la formation. Il émet également des réserves sur le pescatourisme qui peut aboutir à des projets irréalistes ou sans viabilité économique.

Arnaud CAPP souligne que la diversité des offres d'emploi conduira à un examen plus attentif des conventions.

Patrick CHAUMETTE précise que le tourisme tel qu'il est pratiqué n'engendre aucun développement durable. Une économie littorale pourrait donc se développer et créer de nouveaux métiers dans le cadre d'une autre conception du tourisme.

Michel LE CAVORZIN indique que la condition sociale des marins n'est pas suffisamment mise en avant dans la formation maritime. Les nouvelles recrues n'ont également aucune connaissance de la dureté du milieu marin et des conditions de vie à bord. Tous les nouveaux métiers liés à la croissance verte devront donc impliquer la formation, au préalable, de professionnels de la mer.

Joël JOUAULT considère que le transport de consommation peu respectueux des saisons qui se révèle coûteux et engendre des délocalisations doit être repensé. A ce titre, la taxe carbone permettra de modifier les comportements. Des suppressions d'emplois et des reconversions seront probablement nécessaires mais le pêcheur doit pouvoir vivre correctement de son activité.

Gérard BOUCHET indique que l'application de normes environnementales aux navires à passagers permettra de créer des emplois. La récupération à terre des déchets des navires doit être structurée au niveau national ou européen car elle peut constituer un gisement d'emplois. Par ailleurs, le pescatourisme peut concurrencer les activités de promenades en mer alors que les normes de transport sont différentes. La législation devra donc être harmonisée sur ce point. Enfin, la formation dispensée à l'école de marine marchande devrait également être reconnue au même titre qu'une école d'ingénieurs pour que les débouchés sur le long terme ne soient pas source d'angoisse.

Carole BERENGER souligne que le verdissement de l'économie devrait logiquement conduire à une politique favorisant le report modal vers le maritime (objectif du Grenelle de l'environnement).

Mais, dans les faits, les conditions du transfert modal ne sont pas forcément réunies. La croissance attendue n'a donc pas été atteinte.

La méconnaissance du secteur du transport maritime peut conduire les décideurs à envisager des mesures restrictives contradictoires avec les objectifs du développement durable.

Thierry BUZULIER souhaite que l'approche verte du *shipping* soit contrôlée par les ports afin de favoriser les marines qui sont aux normes et disposent d'un personnel qualifié. Le transfert d'industries terrestres en mer (liquéfaction de gaz, éoliennes...) qui nécessitera une excellente formation maritime constitue également un gisement d'emplois.

Régis KALAYDJIAN constate que les impacts anthropiques sur les ressources et l'environnement sont pris en compte de façon croissante. Des métiers pluridisciplinaires devront donc être développés (bio-économie, écologie économique). Des gisements d'emploi sont également liés à la nécessité de renforcer les études d'impact sur l'écologie des milieux. La mise en place de parcs marins ou de zones Natura 2000 peut également constituer une source d'emplois verts non-négligeables. Par ailleurs, la flotte française a diminué de 50 % depuis 1990. Au-delà des évolutions conjoncturelles, la surcapacité de la flotte par rapport au potentiel de la ressource et les perspectives de réalisation du rendement maximal durable (RMD) au niveau européen à l'horizon 2015 laissent présager une réduction significative de la flotte et donc de l'emploi induit dans les années à venir. La flotte chalutière la plus consommatrice en énergie et intensive en capital rencontrera des difficultés dans une perspective à moyen terme. Ces évolutions significatives de la structure de la flotte française peuvent aboutir au développement de techniques de pêche plus respectueuses de l'environnement et qui génèrent un plus grand nombre d'emplois.

Christophe EOCHE-DUVAL demande s'il est possible de se reconvertis facilement au sein du secteur de la pêche.

Axelle BODMER répond que des reconversions ont déjà eu lieu mais sont très difficiles car chaque armement a une connaissance particulière d'un métier. En outre, ces reconversions sont rendues difficiles par les quotas. Ce processus prend donc du temps et nécessite un certain budget.

Régis KALAYDJIAN indique que des zones pourraient être réservées à certaines techniques de pêche moins consommatrices en énergie. Une fiscalité incitative pourrait également être envisagée pour passer d'une technique de pêche à une autre.

Marie-Christine HERVOUET-DION s'interroge sur cette vision du secteur de la pêche par Monsieur Kalaydjian qui ne laisse entrevoir aucun avenir.

Régis KALAYDJIAN répond que le secteur de la pêche est en décroissance. A l'heure actuelle, cette activité n'est pas productrice de richesses du fait de la surcapacité chronique des flottes de pêche.

Jean-Pierre BOSSET ne comprend pas pourquoi il faudrait préjuger de l'effet dévastateur de la pêche au chalut et préconiser à tout prix des techniques de pêche qui économiseraient la ressource si cela n'est pas nécessaire.

Christophe EOCHE-DUVAL regrette l'absence des ONG et des représentants des activités émergentes (navires verts) qui auraient pu apporter leurs éclairages.

Joël JOUAULT signale qu'un groupe de travail sur les navires du futur a déjà fortement avancé dans ses travaux.

Thierry BUZULIER indique que les nouveaux navires à propulsion diesel électrique de Bourbon sont équipés de groupes électrogènes. Ce système a permis de réduire la consommation de gasoil, les émissions de fumée, l'encrassement des moteurs et de standardiser la flotte. Il considère que ces nouvelles techniques de construction constituent un gisement d'emploi en termes de R&D.

Dans le domaine des énergies marines renouvelables, Christophe EOCHE-DUVAL s'enquiert du rôle attendu des marins.

Elodie PERRET ne peut quantifier de façon précise les compétences maritimes qui seront nécessaires.

Thierry BUZULIER indique qu'en mer du Nord des sociétés d'*off-shore* commencent à travailler pour des entreprises qui construisent des éoliennes. Cette phase de construction nécessitera l'utilisation de navires de pose équipés de grues.

Une flotte de navires devra également être mise à disposition pour assurer la maintenance des champs éoliens.

Christophe EOCHE-DUVAL demande si la formation maritime sensibilise les jeunes à ces nouveaux métiers.

Jean-François ANTIN précise que la formation maritime met l'accent sur la polyvalence du marin. Néanmoins, bien que la formation initiale soit encadrée par des textes contraignants et des référentiels, il est possible de répondre à un besoin spécifique d'un armement.

Christophe EOCHE-DUVAL retient que des activités nouvelles émergeront notamment l'implantation et la maintenance d'éoliennes en mer. Il demande si des métiers nouveaux sont liés à la croissance verte.

Michel LE CAVORZIN indique que ces activités nouvelles nécessiteront des formations techniques mais la formation de base du marin ne doit pas être remise en cause.

Hélène BEGON indique que tous les professionnels de l'emploi et de la formation des autres comités de filière n'ont jamais observé l'apparition de métiers réellement nouveaux. Certains emplois qui peuvent être labellisés « verts » peuvent porter sur des technologies nouvelles mais les gestes professionnels effectués restent traditionnels.

Joël JOUAULT ajoute que certains métiers sous-marins qui ont disparu pourraient se développer à nouveau. En matière de surveillance des aires marines, une organisation plus cohérente devrait être mise en place.

Christophe EOCHE-DUVAL fait remarquer que des fonctions nouvelles (développement durable) liées au verdissement de l'économie marine peuvent apparaître.

Thierry BUZULIER indique qu'un poste de chargé du développement durable a été créé au sein de Bourbon il y a deux ans.

Christophe EOCHE-DUVAL souhaite savoir si ce type de poste est envisageable dans les bassins conchylioles ou dans le cadre d'une gestion collective de pêche.

Bruno GUILLAUMIE précise que depuis deux ans, un collaborateur est dédié à l'approche environnementale du bassin versant dans les différentes structures professionnelles car la qualité des eaux est intimement liée à la qualité des produits issus de la conchyliculture.

Axelle BODMER indique que dans les organisations professionnelles du secteur de la pêche, de plus en plus de personnels sont spécialisés dans les enjeux environnementaux.

Christophe EOCHE-DUVAL demande si dans les formations maritimes actuelles, le développement durable se conçoit comme un enseignement propre ou est dilué dans d'autres thématiques (sécurité, techniques de pêche).

A l'instar de la démarche adoptée en matière de sécurité, Thierry BUZULIER estime que des responsables du développement durable au sein des entreprises devraient mettre en place des procédures et des formations en partenariat avec les écoles ainsi qu'une politique pour que l'ensemble des personnels se l'approprient et que la responsabilité de chacun soit engagée.

Carole BERENGIER ajoute que le verdissement de l'économie marine impliquera de nouvelles normes environnementales. Des formations devront donc être mises en place pour que le personnel soit impliqué dans la démarche verte.

Michel TUDESQ précise que dans les lycées maritimes, le développement durable constitue une nouvelle matière enseignée à raison d'une demi-heure hebdomadaire. Elle est associée à la formation à la sécurité. Cependant, le concept de développement durable devrait être intégré à chaque discipline.

Christophe EOCHE-DUVAL demande si les projets de mise à contribution des pêcheurs pour certaines missions relevant de l'intérêt général peuvent consister un vivier de nouveaux emplois.

Gérard BOSSET souligne que le développement de ces activités paraît nécessaire comme complément mais ne sera pas créatrice d'emplois. En outre, une filière de prise en charge des déchets ramenés à terre doit être mise en place.

Joël JOUAULT considère que la responsabilité de la protection du littoral n'incombe pas uniquement aux marins.

Christophe EOCHE-DUVAL souhaite revenir sur les engagements 119 et 115 du Grenelle de la Mer afin d'identifier les outils permettant leur mise en œuvre.

S'agissant du ramassage des macro-déchets, Jean-Pierre BOSSET précise que plusieurs intervenants spécialisés du comité opérationnel n°14 ont identifié un certain nombre de problèmes pratiques et juridiques. Il propose de se référer à leurs travaux.

Gérard BOUCHET signale qu'il n'est pas concevable de transporter des passagers dans un navire de pêche du fait de la législation qui impose la présence de deux moteurs, de zones de protection incendie et une stabilité du cloisonnement.

Jean-Pierre BOSSET propose aux membres du comité de participer à un groupe de travail de l'AGLIA pour répertorier les pratiques ainsi que les problèmes qui se posent et qui peuvent être résolus.

Christophe EOCHE-DUVAL demande si le statut social ou fiscal permet cette pluriactivité. Michel LE CAVORZIN répond que la classification des marins dans le secteur de la pêche et du transport des passagers diverge.

Arnaud CAPP ajoute qu'un travail important d'adaptation des navires de pêche devra être réalisé pour permettre le transport de passagers (toilettes, accueil de passagers handicapés).

Thierry BUZULIER précise que les italiens ont trouvé des solutions administratives et sécuritaires convenables pour le fonctionnement du pescatourisme.

Christophe EOCHE-DUVAL se demande si les problématiques qui se posent ne sont pas essentiellement fiscales.

Joël JOUAULT fait observer qu'un problème de responsabilité et d'assurance se pose également.

Jean-Pierre BOSSET répond que les professionnels qui embarquent des passagers sont tenus de contracter des assurances.

Michel TUDESQ précise qu'en Italie, le pescatourisme est très encadré et se rapproche du tourisme à la ferme. Il lui semble incongru de rapprocher cette activité d'une normalisation de transport de passagers.

Régis KALAYDJIAN ajoute que dans les DOM-TOM, il est difficile d'assurer les bateaux dans un contexte de risque cyclonique.

Yann BECOUARN indique que la direction des affaires maritimes du Ministère de l'Ecologie souhaite être associé au groupe de travail piloté par l'AGLIA pour avancer sur les questions de sécurité, de droit social des marins et de fiscalité des entreprises.

Christophe EOCHE-DUVAL souligne que le régime de la conchyliculture est actuellement le plus avancé en termes de pluriactivité.

Bruno GUILLAUMIE rappelle que la conchyliculture est une activité agricole consacrée par la loi. Toutes les dispositions du code rural s'appliquent donc à tous les conchyliculteurs. Par conséquent, l'activité de tourisme à la ferme est transposable à la conchyliculture individuellement ou collectivement mais l'association d'une activité de maison d'hôtes pose problème. S'agissant du transport des passagers, les navires conchyliques sont assimilés à des navires de pêche. Cependant, depuis des décennies, la moitié des équipages sont embarqués comme passagers du fait de leur statut MSA.

S'agissant de l'engagement 115, Eric LEVERT indique que la mise au format LMD des formations maritimes est en cours. Les filières et les cursus doivent être rendus plus lisibles en spécialisant les différents sites d'enseignement, en distinguant la filière académique de la filière professionnelle et en facilitant les passerelles entre les différentes filières. Par ailleurs, des classes issues des Bac Pro ont rejoint la filière professionnelle des écoles de la marine marchande.

Enfin, la réforme de la voie professionnelle engagée depuis la rentrée 2009 prévoit la mise en place du baccalauréat en trois ans en remplacement des deux années de BEP et de Bac Pro.

Michel TUDESQ précise que seul le secteur maritime ne dispose pas de filière BTS.

Eric LEVERT ajoute que le Bac Pro vient concurrencer les formations de niveau CAP. Il a donc demandé à la direction des affaires maritimes et à l'IGN de conduire un audit sur les formations de niveau CAP qui sont peu qualifiantes. Cependant, il convient qu'une réflexion sur la formation post-baccalauréat doit également être engagée. Toutefois, cette formation ne doit pas concurrencer celles de la marine marchande. Une formation complémentaire sur une spécialisation pour un élève titulaire d'un Bac Pro peut également être envisagée.

Christophe EOCHE-DUVAL précise que la prochaine réunion du comité de filière aura lieu le 5 janvier.

Yann BECOUARN indique qu'une présentation de la mise en place de la convention du travail maritime et de son application est prévu avec les partenaires sociaux. Ce point sera examiné lors de la réunion du 5 janvier.

Réunion du mardi 5 janvier 2010

Compte rendu analytique

Etaient présents :

Christophe EOCHE DUVAL

Yann BECOUARN

Eric LEVERT

Alain MOUSSAT

Elodie MARTINE-COUSTY, FNE

Carole BERENGIER, armateurs de France

Jean-François ANTIN, IGEM

Thierry BUZULIER, consultant Bourbon

Gérard BOUCHET, GASPE

Axelle BODMER, UAPF

Claude-Emmanuel TRIOMPHE, ASTREES

Jean-Pierre BOSSET, CNPEM

Michel LE BOLLOCH

Michel TUDESQ, lycée maritime

Jean-Pierre TERAL, FO

Bruno DACHICOURT, CFTC

Jean-Philippe CHATEIL, FNSM CGT

Michel LE CAVORZIN, FNSM CGT

Joël JOUAULT, CFDT

Rapport d'étape

Christophe EOCHE DUVAL invite les membres du Comité à réagir au projet de rapport d'étape sur les métiers liés à la croissance verte qui leur a été transmis.

Joël JOUAULT rappelle que lors du Grenelle de la Mer, l'engagement avait été pris de ratifier les conventions internationales. Il serait bon que la France soit leader en la matière, notamment avec le STCW Fishing. Ce serait assez significatif. Par ailleurs, dans le rapport d'étape, il manque des éléments relatifs à l'enjeu de partage de l'espace marin.

Sur le plan social, le développement des autoroutes de la mer, c'est aussi le développement de l'emploi. Il n'existe pas de navire français sur les fluviaux. Il s'agit pourtant d'un secteur en développement.

Christophe EOCHE DUVAL observe qu'il est question du développement du cabotage maritime depuis longtemps. Ce sujet manque d'analyses concrètes de la part du comité des armateurs de France.

Jean-Philippe CHATEIL note que tous les projets qui ont été lancés ont été abandonnés.

Joël JOUAULT regrette que la France soit complètement absente de ces secteurs. Il n'existe pas de bateau français armé.

Christophe EOCHE DUVAL estime que ce sujet pourrait être rapproché du projet de Grand Paris. Pour cela, il faut du travail concret.

Joël JOUAULT signale que Rouen travaille énormément sur le fluvial.

Eric LEVERT remarque que le STCW Fishing aura un impact assez fort sur les filières de formation. Une réflexion sera conduite sur le sujet. Une première fiche sera produite d'ici la prochaine réunion du Comité.

Joël JOUAULT considère que cette réflexion ne doit pas être dissociée de la ratification du travail à la pêche. La professionnalisation de la pêche passe par la formation. A l'avenir, la pêche sera de plus en plus responsable.

Axelle BODMER assure qu'elle n'a aucune opposition à l'entrée en vigueur du STCW Fishing. Simplement, sa ratification doit être imposée à l'ensemble des Etats-membres de l'Union Européenne. Les distorsions de concurrence ne sont plus supportables. La France a déjà accompli beaucoup d'efforts pour adapter sa flotte aux possibilités de pêche. Ce n'est pas le cas d'autres Etats-membres. Il serait bon que le rapport d'étape fasse mention de ces efforts.

Christophe EOCHE DUVAL observe que tout le monde ne partage pas cet optimisme. Ainsi, le développement de l'aquaculture semble avoir été sous-dimensionné.

Alain MOUSSAT rappelle qu'au début des années 2000, un important travail a été accompli pour harmoniser les différents statuts de l'aquaculture sous une convention collective. C'est un outil essentiel dans le dialogue social. Aujourd'hui, cette convention collective nationale vit bien.

Bruno DACHICOURT ajoute qu'un rapport de branche a été réalisé sur l'aquaculture.

Michel LE BOLLOCH note que dans le rapport d'étape, il est question des perspectives de l'énergie éolienne en mer, mais pas des possibilités dans le domaine de l'hydraulien. Sur un plan plus général, certaines phrases sont très étonnantes. Elles laissent transparaître l'idée qu'aucun nouvel emploi n'est attendu. Il y a pourtant des changements, des développements et des adaptations. Davantage de volontarisme serait donc le bienvenu.

Christophe EOCHE DUVAL explique que les secteurs porteurs ne font pas forcément preuve de l'audace qui devrait être la leur. C'est un constat.

Axelle BODMER suggère de faire preuve de davantage d'optimisme, en expliquant par exemple que la tendance à la modernisation des emplois de la pêche se poursuivra.

Joël JOUAULT regrette l'arrêt précipité de la pêche au requin taupe. Cette décision a été prise sans travail préalable. Ce sont les organisations syndicales qui devront en gérer les conséquences sociales. Il convient d'être plus prudent. Tous les collèges doivent être placés sur un pied d'égalité.

De même, présenter le transport maritime comme le transport le plus polluant au monde, comme cela est parfois fait dans les médias, est absolument scandaleux. Il faut arrêter de présenter les choses de manière totalement négative alors que le transport maritime réalise des efforts considérables pour prendre en compte l'environnement.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE relève qu'à la lecture du rapport, il apparaît que les développements principaux concerteront les dispositifs de formation initiale. En revanche, il est très peu question de l'utilisation des dispositifs de formation permanente dans les métiers liés à la mer. Ce sujet mériterait pourtant de faire l'objet d'une réflexion.

Christophe EOCHE DUVAL convient que la formation continue est sous-dimensionnée.

Michel TUDESQ objecte que la formation continue est un secteur extrêmement dynamique pour les exécutions et les maîtrises. Simplement, les OPCA sont souvent sous-exploités parce que traditionnellement, les pêcheurs s'orientent vers des financements régionaux. Il y a beaucoup d'entrées et de sorties en cours de carrière.

Alain MOUSSAT estime que les périodes d'interruption d'activité doivent être mieux utilisées pour y insérer de la formation.

Joël JOUAULT note qu'il est très difficile d'obtenir des chiffres sur les plans de formation mis en œuvre dans les entreprises.

Yann BECOUARN indique que le conseil d'analyse stratégique a fait parvenir une contribution. Il y est expliqué que le sujet de la biodiversité maritime et littorale n'a été que peu abordée. Il y est également dit que le tourisme littoral est en croissance.

Christophe EOCHE DUVAL propose de valider le rapport d'étape en l'état. Toutes les contributions sont les bienvenues. Les pistes ont été bien dégagées, mais certains sujets méritent d'être creusés.

Christophe EOCHE DUVAL invite les membres du Comité à réfléchir à la manière de mettre en œuvre de manière concrète et opérationnelle les engagements pris lors du Grenelle de la Mer. Le moment est venu d'être volontariste.

1. Formation

Engagement 117 : structurer et renforcer les établissements de formation aux métiers de la mer ; favoriser les synergies.

Eric LEVERT explique que le contexte de pénurie des officiers et des navigants, ainsi que la concurrence entre les centres de formation des différents pays de l'Union Européenne, a conduit l'enseignement maritime supérieur à s'engager dans une réforme profonde. Des points d'accroche ont d'ores et déjà été actés, notamment le fait que la formation des officiers devait clairement se situer dans l'enseignement supérieur, ou encore qu'il convenait de créer un établissement unique de formation. La loi a été votée. Par ailleurs, la gouvernance doit être rénovée et offrir une meilleure approche avec le monde professionnel. Les différents sites des écoles de la marine marchande sont en voie de spécialisation. Un titre d'ingénieur sera délivré et la recherche sera développée par le biais de partenariats avec des universités ou des écoles d'existantes. Il est également important de développer des synergies avec les autres formations maritimes. Différents projets sont en cours de développement, notamment un projet de *e-learning* avec l'école des mousses ou encore un projet de renforcement des liens entre la marine nationale et les lycées maritimes.

Engagement 117.a : développer le label des « lycées des métiers de la mer » et les partenariats avec d'autres secteurs/entreprises du monde maritime »

Michel TUDESQ explique que le label des lycées métiers, créé en 2001, visait à des objectifs qui sont déjà dans l'essence même des lycées maritimes. Beaucoup d'enseignants en lycée maritime ont un passé professionnel. Cela aide beaucoup. De plus, pratiquement tous les établissements se sont ouverts à l'Union Européenne et proposent des possibilités d'hébergement. A ce jour, 330 établissements sont labellisés « lycée des métiers » au niveau national. Les lycées maritimes devraient pouvoir être labellisés pour 2011, à condition toutefois de régler le point relatif aux formations allant du CAP au diplôme d'enseignement supérieur. Il ne faut pas tarder. Le label est délivré par les recteurs d'académie. Or les lycées maritimes sont dispersés sur plusieurs académies. Voilà pourquoi il pourrait sembler judicieux de leur transmettre un modèle de dossier à remplir.

Les lycées maritimes sont des lycées professionnels. A ce titre, les jeunes qui en sont issus ont davantage vocation à travailler qu'à poursuivre leurs études. Cela explique en partie que les jeunes qui accèdent aux formations supérieures de la marine marchande soient très rares. De plus, si les élèves des lycées professionnels du secteur maritime ont toutes les qualités, la marche qui sépare un lycée professionnel d'une école d'ingénieur est très haute. Le développement de classes préparatoires pourrait permettre de combler ce hiatus entre les deux systèmes. L'enseignement général dispensé en bac professionnel est trop juste, quel que soit d'ailleurs le domaine visé par le bac professionnel. Une mise à niveau est donc complètement nécessaire.

Michel LE CAVORZIN signale que dans certains secteurs techniques, il existe deux filières : l'une qui dirige vers un bac professionnel, l'autre qui vise à retrouver l'enseignement général. Ce serait peut-être une bonne solution pour le secteur maritime.

Michel TUDESQ note que les référentiels de formation du secteur maritime sont plus exigeants que ceux d'autres filières. Les heures de formation y sont également beaucoup plus importantes.

Jean-François ANTIN précise qu'aujourd'hui, n'importe quel titulaire d'un bac professionnel peut passer le concours d'entrée en filière A. Ce n'est peut-être pas suffisant, mais cela convient. Majoritairement, les candidats qui réussissent ont au minimum un bac S, parfois une ou deux années d'études après ce bas S. De plus, la tendance est à une élévation du niveau supérieur, ce qui tendra à accroître l'écart constaté. Des cours préparatoires ne poseraient pas de problèmes. Actuellement, il en existe quatre pour la filière A. Globalement, ces formations préparent bien au concours d'entrée, mais pas à la première année d'hydro. Il n'y a pas de connexion naturelle entre l'enseignement maritime secondaire et l'enseignement maritime supérieur. Toutes les grandes écoles ont un concours d'entrée contraignant.

Christophe EOCHE DUVAL demande si les douze lycées professionnels maritimes seront en mesure d'obtenir la certification « lycées des métiers de la mer » en 2011.

Michel TUDESQ explique que cela impliquera soit de créer des formations supérieures ou complémentaires, soit de conclure des partenariats avec l'enseignement supérieur. Il serait souhaitable que les lycées puissent faire la promotion de l'enseignement supérieur maritime. Ce serait très valorisant pour un lycée maritime.

Joël JOUAULT estime que la réforme de l'enseignement maritime présente des carences. Le fossé est énorme entre le secondaire et le supérieur. Si le secondaire dispensait des cours préparatoires sur des matières bien précises, les élèves seraient en meilleure condition pour ne pas échouer dans le supérieur. Par ailleurs, l'information est insuffisante sur le LMD.

Jean-François ANTIN rappelle que le système LMD est essentiellement universitaire.

Michel LE CAVORZIN relève que la promotion sociale sera de plus en plus difficile.

Christophe EOCHE DUVAL suggère de désigner un lycée professionnel maritime pilote dans le montage d'un dossier témoin de labellisation. Ce lycée essuiera les plâtres et servira de locomotive aux autres établissements.

Michel TUDESQ fait part de son scepticisme face à cette idée. En général, l'expérience des uns profite assez peu aux autres. Le lycée de Saint-Malo souhaite constituer un dossier pour être labellisé l'année prochaine. Le seul lycée qui pourrait être labellisé rapidement est celui de Sète, qui propose un BTS aquaculture. Il serait plus efficient de faire marcher tout le monde d'un seul élan. L'impact serait plus important.

Christophe EOCHE DUVAL estime incontournable qu'un ou deux lycées seront en avance par rapport aux autres.

Thierry BUZULIER propose de désigner deux pilotes : le premier serait le lycée le plus avancé et le second le lycée le moins avancé, le premier pouvant entraîner le second.

Christophe EOCHE DUVAL continue de penser que l'aide doit être apportée à tout le monde en même temps; Christophe EOCHE DUVAL retient l'idée de réunir la conférence des lycées en séminaire le plus rapidement possible pour évoquer ce sujet afin qu'à la rentrée 2011, la majorité - si ce n'est la totalité - des lycées professionnels maritimes aient déposé leur demande de labellisation. Michel TUDESQ suggère que le dépôt des demandes soit effectué *via* l'autorité académique maritime pour permettre une meilleure maîtrise du diagnostic et du suivi ultérieur.

Engagement 117.b : favoriser les liens entre chercheurs, universitaires et professionnels de la mer.

Jean-François ANTIN explique que chaque école a développé des liens particuliers et locaux avec des partenaires potentiels. Ces partenariats devront être formalisés dans les prochains mois. La conférence des directeurs de grande école maritime supérieure organise déjà des réunions. Pour le moment, cette instance est plutôt orientée défense. Elle gagnerait sans doute à être élargie au monde universitaire.

Christophe EOCHE DUVAL relève que cet engagement est grandement conditionné par la création de l'ENSM.

Jean-François ANTIN demande qu'un directeur provisoire soit nommé durant cette longue période transitoire qui sépare la promulgation de la loi, intervenue le 8 décembre dernier, et la rentrée 2011. L'ENSM doit être dirigée le plus rapidement possible.

Thierry BUZULIER espère que des partenariats actuels fructueux ne seront pas arrêtés au motif qu'ils ne sont pas en ligne avec l'ENSM. Il est important d'avoir dès maintenant une cohérence entre les quatre écoles.

Christophe EOCHE DUVAL en déduit qu'une politique cadre nationale devra traiter des relations entre le monde de la recherche et le monde maritime.

Eric LEVERT estime qu'il appartient au directeur général d'organiser la cohérence et la coordination des différentes actions de recherche engagées par les écoles.

Christophe EOCHE DUVAL demande s'il convient de favoriser les doctorats et les doctorants.

Jean-François ANTIN observe qu'il n'existe aucune obligation prégnante de faire de tous les élèves des doctorants. En revanche, le corps enseignant doit être mis en relation avec la recherche. Il est impératif de construire des liens avec des laboratoires. Un directeur de la recherche venant du milieu de la recherche pourrait constituer un bon compromis.

Christophe EOCHE DUVAL propose de réunir la conférence des directeurs d'hydro afin de définir la directive cadre destinée à favoriser les liens entre la recherche et l'enseignement maritime.

Engagement 117.c : accompagner le développement de la future Ecole nationale supérieure marine (ENSM)

Christophe EOCHE DUVAL relève que le sujet du rapprochement entre les élèves de l'école navale et les élèves de la marine marchande n'a pas été traité.

Eric LEVERT précise qu'une UV monde de la mer est en cours de constitution. Elle donnera une meilleure idée du monde civil de la mer aux officiers de l'école navale. De même, elle renforcera les liens entre les élèves de l'école navale et les élèves des écoles de la marine marchande.

Jean-François ANTIN signale que les méthodes de formation et d'évaluation des ingénieurs se dirigeront de plus en plus souvent vers la conduite de projets. Pour cela, au sein d'une même filière de formation, des anciens collaboreront avec des plus jeunes. L'idée consiste à aller chercher le savoir-faire manquant là où il existe.

Thierry BUZULIER ajoute que l'école navale envoie déjà des élèves de troisième année dans le monde civil de la marine marchande, et les retours sont très majoritairement positifs. Ce genre de système pourrait être développé. De même, la préparation militaire de Marseille fonctionne très bien. Certains choisissent l'option de la navigation en marine nationale.

Engagement 117.d : confirmer la place de la formation marine à l'Ecole nationale supérieure des techniques avancées.

Yann BECOUARN indique que dans son discours de Brest du 2 décembre 2009, le Premier Ministre a confirmé la place de cette école et sa vocation *via* notamment l'annonce de la création d'un master de génie maritime. Un courrier sera adressé à cet établissement afin d'obtenir davantage de précisions sur ce que sont ses projets dans le cadre de cette annonce. Seule l'école pourra apporter des éléments d'information.

Jean-François ANTIN précise que l'ENSIETA de Brest développe beaucoup les sciences humaines du maritime.

Christophe EOCHE DUVAL demande si des passerelles seront constituées entre l'ENSM et cette Ecole nationale supérieure des techniques avancées.

Jean-François ANTIN explique que ce n'est pas interdit, bien que ce ne soit pas une priorité.

Engagement 118 : améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

Engagement 118.a : améliorer l'accueil, l'orientation et l'accompagnement, y compris en matière de validation des acquis de l'expérience des candidats aux métiers maritimes ou paramaritimes.

Yann BECOUARN annonce que 400 dossiers de VAE ont été traités depuis 2004, avec un taux de décisions favorables en progression - 85 % en 2008. Les accompagnateurs VAE ont été récemment désignés.

Joël JOUAULT remarque que la VAE est très mal comprise. Elle donne des possibilités d'accéder à des formations supérieures, mais souvent au moyen de volumes complémentaires, ce qui est mal perçu. Parfois, les référents créent de faux espoirs dans leurs jugements. De plus, les bilans de compétence sont trop souvent oubliés. Ils permettent pourtant de préparer une VAE.

Thierry BUZULIER suggère de proposer des modules de formation en *e-learning*.

Eric LEVERT rappelle que la VAE est un dispositif récent dans le monde maritime, qui a donc une expérience relativement faible. Il reste un grand nombre d'actions à accomplir pour que le dispositif fonctionne bien. Les candidats à VAE passeront désormais devant un jury. Jusqu'alors, l'examen se faisait sur dossier. Tous les jurys ont déjà été réunis sous une même entité. Leur formation est un aspect important. Les jurys doivent rendre leurs décisions de manière cohérente. L'accompagnement - dans la constitution du dossier, dans la présentation devant le jury - est un deuxième point d'amélioration. L'expérience montre qu'un travail doit également être accompli après le passage devant le jury. Le dispositif ne permet pas de fournir rapidement aux candidats les formations identifiées comme manquantes par le jury. Enfin, la VAE collective au sein des entreprises est une piste intéressante à creuser, notamment sous l'angle de la préformation et de l'accompagnement des candidats.

Joël JOUAULT se félicite du passage des candidats devant un jury. Il faut maintenant que les formations suivent de très près les passages devant ces jurys. Une formation qui suit de deux ans un passage devant un jury n'a pas de sens. La VAE en entreprise n'est pas la solution, à moins que les entreprises - petites en termes d'effectifs - ne se regroupent.

Jean-François ANTIN explique que la construction du titre d'ingénieur va vers une identification par champ des compétences du marin. Dans chaque champ seront identifiés un certain nombre d'UV. En navigation, il pourra par exemple s'agir des instruments de navigation ou de la carte marine. Cette décomposition de l'enseignement par UV permettra d'identifier les heures d'apprentissage nécessaires à l'acquisition d'une compétence professionnelle. La date et le lieu des formations est une difficulté. Les marins ne sont pas souvent ensemble à terre. Ils ne sont pas non plus très nombreux, si bien que très souvent, le cas par cas prédomine. La décomposition par UV devrait permettre à l'administration d'améliorer la situation, à condition que les marins fassent également des efforts de leur côté. La formation maritime a un coût. Il est indispensable de mettre les efforts en commun. Le portail de l'ENSM pourra constituer un bon outil de communication, à moins qu'un portail de formation maritime ne soit mis sur pied.

Christophe EOCHE DUVAL demande que le site de formation maritime monte en puissance.

Créer un réseau de professionnels pour mieux accueillir et accompagner les jeunes dans la profession de marin, et développer le tutorat.

Thierry BUZULIER annonce que des journées portes ouvertes sont organisées par les écoles afin que les étudiants de 1^{ère} année puissent discuter avec les armateurs. Les armateurs reprennent enfin

le chemin des écoles. Il est important que les jeunes se sentent accueillis. Les professionnels doivent se sentir concernés par la formation de ces jeunes et leur donner envie de les rejoindre, au moyen d'un discours adapté. De même, ils doivent tenir aux jeunes un langage de vérité sur ce qui se passe à bord des bateaux. Il est préférable de parler des règles avant plutôt que de devoir affronter les problèmes à bord. Les professionnels ont une responsabilité importante dans le soutien aux jeunes élèves.

Joël JOUAULT invite à ne pas oublier le rôle des syndicats, qui restent les meilleurs partenaires des armateurs. Les règles sont mieux comprises lorsqu'elles sont présentées par les armateurs et par les syndicats.

2. Social

Engagement 85 : mutualisation des moyens publics nationaux

Favoriser la coopération entre les inspecteurs ITF et les services de l'Etat dans le traitement des navires en situation d'abandon ou de pré-abandon

Alain MOUSSAT explique qu'un dispositif national chargé d'assurer le suivi et l'accompagnement des situations d'abandon a été mis en place en 2002. Il a relativement bien fonctionné. Huit cas d'abandon de navire ont été enregistrés en 2008. Le dispositif repose sur une coordination des différents acteurs - marins, associations, organisations syndicales, autorités. Cette coordination est assurée par les directeurs départementaux. Les inspecteurs ITF sont actuellement au nombre de cinq sur le territoire. Ils sont issus de la CFDT, de FO et de la CGT. Dès lors que le Tribunal de Commerce constate qu'un armateur n'est pas en mesure de s'opposer à une saisie conservatoire, il manque à ses obligations essentielles. Son navire est donc considéré comme abandonné. L'affaire prend alors un tour judiciaire et les marins ne sont pas obligés de rester à bord. Leur retour chez eux est facilité par l'octroi d'une avance sur les créances salariales. Ces avances sont parfois récupérées, parfois non. Le rapatriement des marins est pris en charge par l'OMI. Le dispositif sera formalisé. Une instruction précisera les mesures de coordination. Aucun pays ne peut régler seul et de manière pérenne ce phénomène d'abandon des marins. Il faut donc un outil contraignant reconnu sur le plan international. Un groupe de travail a fini ses travaux en mars dernier. Le dispositif qu'il propose serait intégré dans la nouvelle convention du travail maritime.

Joël JOUAULT convient que les inspecteurs et l'administration travaillent ensemble de manière approfondie. Il est important de régler les situations. Une ligne budgétaire le permet. Aujourd'hui, ce sont les syndicats qui saisissent les navires pour débloquer certaines situations. Ils y perdent toujours un peu d'argent. La démarche française a fait école. Tout le monde rêve de la mettre en place. Il faudrait que les armateurs dénoncent les opérateurs qui espèrent faire des coûts.

Christophe EOCHE DUVAL constate que tout est fait dans cet engagement.

Alain MOUSSAT précise que l'outil international se présentera sous la forme d'un certificat. Il ne s'agira pas d'un nouveau certificat. La partie abandon sera intégrée dans le certificat qui sera établi au titre de la nouvelle convention. Un comité tripartite permanent de suivi de la convention du travail maritime sera mis en place dès cette année. Un consensus a été trouvé entre les armateurs et les gens de mer.

Michel LE BOLLOCH estime que l'association pour la gestion des institutions sociales maritimes (AGISM), ainsi que la fédération des associations d'accueil des marins (FAAM), sont des institutions fragiles, parfois attaquées, qui mériteraient d'être confortées.

Alain MOUSSAT indique que l'AGISM intervient dans le cadre du bien-être des marins dans les ports. Les abandons de navires se sont multipliés pendant la crise. Les dépenses consenties au titre du fonds d'intervention d'urgence se sont accrues. Une nouvelle catégorie, celle des navires extrêmement douteux, est même apparue.

Christophe EOCHE DUVAL note que la circulaire entrera rapidement en vigueur. Elle confortera la délégation de service public et organisera la coopération avec les inspecteurs ITF.

Joël JOUAULT rappelle que l'objectif premier de l'AGISM consiste à accueillir les marins en relève dans de bonnes conditions. Certes, la marine marchande a évolué, mais l'AGISM joue toujours ce rôle. La FAAM est accueillie dans les établissements de l'AGISM pour assurer l'accueil des marins et leur éviter un isolement trop conséquent.

k Engagement 113 : inscrire la France dans une démarche d'exemplarité

Pour être en mesure de porter efficacement dans les instances internationales et communautaires les avancées juridiques propres à garantir la valorisation des emplois maritimes, la France doit contribuer à rendre effective l'application des conventions de l'OIT relatives aux gens de mer et suivre l'évaluation de cette application de l'OIT.

Alain MOUSSAT indique que la convention du travail maritime a été adoptée à l'unanimité en 2006. Elle engage à la fois la responsabilité de l'Etat du pavillon et la responsabilité de l'Etat du port. Cette convention constitue un socle minimal international. Pour autant, il n'est pas question d'abaisser le niveau de norme de chaque pays. Pour l'instant, cinq Etats représentant 45 % de la flotte ont ratifié la convention. En France, il faut que la loi autorisant la ratification soit promulguée avant la fin du premier semestre 2010. Parallèlement, des travaux devront porter sur la formation des inspecteurs et la construction des outils - notamment la certification des navires.

Joël JOUAULT formule le vœu que ce processus se transformera dans la réalité.

Alain MOUSSAT précise que certains sujets n'ont pas été repris. Ainsi, il a été considéré que le sujet des pensions était tellement important qu'il valait mieux continuer le travail.

La convention sur la pêche a été élaborée en tenant compte des différentes catégories de navire et des différents types de pêche. Elle possède un tronc commun et des dispositions plus fortes pour les navires de plus de 24 mètres. Les partenaires sociaux ont été consultés à deux reprises. Les mesures de mise en œuvre feront également l'objet de consultations.

Christophe EOCHE DUVAL demande si la ratification de ces deux conventions fera l'objet d'un seul projet de loi.

Alain MOUSSAT répond par la négative. Des projets de loi séparés sont préparés.

Joël JOUAULT regrette que la convention sur la pêche n'aborde pas le sujet des rémunérations. Une référence salariale serait pourtant un minimum. Le flou actuel n'est pas acceptable.

Alain MOUSSAT explique que les accords de pêche conclus entre l'Union Européenne et les pays tiers contiennent des clauses sociales, dont l'une qui fait référence au salaire minimum du matelot qualifié de la marine marchande. Peut-être cette clause un peu floue mériterait-elle de faire l'objet de précisions ultérieures.

Joël JOUAULT considère que les accords de Madrid ne sont ni plus, ni moins que de l'esclavage.

k Engagement 118 : améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

Engagement 118.b : porter une réflexion au plan international et au niveau européen sur la fatigue des équipages à bord des caboteurs, quel que soit le pavillon utilisé, avec pour objectif de mieux garantir la sécurité maritime et d'assurer une veille de qualité

Yann BECOUARN indique que le volet humain deviendra très prégnant dans la création de normes. La problématique de la fatigue est un élément essentiel. Il apparaît, à la lecture des rapports des bureaux enquêtes et accidents français et étrangers, qu'un certain nombre d'évènements de mer sont dus à la fatigue. Les effectifs et les modes de travail ont beaucoup changé. La notion de fatigue n'est pas définie dans les textes juridiques internationaux et communautaires.

De nombreux caboteurs, notamment ceux qui ne travaillent qu'avec deux officiers à la passerelle, sont pourtant concernés. La sous-direction des gens de mer et la sous-direction des navires ont commencé à travailler sur un questionnaire. L'idée consiste à mettre en œuvre cette étude auprès d'une dizaine de caboteurs pendant trois à quatre mois. Cette phase pratique n'a pas débuté. Elle demande une certaine mobilisation des services déconcentrés, ainsi qu'un financement.

Michel LE CAVORZIN note qu'il ne sera pas simple de procéder à des vérifications de fatigue à bord des caboteurs européens. Les temps de repos sont pourtant bien définis. Les conditions de repos sont un autre aspect. Parfois, le repos se prend à même le sol dans un sac de couchage. L'inspection du travail le sait. Beaucoup de procès-verbaux ont été dressés.

Eric LEVERT remarque que dans un certain nombre de cas, les tableaux sont pré-remplis avec les temps de travail et les temps de repos. Il faut donc dégager les moyens, de manière très pratique, pour identifier ces tricheries.

Elodie MARTINE-COUSTY suggère d'utiliser, pour obtenir des bases fiables, les techniques d'enregistrement à même le corps qui existent déjà dans la plaisance.

Christophe EOCHE DUVAL observe que ce dispositif très intrusif nécessiterait l'accord des personnes.

Eric LEVERT précise que le corps médical des armées, qui a été sollicité, a estimé qu'il était très difficile de mettre en œuvre un dispositif pratique sur une période de temps limitée.

Elodie MARTINE-COUSTY observe qu'il pourrait s'avérer intéressant, dans les programmes de formation des équipages, de permettre à chacun de mieux connaître son rythme biologique.

Joël JOUAULT rappelle qu'il existe des critères de définition des effectifs. Pour faire cesser le dumping sur la durée du travail, il faut prévoir des règles européennes.

Christophe EOCHE DUVAL note que pour convaincre les récalcitrants, il faut apporter des arguments. C'est tout l'objet de cet engagement.

Michel LE BOLLOCH relève que la fatigue est le fruit d'une politique d'effectif. Les constats dressés par les BEA mers sont clairs.

Thierry BUZULIER signale que dans l'industrie offshore, les équipages sont peu nombreux car les navires sont petits. Des problèmes de fatigue et de dépassement d'horaire y avaient été constatés. Des enquêtes ont été menées. Il a fallu des années pour sensibiliser et responsabiliser tout le monde,

du patron au client, et parvenir à une forme d'autogestion du temps. Ce sera beaucoup plus compliqué dans le cabotage car le client n'est pas impliqué.

Jean-Pierre BOSSET remarque que dans le domaine de la pêche, il est difficile d'envisager de toucher aux structures des navires. En revanche, il existe des dispositifs actifs qui permettent de sécuriser les lieux de repos des marins pêcheurs. Des études sont en cours. Une expérimentation suivra. Des dispositifs pourront être mis à la disposition des armateurs.

Christophe EOCHE DUVAL constate, à la lumière de ces débats, qu'il est absolument nécessaire de mener une étude sur la fatigue à bord des caboteurs. Pour en renforcer la crédibilité au plan international, cette étude devra être corrélée avec les travaux d'ITF et validée par un laboratoire de recherche universitaire.

Engagement 118.c : promouvoir une politique déterminée de prévention à bord des navires de manière à améliorer les conditions de travail et d'emploi

Yann BECOUARN indique que des thèmes ont été mis en place. Il s'agit notamment, dans le cadre du plan sécurité à la pêche, d'un dispositif de formation marins pêcheurs tout au long de la carrière. Cette formation sera financée par Total. Les marins percevront une indemnisation.

Engagement 118.f : relancer le projet de directive relatif aux conditions de travail des équipages à bord des services réguliers de transports de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre Etats

Yann BECOUARN rappelle que peu d'Etats-membres avaient soutenu la France dans son projet de directive. Il est impossible de repartir sur la base de cet instrument. Pour avancer vers le même objectif, il faut donc emprunter d'autres voies et réfléchir à d'autres idées.

Michel LE CAVORZIN précise que le blocage était venu des pays nordiques. Une convention avait été trouvée pour les liaisons transmanche, mais elle n'a jamais pu réellement entrer en application.

Christophe EOCHE DUVAL demande si un code de bonne conduite serait plus facile à faire adopter par l'ensemble des partenaires sociaux européens.

Michel LE CAVORZIN craint qu'il ne se heurte une nouvelle fois à l'opposition des pays du Nord, eux-mêmes confrontés à la concurrence des pays de l'Est. Les pays du Nord peuvent appliquer des conventions très basses car ils touchent des ports hors Europe. Il est hors de question d'aller sur une convention aussi basse. Une convention minimale européenne est préférable.

Joël JOUAULT relève qu'actuellement, un certain nombre de compagnies françaises sont mises en concurrence de manière plus ou moins loyale. Une nouvelle fois, c'est le temps de repos qui définit l'équipage nécessaire.

Christophe EOCHE DUVAL s'enquiert de l'avis des armateurs face à la voie du dialogue social communautaire envisagée par le gouvernement français pour relancer son projet de directive.

Carole BERENGIER se déclare tout à fait prête à faire remonter cette information au niveau européen, charge à l'instance européenne des armateurs de faire le nécessaire auprès du comité du dialogue social.

Joël JOUAULT remarque qu'il est dangereux de vouloir remettre en cause tout ce qui a été bâti. Actuellement, il n'y a pas d'ordre. La concurrence continue. L'alignement se fait au plus bas. Il faut intégrer un niveau social européen.

Christophe EOCHE DUVAL demande s'il est envisageable de décider dès aujourd'hui d'agir pour l'inscription de ce sujet à l'ordre du jour de la bonne instance européenne de dialogue social.

Carole BERENGIER doute que tout le monde soit d'accord pour ouvrir ce dossier.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE observe qu'il faudrait d'abord vérifier si la fédération patronale de ce secteur fonctionne selon la règle du consensus ou de la majorité. Il faudra ensuite bien sélectionner la présidence de l'Union Européenne - Espagne actuellement, Belgique ensuite - à laquelle soumettre ce dossier. Le Parlement Européen peut également avoir une influence par le vote d'une résolution. Cette voie ne doit donc pas être totalement exclue.

Christophe EOCHE DUVAL en déduit qu'il faudra reprendre ce sujet le 18 janvier.

Engagement 118.g : réexaminer les dérogations à la législation européenne accordées au secteur du travail maritime et de la pêche

Christophe EOCHE DUVAL signale que la commission se propose, en révisant les dérogations de certaines directives communautaires du travail, d'y supprimer les exclusions qui y sont faites aux secteurs de la pêche et du commerce maritime. Dans la plupart des cas, ces clauses de dérogation n'ont jamais été utilisées. La commission propose de maintenir les clauses d'exclusion de quatre directives : 2002/14 sur l'information/consultation des institutions représentatives du personnel, 96/71 sur le détachement de travailleurs et 89/654 et 90/270 sur la santé et la sécurité au travail.

Alain MOUSSAT précise qu'il a sollicité des clarifications auprès de la Commission. Trop d'inconnues entourent la directive 96/71.

Joël JOUAULT estime que les rythmes de réunion des institutions représentatives du personnel doivent être adaptés aux conditions particulières du métier de navigant, faute de quoi il n'y aura bientôt plus d'élus.

Christophe EOCHE DUVAL constate que la suppression des dérogations doit s'accompagner de mesures d'adaptation pour les mondes de la pêche et de la marine marchande

Document rédigé par la société Ubiqus – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiqus.fr> – infofrance@ubiqus.com

Réunion du lundi 18 janvier 2010

Compte rendu analytique

Etaient présents :

Christophe EOCHE DUVAL
Yann BECOUARN
Alain MOUSSAT
Bernard BOYER, MAAP
Marie-Christine HERVOUET DION, FAFPCM
Carole BERENGIER, armateurs de France
Thierry BUZULIER, consultant Bourbon
Gérard BOUCHET, GASPE
Claude-Emmanuel TRIOMPHE, ASTREES
Jean-Pierre BOSSET, CNPEM
Axelle BODMER, UAPF
Jean-Pierre TERAL, FO
Bruno DACHICOURT, CFTC
Jean-Philippe CHATEIL, FNSM CGT
Joël JOUAULT, CFDT
Eric LEVERT
Michel LE BOLLOCH
Jean-François ANTIN, IGEM

Plan de mobilisation pour la croissance verte

Yann BECOUARN explique que le 12 janvier dernier s'est réuni le comité national de pilotage des métiers de la croissance verte. Une synthèse des différents comités de filière y a été effectuée. Il en est ressorti des propositions d'orientation. Douze actions ont été recensées. Tous les comités de filière se sont accordés pour reconnaître qu'à leur niveau de connaissance actuelle, il n'y aurait pas de créations *ex nihilo* de nouveaux métiers, mais que les métiers existants devraient s'adapter à la croissance verte, adaptation indispensable pour répondre aux enjeux de cette croissance verte. Cela nécessite une adaptation de nombreuses formations initiales et continues. Le plan de mobilisation sera présenté à l'ensemble des partenaires le 28 janvier 2010 au CNIT. Il est question de prolonger le mandat des comités de filière. Le Comité Mer a bien ciblé le socle des métiers maritimes. En revanche, il n'était pas apparu suffisamment armé pour étudier en profondeur les métiers associés au maritime - ramassage des déchets, tourisme, énergies renouvelables, etc. Le Comité Mer devra réfléchir au meilleur format pour que ces sujets soient traités, au besoin par des croisements avec les autres groupes de travail.

Christophe EOCHE DUVAL observe que le travail du Comité devra être concret. Il faudra notamment définir des actions emblématiques.

Validation des engagements

Christophe EOCHE DUVAL propose de poursuivre l'examen des engagements pris dans le cadre du Grenelle de la Mer. Il ne sera finalement pas question de l'Outre-mer puisque ce travail a été assigné aux Préfets. Chacun est donc invité à instruire ses correspondants locaux pour qu'ils se manifestent et fassent partie des comités ad hoc qui seront constitués localement. Le Comité Mer

aura connaissance des conclusions que les Préfets feront remonter. Rien n'empêche les membres du Comité de faire part de leurs remarques.

k-Engagement 114 : améliorer les compétences maritimes des administrations

Engagement 114.a : inscrire dans les programmes dispensés par le CNFPT une formation maritime spécifique

Engagement 114.b : prévoir une mise à niveau des agents administratifs concernés par la mer au sein de l'Etat et des collectivités territoriales par mise en place de cursus de formation continue

La direction générale de la fonction publique et le centre de formation de la fonction publique territoriale sont sollicités pour fournir des éléments sur la politique de l'Etat en matière de formation des fonctionnaires. Un institut régional d'administration devrait également formuler des propositions. Il serait également bon qu'un bilan soit dressé des formations maritimes - initiales et continues - proposées par l'administration des affaires maritimes.

Christophe EOCHE DUVAL propose d'également impliquer le réseau des lycées maritimes et les professionnels.

Marie-Christine HERVOUET DION relève que ce sujet est d'autant plus important que l'administration des affaires maritimes est en pleine réforme. Les interlocuteurs changeront. Il existe pléthore d'organismes différents dans le domaine de la formation. Tous ont une compétence, mais ils sont isolés les uns des autres. Il apparaît donc important de constituer un réseau d'offreurs et de le rassembler autour d'un chef de file.

Christophe EOCHE DUVAL estime qu'il s'agit d'une proposition concrète très intéressante. Les magistrats possèdent un assez bon réseau de formation continue. Ils sont astreints à un stage annuel d'ouverture à d'autres activités. Cela leur offre beaucoup de perspectives.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE note qu'une meilleure structuration de l'offre ne suffira pas forcément à accroître la demande si cette demande est aujourd'hui très fragmentaire. Quel que soit le milieu, il peut arriver que des catalogues très structurés ne rencontrent pas de demande.

Christophe EOCHE DUVAL rappelle que selon les termes de l'engagement pris lors du Grenelle de la Mer, les instituts de formation des administrations auront une obligation de résultat.

Thierry BUZULIER suggère d'élargir cet engagement de formation aux élus locaux.

Il est proposé de profiter du nouvel élan qu'impulsera le déménagement à Nantes de l'école de Bordeaux, déménagement qui s'accompagnera d'une redéfinition des missions de cette école, pour lui confier le soin de piloter un catalogue général des questions relatives à l'offre de formation.

Carole BERENGIER indique avoir proposé à la direction du travail, en partenariat avec l'école de Nantes, de faciliter les embarquements d'inspecteurs du travail à bord de navires de commerce.

3. Social

K Engagement 42 : initiatives en matière sociale.

Engagement 42.b : élaborer une analyse comparée des différents classements existants pour les pavillons dits « de complaisance » en prenant en compte également les évaluations faites par les acteurs sociaux et environnementaux

Yann BECOUARN indique qu'une fiche générale a été produite sur la question des registres dits de complaisance. Quelques éléments historiques ont été rappelés. L'immatriculation des navires est un droit souverain des Etats. L'immatriculation dite de complaisance désigne le fait pour certains Etats d'immatriculer des navires qui ne présentent avec eux aucun lien substantiel, à seule fin de générer des revenus ; la contrepartie pour l'armateur étant de se libérer des réglementations nationales de l'Etat d'origine. Les situations relatives aux différents registres sont cependant très contrastées et la vision doit être nuancée car les situations sont multiples.

Les syndicats de marins, et en particulier l'International Transport Federation, ont entrepris une lutte contre les immatriculations de complaisance. L'ITF a formulé en 1974 une définition de la complaisance (lorsque la propriété et le contrôle d'un navire ne se situent pas dans le pays dont il bat le pavillon) à fin de disposer d'un critère. Ces critères ont quelque peu vieilli aujourd'hui, l'ITF a élargi son champ d'intérêt aux seconds registres et à certains registres purement nationaux et une plus grande attention a été apportée à la juridiction effective exercée par le pavillon, notamment en matière sociale. Les Etats ont de leur côté cherché à mieux contrôler les applications des conventions internationales observant les non respects ou applications différencierées de certaines normes par certains pavillons. Ont ainsi été développées les contrôles par l'Etat du port leur permettant d'intervenir nonobstant la question juridique liée au registre. Les navires sont contrôlés, il leur est appliquée les conventions qui constituent le socle fondamental de règles à respecter et chaque année la compilation des résultats des contrôles permet d'établir un classement des registres : blanc, gris ou noir. La procédure est claire, acceptée et transparente. Aujourd'hui il reste un champ très important de progrès pour améliorer le volet « humain ». Des progrès importants ont pu être faits sur le volet lié à la sécurité, habitabilité, dans le cadre des contrôles organisé dans le cadre du memorandum de Paris (MOU).

La convention du travail maritime doit devenir un outil essentiel pour l'amélioration des conditions sociales et un outil de classement au même titre que les autres conventions pertinentes. Il sera reconnu au niveau international. La convention du travail maritime représente une voie de progrès. Elle a vocation à devenir le socle social du transport maritime. Cette convention entrera dans le dispositif des grandes conventions internationales. Lorsqu'elle aura été mise en œuvre, elle sera intégrée dans les classements des mémorandums d'entente et participera au classement des registres. Aujourd'hui, la France ne peut pas classer seule les différents registres.

Christophe EOCHE DUVAL indique que selon le Professeur Chaumette (excusé), il faudrait réviser la notion de complaisance. Le droit communautaire devrait développer la notion d'établissement stable d'exploitation. La loi RIF du 3 mai 2005 prévoyait l'ouverture de négociation collective entre partenaires sociaux. Il ne semble pas que cette négociation ait eu lieu. Il est étrange que les pouvoirs publics n'aient pas conditionné certaines mesures à l'ouverture de cette négociation.

Joël JOUAULT explique qu'ITF a mené son action à partir des conditions de travail à bord et des revenus. Le BIT ne fixe pas les grilles de salaires des navigants. Il n'existe qu'une grille de

référence pour les matelots qualifiés. Il y a donc un vide. ITF possède une grille. Il faudrait qu'en France, la convention collective soit proche des accords ITF. Aujourd'hui, chaque armateur passe ses accords de flotte.

Jean-Philippe CHATEIL regrette le manque de réponse des armateurs de France. C'est à se demander si le RIF les intéresse.

Carole BERENGIER assure que les armateurs de France sont prêts à échanger avec les organisations syndicales sur le sujet.

Christophe EOCHE DUVAL relève que l'engagement prévoit de revoir l'analyse des pavillons de complaisance. Une piste a été évoquée. Elle consiste à oublier les listes blanches et grises des uns et des autres pour les remplacer par les résultats des contrôles par l'Etat du port et notamment par la certification sociale de la convention internationale du travail maritime.

Ce pourrait être une première manière de revisiter la classification des pavillons de complaisance. Il est nécessaire de disposer de critères objectifs reconnus par tous comme peuvent l'être ceux des memoranda. L'engagement de favoriser une négociation collective dans le cadre de la loi RIF est un second sujet. Un effort volontariste doit être accompli pour réunir les partenaires.

Alain MOUSSAT explique que la nouvelle convention du travail maritime prévoit un mécanisme propre de suivi sous forme d'une commission tripartite permanente. Elle sera chargée d'examiner tous les cas dans lesquels les certifications pourront sembler « légères ». Dès lors que la convention sera en vigueur, la question des salaires notamment pourra être examinée. Il faut procéder dans l'ordre.

En France, les salaires minima des non-résidents relèvent d'un arrêté du 21 décembre 2005. La convention marine marchande a un peu vieilli. Certains avenants sont obsolètes. La question de son actualisation se pose. Ce travail permettra de déboucher sur un socle lisible et juridiquement plus fiable qu'actuellement.

Yann BECOUARN confirme que les partenaires sociaux ont un rôle important à jouer dans le suivi de la convention du travail maritime au travers de la commission tripartite permanente.

Sur cette question du RIF qui a été citée, il indique que le directeur des affaires maritimes a prévu de consulter les organisations syndicales et les armateurs.

Christophe EOCHE DUVAL imagine que l'Etat a pour volonté de voir aboutir cette question relative au RIF, il faudrait que des négociations puissent se tenir entre partenaires sociaux et se fixer un objectif comme mars 2011. Le mécanisme volontariste est tout désigné.

Joël JOUAULT signale que des bases existent. En Allemagne, il existe une convention collective pour les marins extracommunautaires. Seuls les navires qui n'appliquent pas cette convention sont classés parmi les pavillons de complaisance.

Thierry BUZULIER relève que le système de l'*offshore* est très particulier, avec notamment des obligations d'emplois de personnels locaux qui ne restent parfois qu'une semaine à bord. Il est donc inimaginable d'appliquer la grille ITF Mer du Nord à l'Afrique. Les contraintes ne sont pas les mêmes. En Afrique, le système est très particulier, avec une proximité historique qui fait que les règlements généraux seraient compliqués à appliquer pour les acteurs de l'*offshore*. Certaines activités sous RIF n'entrent pas en adéquation avec les contraintes liées au long cours.

Christophe EOCHE DUVAL conçoit qu'il peut exister des situations particulières dans l'*offshore*, mais cela ne remet pas en question l'idée d'une convention de branche minimalistre. Alain MOUSSAT distingue ces pratiques de la création d'un avenant pour les personnels employés sur les navires RIF.

Christophe EOCHE DUVAL déduit des discussions que la convention du travail maritime est un bon outil pour le classement dans un cadre d'application commun. Le problème du RIF reste entier. L'Etat doit tout faire pour réunir les partenaires sociaux.

K Engagement 108 : promouvoir les activités économiques liées à la mer et le développement durable de ces activités

Engagement 108.b : rendre plus lisibles les rémunérations dans le secteur de la pêche (faire connaître a minima des salaires minimaux garantis) sans rémunération à la part

Marie-Christine HERVOUET DION explique que dans le secteur de la pêche, les rémunérations sont entourées d'une certaine opacité. Elles méritent donc davantage de lisibilité. Il n'est pas question de toucher à l'existant et au principe de rémunération à la part. Néanmoins, il faut afficher le principe du minimum garanti. Plus généralement, il faut expliquer les modalités de rémunération appliquées dans le secteur.

Christophe EOCHE DUVAL indique que selon le Professeur Chaumette, le salaire minimum devrait sans doute être calculé par jour de mer. Il resterait ensuite aux partenaires sociaux à s'entendre sur la période de lissage de ce salaire minimum, étant entendu que ce lissage ne peut être seulement annuel.

Joël JOUAULT signale que des accords existent pour la pêche au large.

Alain MOUSSAT précise qu'il existe un avenant aux accords nationaux pêche artisanale et armements coopératifs.

Bruno DACHICOURT rappelle qu'il a été proposé, lors du Grenelle de la Mer, d'accélérer le processus d'extension.

Jean-Pierre BOSSET indique qu'une recommandation a été émise, mais dans une enceinte qui n'était pas complètement légitime, afin de permettre l'extension de l'accord sur la pêche artisanale au plus tard le 1^{er} février 2010.

Axelle BODMER précise qu'à côté de l'accord national de base, qui définit une rémunération minimale, l'ensemble des entreprises relevant de l'UAPF ont conclu des accords largement supérieurs à cette rémunération minimale. Toutefois, il existe autant de salaires *minima* que d'entreprises. C'est cela qui rend difficile toute communication sur le sujet. De plus, il existe souvent un décalage important entre le salaire minimum et le salaire réel, sans compter la grande saisonnalité du secteur. Au final, si une communication sincère sur les salaires serait bénéfique, elle apparaît difficile à organiser. Les concurrences entre métiers renforcent la difficulté de cette communication.

Christophe EOCHE DUVAL observe qu'il existe un décalage entre les employés du secteur de la pêche, qui ont de plus de plus besoin d'explications, et un secteur qui n'a pas cette culture de l'explication. Aujourd'hui, les rémunérations ne sont pas suffisamment lisibles.

Jean-Pierre BOSSET estime que le moyen de communication le plus évident et le plus efficace est la fiche de paie. Le dispositif réglementaire de définition de la fiche de paie des marins est en place. La mise en œuvre du lissage permettra d'éviter qu'un simple exemple de fiche de paie négative ne nuise, sur le plan médiatique, à toute la profession.

Jean-Pierre TERAL note que tout le monde est d'accord pour que le salaire minimum des marins soit au moins au niveau du SMIC.

Christophe EOCHE DUVAL rappelle que les salaires réels sont très supérieurs au SMIC. Ils sont donc attractifs. Un observatoire des salaires et des rémunérations, existant ou à créer, pourrait agir en tant qu'instance de communication. Il convient également de vérifier s'il existe une volonté réelle des signataires de demander l'extension de l'accord sur la pêche artisanale.

Marie-Christine HERVOUET DION considère que la profession aurait tout intérêt à se mettre d'accord sur un principe, celui du minimum garanti, qui ne semble poser de difficulté à personne. Aucune réforme substantielle des modalités de rémunération n'est envisagée. Il n'est question que de communiquer sur le fait qu'il existe un minimum garanti. Rien ne l'interdit. Il serait dommage que cela prenne des jours ou des années. Il ne s'agit pas de déchiffrer la rémunération d'un patron de pêche, mais celle d'un mécanicien ou d'un matelot en début et après quelques années de carrière.

Christophe EOCHE DUVAL estime que la communication sur ces éléments globaux doit revenir à un organisme neutre.

Joël JOUAULT propose la création d'un observatoire paritaire des salaires des gens de mer.

Christophe EOCHE DUVAL invite les signataires du dernier avenant pêche artisanale à saisir l'Etat d'une demande d'extension. Une enquête d'applicabilité sera ensuite enclenchée. Il appartient également aux partenaires sociaux de créer un observatoire des salaires conventionnels.

Alain MOUSSAT indique qu'un vote a déjà eu lieu, mais l'expression des partenaires sociaux n'était pas suffisamment ferme et nombre de questions pratiques se posent.

Jean-Pierre BOSSET précise que des labellisations à finalité commerciale se mettent en place par pêcherie. Ces labellisations ont ou n'ont pas un volet certification sociale, qui inclut un mécanisme de contrôle. Il est tout à fait possible que dans certaines flottilles, cette démarche fondamentalement commerciale débouche sur des *minima* sociaux officiels.

Christophe EOCHE DUVAL rappelle que cette communication devra viser les salariés de la branche. Il est un fait qu'aujourd'hui, l'opacité joue contre l'attractivité de la profession. Le développement de l'observatoire des métiers est une piste très concrète que les signataires doivent explorer.

K Engagement 118 : Améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

Engagement 118.e : appliquer en France les lignes directrices européennes relatives au soutien de l'emploi maritime

Yann BECOUARN explique que l'Union Européenne a récemment lancé deux communications : la première, de 2007, porte sur une politique maritime intégrée et la seconde, de 2009, concerne les objectifs stratégiques sur la politique du transport maritime jusqu'en 2018.

Dans le cadre de la politique maritime intégrée, la Commission souhaite revaloriser les qualifications professionnelles, encourager la formation de pôles d'activités maritimes multisectoriels, stimuler l'innovation technologique, créer un socle de connaissances et d'innovations et offrir une plus grande qualité de vie dans les régions côtières. Cela nécessite de se poser la question des financements. Le communautaire possède certains financements. La Commission adaptera ces dispositifs. Globalement, des propositions très générales ont été formulées. Rien de vraiment neuf n'apparaît par rapport aux problématiques actuelles en terme d'emplois. La Commission Européenne a elle-même confié qu'elle préparait une année 2011 sociale. Parmi les thèmes en préparation figurent la convention du travail maritime, les questions liées à la formation et à la mobilité, la fatigue, les addictions ou encore les labellisations. Les supports juridiques - directives, communication, colloque - sont encore inconnus. Normalement, chaque thème aura un support juridique particulier.

La communication relative aux objectifs stratégiques du transport maritime sur la période 2008-2018 comporte notamment un volet ressources humaines, compétences et savoir-faire. Les actions mises en œuvre par la Communauté doivent viser à adopter des mesures positives favorisant les carrières complètes dans les sphères touchant le maritime, rehausser l'image du transport maritime, faciliter la mobilité des main d'œuvre, soutenir le travail mené par l'OIT, assurer le suivi de la réglementation sociale, mettre en œuvre des mesures de simplification et trouver un juste équilibre entre les conditions d'emploi des gens de mer et la compétitivité de la flotte. Globalement, les problématiques déclinées lors du Grenelle se retrouvent dans cette communication générale. Il apparaît que la Commission souhaite travailler sur un autre thème que la seule libéralisation du marché, qui l'a beaucoup occupé ces dernières années.

Jean-Paul BOUCHET croit savoir qu'il est envisagé de porter l'effectif des NUC - navires à utilisation collective - à 200 passagers.

Yann BECOUARN doute qu'il s'agisse d'une disposition communautaire, le NUC étant une notion française. Quoi qu'il en soit, il serait étonnant qu'une telle mesure soit envisagée.

Marie-Christine HERVOUET DION demande si les programmes communautaires seront spécifiques ou s'il s'agira de programmes préexistants qui comporteront une ligne budgétaire dédiée au maritime. Par ailleurs, dans le domaine de la formation, les cotisations versées par les entreprises aux organismes collecteurs peuvent être considérés comme des financements publics, ce qui permet ensuite de mobiliser des fonds communautaires. Enfin, sur un thème tel que la santé, les questionnements pourraient impliquer plusieurs pays. *A contrario*, un thème tel que la mobilité sera plus difficile à mettre en œuvre à l'échelle de plusieurs pays.

Yann BECOUARN indique qu'à ce stade, la communication ne s'accompagne pas d'un volet budgétaire. Cela signifie qu'*a priori*, les dispositifs existants devront être adaptés. Pour bénéficier

du financement communautaire, il faut bénéficier d'un financement national. Parfois, cela nécessite de se retourner vers les collectivités, ce qui limite un certain nombre de projets à un champ régional. Comme cela a été dit, les organismes collecteurs forment une voie intéressante.

La Commission Européenne souhaite généralement que les projets soient portés par au moins deux Etats pour être éligibles à des financements. Ce n'est pas simple. Il faut donc s'orienter vers d'autres financements, mais les dossiers sont difficiles à monter. Au niveau communautaire, ce n'est pas l'argent qui manque, mais la capacité à mobiliser ces financements.

Yann BECOUARN précise qu'à sa connaissance il n'existe pas de lignes directrices européennes spécifiques au soutien de l'emploi maritime mais que les communications précitées traitent notamment d'emplois.

Marie-Christine HERVOUET DION suggère d'évoquer la mobilité professionnelle et les actions de formation qui permettent de la soutenir. Il existe probablement des grands programmes qui permettraient d'initier de telles démarches.

Jean-Philippe CHATEIL annonce que divers colloques seront organisés tout au long de l'année 2010 en Europe sur les thèmes du recrutement et de la formation dans le transport maritime en Europe.

Marie-Christine HERVOUET DION estime qu'au-delà de ces échanges de bonnes pratiques, il est temps de poser des questions techniques précises, par exemple sur les possibilités de passage d'un secteur maritime à un autre.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE s'étonne qu'il n'ait pas été fait référence au fonds social européen, qui est l'un des programmes les plus fortement dotés, mais généralement sous-consommé. Ce n'est pas l'argent qui manque, mais les projets. Il existe de véritables potentialités. La programmation française est susceptible d'accueillir un créneau maritime. Encore faut-il que ce secteur s'exprime.

Marie-Christine HERVOUET DION objecte que l'accès au fonds social européen est loin d'être aisé pour les organismes de taille modeste. Il nécessite une capacité de trésorerie très importante puisqu'il faut avancer les fonds. De plus, les règles du FSE sont entourées d'une grande opacité. Il n'est pas normal que ces règles évoluent en cours de programme.

Engagement 118.f: relancer le projet de directive relatif aux conditions des équipages à bord de services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant la liaison entre les Etats membres

Christophe EOCHE DUVAL explique que la France a proposé aux partenaires sociaux de s'emparer de ce sujet dans le cadre du dialogue social européen. Le comité des armateurs de France devait préciser sa position.

Carole BERENGIER indique qu'un code de bonne conduite pourrait permettre d'expliciter les dispositions un peu floues de la résolution A.890.

Joël JOUAULT rappelle qu'il avait été question d'élaborer une charte minimale pour les navires à passagers en Europe. L'Europe peut tout de même se doter de règles fermes. L'emploi des navigateurs devrait avoir un contour un peu plus garanti. Ce n'est pas le cas aujourd'hui. Les achoppements proviennent toujours des effectifs et de la sécurité.

Christophe EOCHE DUVAL constate que la voie de la directive s'est avérée être une impasse. Seuls les partenaires sociaux, syndicats et armateurs, sont en capacité de relancer ce sujet dans un cadre européen. Il serait préférable qu'ils le fassent ensemble plutôt que séparément.

Joël JOUAULT signale que les Etats nordiques bloquent complètement le sujet.

Jean-Philippe CHATEIL précise que la prochaine rencontre est programmée pour septembre 2010.

Joël JOUAULT annonce que les syndicats des pays du bassin de la Manche se sont déjà mis d'accord sur un socle commun.

Christophe EOCHE DUVAL estime que septembre 2010 est une bonne échéance pour inscrire ce thème à l'agenda du dialogue social.

K Engagement 119 : développer la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques.

Engagement 119.a : renforcer l'efficacité de l'Inspection du Travail maritime

Engagement 119.b : réaffirmer la spécificité de la fonction d'inspecteur du travail maritime

Engagement 119.c : renforcer les dispositions d'inspection sociale des navires, notamment par la formation, par des organismes indépendants, d'inspecteurs qualifiés

Engagement 119.d : croiser les informations entre tous les acteurs (administration et organisations syndicales) qui interviennent afin de contribuer à l'identification des navires socialement et techniquement douteux. Une convention semestrielle entre les inspecteurs maritimes, les inspecteurs du travail et les inspecteurs des syndicats français affiliés à la Fédération Internationale des Transports (ITF) et qui ont le statut d'inspecteurs ITF se réunira sous l'appellation « conférence de contrôle des navires ».

Alain MOUSSAT annonce que les deux conventions pêche et marine marchandes se substitueront à la convention 178. Lorsque la décision de fusion des inspections du travail a été prise, un protocole a posé un certain nombre de principes, notamment sur la formation.

Il est bien question d'une logique de couverture de l'ensemble du littoral par des sections à composante maritime. Des mécanismes - au niveau national comme régional - ont été prévus pour assurer un bon suivi de ce protocole. Les premières actions de formation au droit du travail maritime ont eu lieu à Nantes, où un pôle commun a été créé. Des réseaux de formateurs de formateurs seront créés pour la mise en œuvre de la convention du travail maritime. Au final, de dix à douze formateurs seront affectés à temps plein au maritime, secteur dans lequel plus d'une quarantaine d'agents spécialisés travailleront à temps plein. Outre la formation, des dispositifs d'accompagnement - par exemple des fiches ou des FAQ - sont prévus.

La mise en place de la convention du travail maritime nécessitera une coopération entre les deux administrations. La certification des navires française sera mise en œuvre par la DAM, mais l'Inspection du Travail interviendra. Les deux cultures s'interpénètreront. L'idée d'un lieu d'échange est une très bonne piste à creuser. Les modalités pratiques restent à envisager.

Christophe EOCHE DUVAL rappelle que le Grenelle de la Mer prévoit explicitement la création d'une conférence semestrielle de contrôle des navires.

Joël JOUAULT précise que cette conférence impliquera les organisations syndicales affiliées à ITF. Il ne saurait y avoir d'ambiguïtés sur ce point.

Alain MOUSSAT observe que les inspecteurs ITF peuvent s'exprimer au travers de leurs organisations syndicales dans le cadre du contrôle de l'Etat du port.

Christophe EOCHE DUVAL demande s'il y a besoin d'un texte pour instituer la conférence de contrôle des navires.

Yann BECOUARN note qu'il faut d'abord se caler sur son format. Ce dispositif est essentiellement axé sur le contrôle des navires et l'Etat du port. Il n'est nul besoin d'un texte pour l'instituer. Cette conférence doit se réunir tous les six mois. Sa première réunion peut se tenir avant l'été.

Joël JOUAULT assure que la participation des autres syndicats ne le gêne pas. Il faut simplement se baser sur la représentativité réelle dans la marine marchande.

Alain MOUSSAT estime que cette discussion doit être reprise par la commission nationale de la négociation collective de la marine marchande sous l'angle des nouvelles règles de représentativité issues de la loi du 20 août 2008.

Axelle BODMER demande si ce dispositif ne concerne que le commerce et non la pêche.

Alain MOUSSAT explique qu'il convient d'attendre que la convention sur la pêche entre en vigueur. Dans un premier temps, seul le commerce est concerné, sauf cas très particuliers d'abandons de gens de mer.

Axelle BODMER demande si les représentants des armateurs participeront à la conférence de contrôles des navires.

Christophe EOCHE DUVAL estime qu'ils sont implicitement compris dans les invités.

Carole BERENGIER indique que ce n'est pas sa lecture de l'engagement 119.d.

Joël JOUAULT affirme qu'il ne verrait aucun inconvénient à ce que de temps en temps, les armateurs dénoncent les pratiques qu'ils ne partagent pas.

Yann BECOUARN rappelle que la problématique porte clairement sur l'Etat du port donc les navires étrangers dans nos ports. Pour ce qui concerne les armateurs français, rien ne les empêche de participer et d'informer sur les conditions déloyales de concurrence imposées par ces navires sous normes qui pénalisent les navires français et contribuent à donner une mauvaise image du transport maritime.

Joël JOUAULT ajoute que groupement IMEC s'est engagé à suspendre ou à exclure tout armateur qui ne respecte pas les règles.

Responsabilité sociale et environnementale

Claude-Emmanuel TRIOMPHE rappelle que la RSE n'est pas dotée d'une existence juridique propre. Il s'agit d'un concept au travers duquel les entreprises, sur une base volontaire, intègrent

dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes les préoccupations sociales, environnementales et économiques.

La RSE est une démarche fondamentalement pluri-acteurs. Il existe plusieurs grandes batteries d'outils disponibles. Les premiers sont les outils de reporting. Ils permettent aux entreprises de rendre compte de leurs engagements sociétaux. Pour le moment, l'obligation de reporting ne concerne que les entreprises cotées. A terme, elle concerne toutes les entreprises employant au moins 500 salariés. Les autres batteries d'outils sont la notation extra-financière, les labels et les référentiels d'audit.

Le milieu maritime est très sensible aux attentes environnementales et aux principes de sécurité. La convention du travail maritime et la convention n°188 comportent des dispositions relatives à la pêche. Le code du travail maritime comprend des procédures de certification sociale et de contrôle. Les sociétés pétrolières ont mis en place la pratique dite du « vetting » pour sélectionner et surveiller les navires qu'elles affrètent. Enfin, la combinaison d'initiatives publiques et privées contribue à mettre en place un système de pêche responsable.

Quatre lignes d'action peuvent être envisagées en matière de responsabilité sociale et environnementale :

- celle d'une démarche sectorielle,
- celle permettant de faire le lien entre les produits, les entreprises et les vecteurs de transport,
- celle de l'articulation des procédures de vérification et des contrôles publics et privés,
- celle de l'expérimentation de processus pilotes et volontaires.

Christophe EOCHE DUVAL demande si des sociétés du secteur maritime sont déjà ou seront concernées par l'obligation de reporting faite aux entreprises employant plus de 500 salariés.

Carole BERENGIER répond par la négative.

Joël JOUAULT confie être très sceptique face à la pratique du « vetting ».

Claude-Emmanuel TRIOMPHE assure qu'il comprend cette réticence.

Axelle BODMER signale que diverses initiatives ont été prises dans le secteur de la pêche.

Engagement 119.f : envisager des programmes de coopération pour une synergie entre le respect de la sûreté, la protection de l'environnement et les conditions sociales des marins des pays émergents.

Christophe EOCHE DUVAL demande s'il existe des programmes de coopération.

Yann BECOUARN distingue trois situations : les marins des pays émergents qui sont employés sur des navires français, les marins des pays émergents qui opèrent dans des territoires proches des zones de souveraineté française et les marins des pays émergents avec lesquels la France a depuis longtemps développé des relations particulières, faites notamment d'accord bilatéraux.

Thierry BUZULIER rappelle que par le passé, nombre de jeunes Africains venaient effectuer leurs formations en France. Cela permettait de développer des réseaux privilégiés. Aujourd'hui, très peu d'étrangers fréquentent les écoles françaises. La porte leur a été fermée. Par ailleurs, en certains endroits, par exemple le Nigeria, les armateurs doivent embarquer de la main d'œuvre locale.

Jean-François ANTIN explique que le flux de jeunes étrangers venant se former en France s'est tarri, essentiellement du fait de difficultés économiques.

Yann BECOUARN ajoute que des concours sont organisés dans des consulats à l'étranger, mais les problématiques de visa font que les jeunes qui réussissent ces concours ne peuvent pas toujours entrer en formation. C'est un vrai sujet. Dans le domaine de l'administration des affaires maritimes, l'école de Bordeaux offre chaque année deux ou trois places.

Christophe EOCHE DUVAL suggère d'inciter les différents Ministères concernés à se réunir pour prendre en compte cette problématique des étrangers qui réussissent les concours d'entrée, mais qui ne peuvent pas intégrer les écoles faute de visa. Parallèlement, il ne faut pas s'interdire d'agir directement dans les pays étrangers. C'est également cela la coopération.

Thierry BUZULIER précise que certains centres créés dans des pays africains ont été laissés à l'abandon. A l'avenir, il faudra mieux cibler les villes d'implantation. Les ressources humaines existent. A Abidjan et à Dakar, un remorquage portuaire d'excellent niveau est effectué par des équipages entièrement africains.

Eric LEVERT estime que les actions ponctuelles avec des moyens européens sont préférables aux programmes bilatéraux, qui ont tendance à s'essouffler.

Engagement 119.g : promouvoir dans les enceintes appropriées (OIT, OCDE) des lignes directrices et des référentiels de RSE au niveau mondial pour ces secteurs

Christophe EOCHE DUVAL explique qu'il est question de reprendre des normes propres à la responsabilité sociale et environnementale et de les faire valider par l'intermédiaire du canal international.

Alain MOUSSAT indique qu'il n'a pas obtenu de retour d'information sur la RSE au niveau de l'OIT.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE indique que l'OIT a eu de très longues discussions sur des référentiels RSE. Elles n'ont pour l'heure abouti qu'à des mesures restreintes. Les référentiels RSE ne sont pas évidents à l'OIT. Ils le sont encore moins à l'OCDE, où un contact pourrait toutefois être pris avec un comité syndical permanent. La France a déjà financé, par le biais de l'OIT, des programmes visant à améliorer concrètement la formation dans certains pays. Ce pourrait être un meilleur angle d'approche de l'OIT que les référentiels RSE.

Eric LEVERT relève que la convention du travail maritime sera assez généralisée ; 90 % de la flotte sera certifiée. Il faudra réfléchir à la manière d'en sortir des certifications sociales.

Axelle BODMER considère qu'il serait inopportun d'inventer trop de nouveaux outils. Il faut utiliser les outils qui existent.

Alain MOUSSAT relève que la RSE implique une démarche plus large que l'obtention d'un certificat.

Engagement 119.h : réfléchir à un label spécifique d'entreprise responsable

Jean-Pierre BOSSET rappelle qu'une proposition de directive sur un label communautaire aurait dû être formulée en 2009. Cela n'a pas été le cas. Il faudra s'assurer que cette directive comportera un volet de certification sociale, ce qui n'est pas certain.

Christophe EOCHE DUVAL se demande comment définir un label propre à une branche professionnelle.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE explique que rien n'interdit aux partenaires sociaux, dans une instance ad hoc, de déterminer un label pour tout ou partie des activités représentées dans le Comité.

Thierry BUZULIER relève qu'un label n'aurait de l'intérêt que s'il s'appliquait à tout le monde au niveau international. Il ne faudrait pas que les armateurs de bonne volonté qui ont déjà des difficultés à travailler honnêtement soient pénalisés par la création d'un label.

Axelle BODMER ajoute qu'un label doit orienter la démarche des consommateurs. Il a forcément une vocation internationale. Il ne saurait être question d'ajouter une réglementation aux seules entreprises françaises.

Joël JOUAULT se déclare ouvert à une réflexion entre partenaires sociaux.

Christophe EOCHE DUVAL estime que la création d'un label spécifique d'entreprise responsable incombe aux partenaires privés.

Engagement 119.i : assortir l'application des normes européennes contraignantes pour le marché d'incitations qui encouragent les comportements éthiques

Christophe EOCHE DUVAL précise qu'il pourrait s'agir, pour la Commission Européenne, de ne subventionner que les transporteurs labellisés.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE rappelle que la France réfléchit depuis plusieurs années à une fiscalité différenciée pour les entreprises socialement responsables, mais aucune proposition n'a jamais abouti. La sensibilité à cette question du Ministère de l'Economie et des Finances laisse à désirer.

Marie-Christine HERVOUET DION estime que cette idée est bonne, mais elle nécessite beaucoup d'investigations.

La prochaine réunion du Comité Mer, initialement programmée le 4 février, se tiendra le mardi 9 mars.

Document rédigé par la société Ubiqus – Tél. 01.44.14.15.16 – <http://www.ubiqus.fr> – infofrance@ubiqus.com

Réunion du mardi 9 mars 2010
Compte rendu analytique

Etaient présents :

Christophe EOCHE DUVAL
Yann BECOUARN
Eric LEVERT
Michel TUDESQ
Bernard BOYER, MAAP
Jean-Louis d'ARBAUMONT, RH Marine
Marc POULY, Ecole Navale
Cécile BELLORD, Armateurs de France
Jean-Pierre BOSSET, CNPEM
Axelle BODMER, UAPF
Claude-Emmanuel TRIOMPHE, ASTREES
Michel LE CAVORZIN
Jean-Philippe CHATEIL, FNSM CGT
Joël JOUAULT, CFDT
Patrick CHAUMETTE, Observatoire des Marins
Jean-Pierre TERAL, FO
Michel LE BOLLOCH
Marie-Christine HERVOUET DION, FAFPCM

Christophe EOCHE DUVAL indique que la présente séance devra servir à amender et à valider le rapport de synthèse qui a été rédigé sur la base des précédentes réunions du Comité de la Mer. D'ailleurs, il serait bon que les comptes-rendus de toutes ces réunions soient annexés au rapport.

Plan de mobilisation des métiers de la croissance verte

Christophe EOCHE DUVAL annonce que le COMOP a remis son rapport à la Ministre à la fin du mois de décembre 2009. La Ministre s'est montrée fort satisfaite des travaux effectués - elle l'a d'ailleurs été des travaux effectués par tous les autres comités de filière -, elle souhaite maintenant que leur existence, y compris donc celle du Comité de la Mer, soit pérennisée.

Yann BECOUARN précise que la Ministre a réuni son comité de pilotage il y a quelques semaines pour faire un point d'étape sur les rapports et les suites à donner. La Ministre a considéré qu'il était nécessaire de poursuivre les travaux, d'abord sous la forme d'une stratégie nationale, *via* la mobilisation des différentes filières, sur les sujets de formation, de valorisation des métiers et d'évaluation des potentiels d'emplois, ensuite sous la forme de projets territoriaux.

Face à cela, Christophe EOCHE DUVAL, ayant fait le constat que le comité avait eu du mal à mobiliser au-delà du secteur maritime, propose d'organiser des groupes autour de trois thèmes de travail : le pescatourisme - qui est un élément décliné de la pluriactivité -, les métiers et l'emploi liés aux éoliennes en mer et la réflexion autour de la création d'un BTS maritime - qui ferait le lien entre l'enseignement secondaire et l'enseignement supérieur. Sur ce dernier sujet, il est intéressant de rappeler que des journées d'éducation maritime sont d'ores et déjà prévues à Nantes au mois de mai.

Christophe EOCHE DUVAL relève que cette décision de la Ministre est à la fois un intérêt et un défi. La mer est un enjeu interprofessionnel et interministériel. Le travail en ateliers permettra d'agréger d'autres administrations et d'autres professions.

Joël JOUAUT regretté que les ONG n'aient pas davantage participé aux débats du Comité.

Axelle BODMER estime que le sujet des éoliennes ne sera pas facile à examiner. Il risque même d'engendrer des conflits entre comités, les emplois que créeront les éoliennes en mer étant susceptibles d'en détruire d'autres par ailleurs.

Christophe EOCHE DUVAL indique le comité pourra faire un état des lieux des métiers liés aux éoliennes et bien sûr abordera les aspects transversaux de cette problématique, dans l'esprit le plus large possible.

Marc POULY considère que plus globalement, au-delà des seules éoliennes en mer, c'est le sujet des énergies marines renouvelables qui mériterait d'être abordé dans le groupe de travail. Des acteurs économiques et institutionnels sont intéressés par ce sujet.

Validation du rapport de synthèse

Christophe EOCHE DUVAL propose de concentrer les débats sur les propositions du Comité, qui commencent en page 22 du rapport. Il est important que ces propositions soient engageantes pour tous les partenaires.

4. Formation

Engagement 114 : améliorer les compétences maritimes des administrations

Yann BECOUARN explique que l'école des affaires maritimes, la direction générale de la fonction publique et le centre national de formation de la fonction publique territoriale étaient les interlocuteurs naturels du Comité pour cet engagement. La direction générale de la fonction publique a manifesté son intérêt, expliquant notamment qu'au niveau régional, les Préfets ont pour mission de mettre en place des

plates-formes d'appui qui organisent des formations en fonction des besoins de l'administration. Un contact a été pris avec l'école nationale de la fonction publique territoriale.

Quoi qu'il en soit, le Comité opérationnel propose de donner mandat à l'école de formation des affaires maritimes pour :

- créer et piloter un catalogue général des formations liées aux problématiques maritimes et destinées à un public institutionnel ;
- informer et communiquer sur l'offre de formation de l'école sur la base d'une plate-forme d'information à définir ;
- recenser l'offre de formation organisée par les autres administrations ayant un intérêt aux questions maritimes et voir dans quelles mesures ces offres peuvent être complétées et/ou mutualisées ;
- assurer le relais au niveau régional afin de permettre des offres de formation au plus près des besoins. Jean-Louis d'ARBAUMONT estime que le développement de partenariats permettrait de mutualiser l'ensemble du spectre des formations.

Joël JOUAULT suggère de davantage mettre l'accent sur le professionnalisme.

Michel LE BOLLOCH note qu'avant de penser à améliorer les compétences maritimes des administrations, il faudrait penser à ne pas les perdre. En matière sociale, les grandes conventions internationales sont de plus en plus prégnantes. L'administration traditionnelle maritime n'a plus forcément les moyens de suivre ces questions.

Christophe EOCHE DUVAL propose de rappeler que pour conserver une formation maritime de qualité à destination des fonctionnaires et des agents de l'Etat, il est d'abord et avant tout essentiel que l'administration française continue de disposer d'un cœur de compétences maritimes fortes comme condition et gage de la prise en compte des problématiques maritimes auprès des pouvoirs publics.

Jean-Philippe CHATEIL observe qu'il s'agit d'une manière policée de rappeler que la RGPP supprime des postes d'inspecteurs.

Après discussion, le Comité opérationnel propose de donner mandat à l'école de formation des affaires maritimes comme tête de réseau pour créer et piloter :

- *le recensement de l'offre de formation organisée par les autres administrations, notamment le pôle marine nationale et l'offre universitaire, ayant un intérêt aux questions maritimes et voir dans quelles mesures ces offres peuvent être complétées et/ou mutualisées ;*
- *un catalogue général des formations liées aux problématiques maritimes et destinées à un public institutionnel (fonctionnaires de l'Etat, FPT, élus) ;*
- *informer et communiquer sur l'offre de formation sur la base d'une plate-forme d'information à définir ;*
- *assurer le relais au niveau régional afin de permettre des offres de formation ou stages au plus près des besoins, en lien avec les entreprises, les acteurs maritimes et les élus.*

Engagement 115 : développer, adapter, structurer les filières de formation aux métiers liés à la mer

Les propositions du Comité sont les suivantes :

- consolider la mise en place des bacs professionnels au sein des LPM ;
- porter une réflexion sur les formations post-baccauréat ;
- porter une réflexion sur la ratification de la convention STCW pêche et ses conséquences sur le cadre réglementaire actuel ;
- s'assurer de la qualité des référentiels de formation ;
- veiller à ce que les formations remettent le milieu marin dans sa problématique de milieu fragile et expliquent les objectifs de développement durable ;
- veiller à l'application de l'article 55 de la loi Grenelle pour ce qui concerne l'enseignement supérieur, donner mandat au DG de l'ENSM ;

•mieux fédérer la communication autour de la profession de marin, mieux accéder à l'information relative à ces professions en mettant en place une politique de communication plus claire et cohérente. Axelle BODMER propose de bien préciser que l'adoption de la convention STCW pêche doit se faire dans un cadre communautaire.

Eric LEVERT signale qu'il n'y a pas de directive communautaire.

Michel TUDESQ confie ne pas comprendre quel pourrait être l'effet négatif de l'adhésion de la France à la convention STCW pêche sans les autres pays de l'Union Européenne.

Joël JOUAULT explique que la France est déjà nettement en avance sur beaucoup de pays européens en matière de formation. La ratification du STCW pêche est une priorité. Il y a encore trop d'accidents. Toutes les fédérations internationales demandent et mènent campagne pour la ratification de cette convention. Il doit s'agir d'une priorité. S'agissant des bacs professionnels, s'il en existe déjà certains, il en manque d'autres, par exemple celui d'électricien. Les besoins sont pourtant bien réels. De même, la qualification des cuisiniers pose de plus en plus de difficultés. La nourriture est devenue un problème sur les navires.

Michel LE CAVORZIN estime que ce problème concerne tout le personnel hôtelier, de plus en plus recruté dans les écoles à terre.

Marie-Christine HERVOUET DION doute que la ratification de la convention STCW pêche par la seule France permettra son entrée en vigueur. Certes, il existe une directive communautaire qui reprend cette convention pour le commerce, mais elle n'existe que parce qu'au préalable, les Etats européens ont ratifié la convention STCW 95.

Eric LEVERT indique qu'un nombre limité de pays de l'Union Européenne ont ratifié la convention STCW pêche. Sa ratification par la France impliquerait de revoir en profondeur le système de formation.

Bernard BOYER demande si la directive communautaire couvre la formation dans le secteur de la pêche.

Eric LEVERT répond par la négative.

Bernard BOYER considère que la dimension communautaire doit représenter un élément important de la réflexion.

Joël JOUAULT relève que la France ferait preuve d'exemplarité en signant la convention STCW pêche, qui est une arme essentielle contre la pêche illégale.

Christophe EOCHE DUVAL invite les élus à se recentrer sur les propositions du Comité opérationnel. Michel TUDESQ note qu'il serait préférable de parler de la généralisation des bacs professionnels plutôt que de leur ouverture.

Eric LEVERT explique que la notion de consolidation vise à poursuivre la réforme de la voie professionnelle.

Michel TUDESQ signale que le secteur maritime est le seul qui ne possède pas de BTS. Un palier intermédiaire doit être créé. En la matière, il faut être volontariste.

Christophe EOCHE DUVAL indique que l'engagement 115 vise également à réfléchir aux formations qualifiantes de niveau CAP.

Michel TUDESQ rappelle qu'il existe un projet de réforme du CAP. L'objectif consiste à augmenter l'employabilité des jeunes qui passent par cette filière.

Michel LE CAVORZIN estime nécessaire de réfléchir aux modalités de passage de la filière CAP/BEP/bac professionnel au BTS.

Marie-Christine HERVOUET DION remarque qu'aujourd'hui, la proportion de marins issus d'une formation maritime est relativement faible. Cela dénote l'importance des passerelles.

Christophe EOCHE DUVAL propose d'écrire que le Comité approuve que l'objectif des LPM consiste à délivrer une formation qui comporte une offre allant du CAP au BTS avec des passerelles permettant à des publics non-maritimes d'y accéder en cours de formation ou de carrière.

Michel TUDESQ note que promettre à un jeune qui entre en lycée professionnel qu'il atteindra un niveau bac+5 relève de l'hérésie.

Marc POULY objecte que la marine nationale le fait tous les jours avec succès.

Christophe EOCHE DUVAL, revenant sur la ratification de la convention STCW pêche, estime que le Comité ne peut pas se contenter de renvoyer la balle à l'Etat.

Axelle BODMER répète que d'après elle, le débat doit être posé dans un cadre européen.

Bernard BOYER propose de réfléchir aux conséquences de l'attitude des autres pays européens. Une action politique menée au niveau de l'Union Européenne permettrait sans doute de convaincre ces autres Etats-membres de ratifier la convention dans le même mouvement que la France.

Jean-Pierre BOSSET s'enquiert de l'état d'avancement du projet de portail maritime de l'administration.

Eric LEVERT indique qu'il existe un site Internet sur lequel figurent des informations et des films sur les métiers maritimes.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

- *approuver la généralisation des bacs professionnels et demander la consolidation du dispositif au sein des LPM ;*
- *lancer une réflexion sur les formations post-baccalauréat (en particulier BTS) dans les LPM. Cette réflexion doit conduire à une offre de BTS répondant aux besoins recensés de la profession maritime en lien avec les acteurs ;*
- *finaliser la réflexion sur la ratification de la convention STCW pêche et ses conséquences sur le cadre communautaire réglementaire actuel en confiant cette réflexion au comité spécialisé de la FPM ;*
- *s'assurer de la qualité des référentiels de formation ;*
- *veiller à ce que les formations remettent le milieu marin dans sa problématique de milieu fragile et expliquent les objectifs de développement durable ;*
- *établir le plan vert prévu par l'application de l'article 55 de la loi Grenelle pour ce qui concerne l'enseignement supérieur ;*
- *fédérer la communication autour de la profession de marin, mieux accéder à l'information relative à ces professions en mettant en place une politique de communication plus claire et cohérente, notamment mettre en commun un portail d'informations entre les différents acteurs et lui donner les moyens de sa visibilité.*

Engagement 117 : structurer et renforcer les établissements de formation aux métiers de la mer ; favoriser les synergies

Les propositions du Comité sont les suivantes :

- *créer le « kit » label ;*
- *voir avec l'Education Nationale comment gérer le différentiel entre le label et la situation actuelle des LPM ;*
- *si le point précédent peut être résolu, viser pour la rentrée 2011 à ce qu'une majorité de LPM ait déposé un dossier.*

Michel TUDESQ annonce que le lycée de La Rochelle a obtenu le label de lycée des métiers de la mer.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

- *voir avec l'Education Nationale comment gérer le différentiel entre le label et la situation actuelle des LPM ;*
- *si le point précédent peut être résolu, viser l'objectif pour la rentrée 2011 à ce que l'ensemble des LPM*

aient déposé un dossier ;

•créer le « kit » label.

Les propositions suivantes du Comité consistent à :

•favoriser au plan européen la constitution d'un cluster ou une conférence des grandes écoles maritimes ;

•donner mandat au directeur général de l'ENSM pour notamment :

11définir le cadre général de la recherche,

12faire le bilan des partenariats locaux et internationaux propres actuellement à chaque école de la marine marchande afin de préparer le cadre général des partenariats de l'ENSM,

13s'inscrire dans le cadre des clubs de grandes écoles maritimes supérieures en liaison avec l'Ecole Navale et l'ENSIETA,

14inventer un lien fort entre ENSM et LPM dans le cadre de la réforme de l'ENSM et de la dynamisation du réseau des LPM,

15créer un réseau de professionnels pour accompagner les jeunes dans la profession et développer le tutorat.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

•favoriser dans un premier temps au plan européen la constitution d'un cluster ou une conférence des grandes écoles maritimes ;

•dans l'attente de la création de l'ENSM, que le Comité souhaite la plus rapide possible, désigner une personnalité chargée de :

16définir le cadre général de la recherche à l'ENSM, notamment en partenariat avec le centre de recherche de l'Ecole Navale,

17faire le bilan des partenariats locaux et internationaux propres actuellement à chaque école de la marine marchande afin de préparer le cadre général des partenariats de l'ENSM,

18s'inscrire dans le cadre des clubs de grandes écoles maritimes supérieures en liaison avec l'Ecole Navale et l'ENSIETA,

19inventer un lien fort entre ENSM et LPM dans le cadre de la réforme de l'ENSM et de la dynamisation du réseau des LPM,

20créer un réseau de professionnels pour accompagner les jeunes dans la profession et développer le tutorat. Voir en fonction de l'expérience acquise comment le dispositif d'accompagnement pourrait être décliné pour la pêche.

Engagement 118 : améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

En matière de VAE, les propositions du Comité sont les suivantes :

•veiller à bien prendre en compte les retours d'expérience de ce dispositif sur lequel beaucoup de marins comptent (formation des jurys, accompagnement des marins, formation des accompagnateurs...) ;

•élaborer des rapports de jurys afin de mieux préparer les candidats ;

•assurer une meilleure information sur l'offre de formation en fédérant l'ensemble des cours offerts par les écoles et lycées sur un portail unique ;

•travailler sur la question d'une VAE collective au sein des entreprises.

Christophe EOCHE DUVAL constate une certaine dispersion des portails.

Jean-Pierre BOSSET estime que davantage qu'un portail supplémentaire, ce sont surtout les outils pratiques qui manquent.

Marie-Christine HERVOUET DION propose de rapprocher le premier et le quatrième point.

Michel TUDESQ indique que les lycées ont des sites Internet et des catalogues de formation, mais ces catalogues évoluent au gré des financements et du nombre de candidats. Il est donc illusoire de vouloir référencer l'ensemble des formations sur un portail unique. En revanche, une page pourrait indiquer les centres de formation et leurs compétences.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE remarque que la formation est un problème structurel qui va bien au-delà de la seule VAE.

Patrick CHAUMETTE relève que sans accompagnement, les marins ont énormément de mal à se reconvertis dans le milieu terrien, qui ne sait absolument pas ce qu'est une formation de navigant.

Claude-Emmanuel TRIOMPHE rappelle que dans son libellé, l'engagement porte sur les métiers liés à la mer. Or il en a très peu été question.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

•*Le Comité souhaite faciliter l'accès à la VAE, notamment à partir des propositions suivantes, sans négliger l'ensemble de la palette des outils de la formation tout au long de la vie dans le contexte de la mobilité professionnelle :*

21veiller à bien prendre en compte les retours d'expérience de ce dispositif sur lequel beaucoup de marins compétent (formation des jurys, élaborer des rapports de jurys afin de mieux préparer les candidats),

22structurer l'accompagnement du marin (formation des accompagnateurs, cadre du dossier),

23assurer une meilleure information sur l'offre de formation offerte par les écoles et lycées sur un portail unique ;

24travailler sur la question d'une VAE collective au sein des entreprises.

5. Social

Engagement 19 : faciliter l'exercice par les pêcheurs de la pluriactivité

Les propositions du Comité consistent à :

•monter un groupe de travail AGLIA/comité national des pêches, auquel seront associées les administrations concernées (affaires maritimes, budget, agriculture et pêche), sur le pescatourisme pour préparer des propositions concrètes ;

•voir dans quelles mesures des expérimentations sur le pescatourisme peuvent être organisées lors des plans d'actions destinés à favoriser les métiers liés à la croissance verte ;

•expertiser une transposition à la pêche du cadre agricole lié à la pluriactivité.

Jean-Pierre BOSSET estime que le groupe AGLIA gagnerait à se rapprocher du groupe de travail sur la gestion des macro-déchets constitué au sein du COMOP 14.

Yann BECOUARN précise que le groupe AGLIA commencera par le pescatourisme.

Joël JOUAULT explique qu'il restera extrêmement prudent tant que le problème des aires marines n'aura pas été réglé. D'ailleurs, si les ONG ne sont pas présentes aujourd'hui, c'est parce qu'elles participent à une autre instance dont l'objectif consiste à réduire l'espace dévolu à la pêche.

Jean-Pierre BOSSET estime que les pêcheurs ont compris qu'ils n'avaient pas d'autre choix que de composer avec les aires marines protégées. La diversification des activités, appuyée financièrement par l'administration, attire plusieurs centaines de bateaux.

Bernard BOYER remarque que le bilan actuel des contrats bleus amène vraiment à douter que le dispositif tel qu'il existe actuellement puisse être pérennisé.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

•*confier au groupe de travail AGLIA/comité national des pêches, auquel seront associées les administrations concernées (affaires maritimes, budget, agriculture et pêche), le pescatourisme et proposer des mesures concrètes ;*

- voir dans quelles mesures des expérimentations sur le pescatourisme peuvent être organisées lors des plans d'actions destinés à favoriser les métiers liés à la croissance verte ;
- élargir le mandat du groupe de travail aux autres formes de pluriactivité telles que la gestion des macro-déchets (notamment pérenniser un dispositif analogue aux contrats bleus) ;
- expertiser une transposition à la pêche du cadre agricole lié à la pluriactivité (direction des pêches).

Engagement 42 : initiatives en matière sociale

S'agissant des pavillons dits de complaisance, les propositions du Comité sont les suivantes :

- faire toute la place à la convention du travail maritime dans les contrôles sur l'état du port ;
- utiliser au mieux le cadre prévu par le comité de suivi de l'OIT pour faire vivre cette convention ;
- veiller à la capacité de l'Etat à assurer ses missions de contrôle de l'état du port et du pavillon au travers des effectifs d'inspecteurs chargés du contrôlé ;
- favoriser le dialogue entre partenaires sociaux sur le dossier du RIF.

Cécile BELLORD se déclare gênée par l'apparition du RIF dans ce paragraphe sur les pavillons de complaisance.

Yann BECOUARN explique que jusqu'à présent, le volet social n'a pas été porté de manière très forte par les organisations internationales. La convention du travail maritime suscite un certain espoir. Elle permettra au volet social de devenir beaucoup plus prégnant qu'actuellement. Un comité de suivi de cette convention sera mis en place dans le cadre de l'OIT. Les partenaires y discuteront de sa mise en œuvre. Le RIF a été évoqué au sein du Comité lors de la présentation de cette mesure, voilà pourquoi il en est question à ce stade.

Cécile BELLORD objecte que le RIF n'est pas un pavillon de complaisance. Il est donc inadmissible qu'il soit cité à ce niveau.

Patrick CHAUMETTE invite les armateurs à dresser la liste des Etats qu'ils considèrent comme étant complaisants.

Cécile BELLORD considère que le pavillon RIF respecte les normes sociales et environnementales. Michel LE CAVORZIN observe qu'en refusant d'ouvrir le dialogue, le RIF restera classé comme un pavillon de complaisance.

Cécile BELLORD assure que les armateurs ne sont pas hostiles à la discussion. Simplement, intégrer le RIF dans ces engagements est péjoratif.

Christophe EOCHE DUVAL propose de distinguer les propositions du Comité opérationnel formulées au titre de l'engagement 42.b et les propositions formulées au titre de l'engagement 42.e.

Michel TUDESQ relève qu'il n'y a rien de choquant à vouloir tout simplement « favoriser le dialogue entre partenaires sociaux ».

Christophe EOCHE DUVAL indique qu'une fiche complémentaire rappellera l'engagement 42.e. Le sujet du RIF sera évoqué dans ce cadre.

Après discussion, au titre de l'engagement 42.b, le Comité considère que :

- la convention du travail maritime ratifiée et mise en œuvre paraît le moyen pertinent pour assurer un minimum social applicable à tous les pavillons sanctionnés par un contrôle de l'état du port mis en œuvre sans discrimination et sans faiblesse ;
- utiliser au mieux le cadre prévu par le comité de suivi de l'OIT pour faire vivre cette convention ;
- l'Etat doit se donner la capacité d'assurer efficacement ses missions de contrôle de l'état du port au titre de la convention du travail maritime au travers des effectifs d'inspecteurs chargés du contrôlé ;
- la capacité de la France à être moteur à l'international auprès de ses partenaires repose en effet sur sa capacité à assumer pleinement ses missions de contrôle de l'état du port et de l'état du pavillon à travers son réseau de CSN.

Au titre de l'engagement 42.e, le Comité :

•invite les partenaires sociaux à ouvrir rapidement un dialogue paritaire sur le dossier du RIF.

Engagement 85 : mutualisation des moyens publics nationaux

Les propositions du Comité consistent à :

- formaliser le dispositif national d'aide aux marins abandonnés ;
- réunir chaque année les inspecteurs ITF afin de faire le bilan de l'année et envisager les perspectives ;
- conforter le rôle de l'AGISM ;
- veiller à l'opérationnalité du fonds afin de ne pas se trouver en rupture de paiement ;
- promouvoir à l'international le dispositif relatif à l'abandon des marins issu du groupe de travail OMI/OIT dans une perspective de premier amendement à la convention du travail maritime.

Yann BECOUARN explique qu'un fonds est alimenté chaque année pour venir en aide aux marins abandonnés. Tant que le transport maritime était en situation de croissance, ce fonds n'était pas utilisé. Aujourd'hui, il commence à être bien entamé. Il reste des moyens pour environ un an et demi à deux ans.

Cécile BELLORD craint qu'il ne soit difficile d'amender la convention du travail maritime alors que celle-ci n'a pas encore été ratifiée.

Yann BECOUARN repousse cette crainte. La convention sera ratifiée dans son état actuel et amendée par la suite, c'est le schéma qui a été porté à l'international.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

- formaliser le dispositif national d'aide aux marins abandonnés ;
- ériger en réunion annuelle la rencontre avec les organisations syndicales affiliées à ITF, accompagnées de leurs inspecteurs, afin de faire le bilan de l'année et envisager les perspectives ;
- conforter le rôle de l'AGISM ;
- veiller à l'opérationnalité du fonds afin de ne pas se trouver en rupture de paiement ;
- promouvoir à l'international le dispositif relatif à l'abandon des marins issu du groupe de travail OMI/OIT dans une perspective de premier amendement à la convention du travail maritime.

Engagement 108 : promouvoir les activités économiques liées à la mer et le développement durable de ces activités

Les propositions du Comité visant à rendre plus lisibles les rémunérations dans le secteur de la pêche sans remettre en cause la rémunération à la part sont les suivantes :

- finaliser le dispositif de lissage de la rémunération dans le cadre d'un outil pragmatique et applicable simplement ;
- faire un travail autour de la détermination de quelques rémunérations types afin d'offrir des éléments de transparence et d'information aux jeunes s'intéressant à ces carrières.

Joël JOUAUT indique que le principe d'un dispositif de lissage de la rémunération à la part ne pose pas de difficulté. En revanche, le sujet de la trésorerie n'a pas été tranché.

Christophe EOCHE DUVAL note que la seconde proposition ne fait pas état du mandatement de l'observatoire des métiers de la pêche, pourtant évoqué lors d'un précédent Comité.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

- finaliser le dispositif de lissage de la rémunération à la part dans le cadre d'un outil pragmatique et applicable simplement. Le Comité invite à l'extension de l'accord ;
- inviter les partenaires sociaux de la pêche à mandater l'observatoire des métiers de la pêche pour faire un travail autour de la détermination de quelques rémunérations types afin d'offrir des éléments de transparence et d'information aux jeunes s'intéressant à ces carrières.

Engagement 113 : inscrire la France dans une démarche d'exemplarité

Les propositions du Comité consistent à :

- ratifier les deux conventions OIT dans les meilleurs délais ;

- promouvoir ces conventions dans les instances internationales et auprès des partenaires de la France, notamment les pays de l'OMI qui disposent de viviers importants de marins ;
- participer (Etat, partenaires sociaux) activement au comité de suivi de l'OIT chargé d'en suivre la mise en œuvre.

Ces propositions sont maintenues en l'état.

Engagement 118 : améliorer l'attractivité de la profession de marin et plus généralement des métiers liés à la mer

S'agissant de la fatigue des équipages, ainsi que des conditions de travail et d'emploi à bord des navires, les propositions du Comité sont les suivantes :

- que la France fasse la promotion au niveau communautaire et international de l'importance de la composante humaine, veiller à la défense de l'élément humain au sein de l'OMI par la voix de notre délégation ;
- tester le projet d'étude sur la fatigue des équipages des petits caboteurs en 2010 afin de voir dans quelle mesure elle est opérationnelle et opérante ;
- veiller à ce que les professionnels de la pêche se mobilisent pour la réussite du plan de formation tout au long de la vie élaboré sur trois ans pour le secteur de la pêche ;
- élaborer en 2010/2011 un plan pluriannuel national de prévention des risques professionnels et un plan d'action national contre les addictions dans le cadre des travaux du conseil supérieur des risques professionnels et du bien-être des gens de mer ;
- intégrer l'apport de la nouvelle convention STCW en matière d'éléments humains dans les référentiels de formation des officiers de la marine marchande et des marins. Réflexion à conduire sur les utilisations des simulateurs en tant qu'outils pédagogiques de mise en situation.

Cécile BELLORD précise que l'année 2010 a été déclarée année du marin par l'OMI.

Joël JOUAULT remarque qu'il n'est pas fait état, dans les propositions présentées, de l'association des partenaires sociaux sur des aspects techniques. Ce sujet a pourtant été abordé par le Comité, de même que la problématique de l'harmonisation des effectifs.

Christophe EOCHE DUVAL reconnaît qu'il avait été question de préparer les sessions de convention maritime de l'OIT et de l'OMI par des discussions tripartites.

Cécile BELLORD observe que des réunions préparatoires sont déjà souvent organisées.

Christophe EOCHE DUVAL estime qu'elles sont peut-être trop informelles.

Eric LEVERT reconnaît le bien-fondé de la remarque sur l'absence de référence à la problématique d'harmonisation des effectifs. La France pourrait promouvoir une révision de la recommandation A890 en vue d'établir une procédure transparente.

Cécile BELLORD doute que la France puisse être moteur dans le projet d'étude sur la fatigue des équipages des petits caboteurs alors que les petits caboteurs français sont très peu nombreux.

Joël JOUAULT signale que des bateaux étrangers s'échouent sur les côtes françaises.

Eric LEVERT ajoute que des enquêtes pourraient être réalisées dans le cadre des contrôles de l'état du port.

Patrick CHAUMETTE note que pour réaliser une telle étude, il faut en avoir les moyens. Il existe, à Cardiff, une équipe d'une dizaine de sociologues spécialisés dans les conditions de travail et d'emploi à bord des navires.

Jean-Pierre BOSSET confie être étonné par la non-application aux règles de la sécurité maritime du principe de précaution, pourtant érigé en principe constitutionnel. Lorsqu'une navigation risque de ne pas être correctement assurée, le principe de précaution doit s'appliquer.

Patrick CHAUMETTE estime que cela se traduirait immanquablement par une hausse des droits de péage payés dans certains ports d'Afrique ou de Russie.

Jean-Pierre TERAL ajoute que pour le moment, il n'existe pas d'outil de contrôle de la fatigue.

Christophe EOCHE DUVAL indique que c'est bien l'objet de l'étude que d'en définir un.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

- financer une étude sur la fatigue des équipages des caboteurs escalant dans les ports français ;
- favoriser la consultation préalable des acteurs (Etat, partenaires sociaux et industrie) avant les sessions de l'OMI et de l'OIT ;
- que la France fasse la promotion au niveau communautaire et international de l'importance de la composante humaine et de la fatigue à bord, notamment en œuvrant à une définition relative à la détermination des effectifs à bord en saisissant l'opportunité de la révision de la résolution A890. Veiller à la défense de l'élément humain au sein de l'OMI par la voix de notre délégation. La France doit œuvrer à inscrire à l'agenda international et CE le volet humain ;
- le Comité demande un point régulier (une fois par an) sur l'avancement et la participation aux stages pour mesurer l'efficience et la mobilisation autour du projet. Veiller à ce que les professionnels de la pêche se mobilisent pour la réussite du plan de formation à la sécurité élaboré sur trois ans pour le secteur de la pêche ;
- élaborer en 2010/2011 un plan pluriannuel national de prévention des risques professionnels et un plan d'action national contre les addictions dans le cadre des travaux du conseil supérieur des risques professionnels et du bien-être des gens de mer ;
- intégrer l'apport de la nouvelle convention STCW en matière d'éléments humains dans les référentiels de formation des officiers de la marine marchande et des marins. Réflexion à conduire sur les utilisations des simulateurs en tant qu'outils pédagogiques de mise en situation.

S'agissant de l'application en France des lignes directrices européennes relatives au soutien de l'emploi maritime et de la relance du projet de directive sur les conditions des équipes à bord des services réguliers de transport de voyageurs et de transbordeurs assurant des liaisons entre Etats, les propositions du Comité sont les suivantes :

- préparer l'année 2011, qui devrait *a priori* susciter des textes relatifs aux problématiques sociales de la part de la Commission, notamment la question relative aux navires à passagers ;
- travailler sur les questions de financement communautaire afin de pouvoir voir dans quelles mesures certains projets relatifs aux gens de mer pourraient bénéficier de financements CE ;
- prendre en compte l'impasse dans lequel est ce texte et son impossibilité à trouver une issue favorable à ce stade des positions des Etats-membres ;
- creuser une autre voie qui pourrait être celle présentée par la partie syndicale sur la zone France/Grande-Bretagne/Irlande, favoriser un travail entre partenaires sociaux ;
- en cas d'issue favorable, voire dans quelle mesure les Etats peuvent participer à sa promotion au niveau trilatéral et en cas de succès, en présenter les éléments au niveau communautaire.

Christophe EOCHE DUVAL suggère de lister les réflexions des organisations syndicales et des armateurs.

Michel LE CAVORZIN estime que sur un dossier si important, il ne faut surtout pas être succinct. Plutôt que de lister côté-à-côte les idées des uns et les idées des autres, il est préférable de trouver un consensus.

Bernard BOYER rappelle que la réforme de la politique commune de la pêche figure à l'agenda communautaire de 2012. L'un des objectifs de la France consiste à prendre en compte les aspects humains et sociaux. Pour préparer ce travail, il pourrait s'avérer très utile d'engager un état des lieux sur le droit social comparé des principaux Etats de l'Union Européenne.

Axelle BODMER indique qu'elle souscrit complètement à cette idée d'une étude comparative. Joël JOUAUT ajoute qu'il partage également cette démarche.

Patrick CHAUMETTE signale que les conditions sociales d'emploi des ressortissants non-communautaires posent de véritables soucis dans certains pays européens.

Joël JOUAULT reconnaît que ce vide juridique doit être comblé.

Bernard BOYER observe qu'il s'agit d'un autre sujet que celui d'engager un état des lieux sur le droit social comparé des principaux Etats de l'Union Européenne.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

- *le Comité encourage les partenaires sociaux à enrichir les lignes directrices dans le cadre du dialogue social communautaire maritime ;*
- *préparer l'année 2011, qui devrait a priori susciter des textes relatifs aux problématiques sociales de la part de la Commission, notamment la question relative aux navires à passagers ;*
- *travailler sur les questions de financement communautaire afin de pouvoir voir dans quelles mesures certains projets relatifs aux gens de mer pourraient bénéficier de financements ;*
- *en raison de l'impasse dans lequel se trouve le projet de directive sur les transports à passagers et son impossibilité à trouver une issue favorable à ce stade des positions des Etats-membres, le Comité recommande de creuser une autre voie qui pourrait être celle présentée par la partie syndicale pour la zone France/Grande-Bretagne/Irlande (projet d'accord cadre/convention collective ferry), favoriser un travail entre partenaires sociaux (à partir de 2010) ;*
- *en cas d'issue favorable, le Comité recommande à la France, en lien avec ses partenaires de Grande-Bretagne et d'Irlande, de promouvoir cet accord au niveau européen.*

Pour ce qui concerne la pêche, en vue de la réforme de la politique commune des pêches et de la réflexion sur son volet social, le Comité recommande que soit conduite une étude comparative sur les droits sociaux à la pêche dans l'Union Européenne.

S'agissant du réexamen des dérogations à la législation européenne accordées au secteur du transport maritime et de la pêche, les propositions du Comité sont les suivantes :

- suivre les discussions communautaires sur l'examen des dérogations ;
- informer les partenaires sociaux et les organisations professionnelles des évolutions ;
- veiller à conserver la spécificité du secteur maritime quand celle-ci est avérée ;
- veiller à l'harmonisation entre les Etats-membres ;
- promouvoir un haut niveau de garanties sociales.

Christophe EOCHE DUVAL constate que le Comité ne prend pas réellement position. Il avait pourtant été dit qu'il valait mieux privilégier l'adaptation à la dérogation.

Après discussion, la proposition retenue est la suivante :

Le Comité recommande que s'il est mis fin aux dérogations dans les directives communautaires, il soit systématiquement veillé à ce que la spécificité maritime (pêche ou commerce) soit prise en compte par les normes communautaires ou qu'il soit reconnu aux Etats-membres la possibilité de prendre des dispositions particulières d'adaptation.

Il est également décidé d'ajouter le point suivant à l'engagement 113 : encourager les partenaires sociaux à prendre un accord au niveau CE sur la convention OIT à la pêche.

Engagement 119 : développer la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques

S'agissant de l'inspection du travail maritime, les propositions du Comité sont les suivantes :

- poursuivre la constitution du réseau d'inspecteurs du travail en charge du maritime dans une perspective de maillage du littoral et de renforcement des missions d'inspection du travail ;
- poursuivre la mise en place de formations spécialisées en maritime destinées aux inspecteurs du travail chargés du maritime afin de disposer d'un réseau de personnes qualifiées ;
- réunion de façon semestrielle une représentation des inspecteurs de la sécurité des navires et des inspecteurs du travail avec les inspecteurs ayant le statut d'inspecteurs ITF afin d'échanger sur les

questions liées aux navires ne répondant pas aux obligations des conventions pertinentes de l'OMI et de l'OIT dans la perspective d'une meilleure information mutuelle.

Cécile BELLORD remarque que le sujet du financement n'est pas abordé.

Christophe EOCHE DUVAL propose que les inspecteurs du travail tiennent une permanence sur les sites des affaires maritimes.

Joël JOUAULT considère que les inspecteurs du travail maritime donnent satisfaction. Il n'y en a simplement pas assez.

Après discussion, le Comité appelle à :

- poursuivre la constitution du réseau d'inspecteurs du travail en charge du maritime dans une perspective de maillage du littoral et de renforcement des missions d'inspection du travail ;
- poursuivre la mise en place de formations spécialisées en maritime (théoriques et pratiques en encourageant les périodes d'embarquement) destinées aux inspecteurs du travail chargés du maritime afin de disposer d'un réseau de personnes qualifiées. Un bilan de la mise en place de la réforme pourra être présenté aux partenaires sociaux ;
- maintenir le lien entre les marins et l'inspection du travail en installant cette dernière dans des lieux accessibles aux premiers ;
- ériger en rencontre semestrielle une réunion d'une représentation des inspecteurs de la sécurité des navires et d'une représentation des inspecteurs du travail avec les organisations syndicales adhérentes à ITF accompagnées de leur inspecteur afin d'échanger sur les questions liées aux navires ne répondant pas aux obligations des conventions pertinentes de l'OMI et de l'OIT, dans la perspective d'une meilleure information mutuelle. Les représentants des armateurs pourront participer en qualité d'observateurs.

S'agissant de la responsabilité sociale et environnementale des entreprises, les propositions du Comité sont les suivantes :

- organiser une réunion avec les différents ministères intéressés sur la question de la coopération en matière d'enseignement et notamment l'accueil dans nos écoles d'élèves étrangers ;
- encourager les branches à réfléchir à des dispositifs RSE adaptés à leurs activités et à la taille de leurs entreprises.

Christophe EOCHE DUVAL considère que ce point manque de consistance.

Axelle BODMER propose d'insister pour qu'un pilier social soit introduit dans la définition de l'éco-label européen.

Jean-Pierre BOSSET invite le COMOP à faire pression sur les milieux professionnels et administratifs, au besoin au niveau européen, pour que cette dimension sociale soit imposée.

Bernard BOYER reconnaît que l'aspect social est indissociable de la notion de développement durable. Joël JOUAULT estime que l'éco-label ne répond pas à tout à fait à la définition de la responsabilité sociale et environnementale des entreprises.

Jean-Pierre BOSSET convient qu'il ne s'agit que d'un aspect de cette problématique.

Axelle BODMER ajoute qu'il est question de créer un système qui serait basé sur trois piliers : l'économie, le social et l'environnement. Un éco-label français est en cours de création. Il aura un volet social.

Jean-Pierre BOSSET précise qu'il faut maintenant faire en sorte que la nécessité d'un volet social soit prévue dans l'éco-labellisation européenne.

Cécile BELLORD indique que dans le commerce maritime, les armateurs ont développé un label qualité. La réflexion doit se poursuivre, mais pas forcément immédiatement dans un cadre paritaire. Les armateurs français respectent fondamentalement tous les principes sociaux. Ils peuvent donc réfléchir à la mise en œuvre d'un dispositif de RSE.

Axelle BODMER signale que l'inclusion du volet social dans l'éco-label de la pêche n'a pas été précédée de discussions paritaires.

Patrick CHAUMETTE considère que l'accueil d'élèves étrangers dans les écoles est un problème immense.

Christophe EOCHE DUVAL en convient. Il faudrait presque suggérer de réunir une conférence sur la coopération maritime. Cette question majeure doit d'abord être lancée par un état des lieux.

Marc POULY précise que les écoles navales européennes, américaines et canadiennes se réunissent tous les deux ans pour évoquer les problématiques d'enseignement et échanger leurs bonnes pratiques en matière de formation.

Eric LEVERT relève que ce sujet de l'accueil des élèves étrangers dépasse la direction des affaires maritimes.

Christophe EOCHE DUVAL ajoute qu'il se traduit par un recul de la France dans la coopération. Cet enjeu mérite d'être solennisé.

Joël JOUAULT rappelle que les organisations syndicales demandent toujours une définition de la référence de la clause sociale du matelot qualifié - salaire minimum du BIT.

Axelle BODMER considère que la Commission Européenne a donné son interprétation de cette fameuse clause. Le débat n'a donc pas lieu d'être.

Après discussion, les propositions retenues sont les suivantes :

- *le Comité voit dans le maintien et le développement des programmes de coopération « mer » en matière de formation de marins étrangers un enjeu économique et politique fort qui ne peut pas se dispenser d'un état des lieux prenant en compte tous les aspects interministériels et de place de la France. Il pourrait déboucher sur une conférence de la coopération maritime ;*
- *le Comité invite fermement les acteurs du transport et des services maritimes à réfléchir à un dispositif RSE adapté à leurs activités. Les organisations syndicales de marins sont encouragées à faire part de leurs réflexions ;*
- *le Comité encourage l'inclusion du volet social dans l'éco-label national pêche française comme voie de mise en place d'une forme de RSE. Il souhaite que cette même approche soit intégrée dans le cadre de l'éco-label européen.*

Christophe EOCHE DUVAL indique que la version définitive du rapport sera rapidement transmise aux membres du Comité pour validation définitive. Cette version ne contiendra que des modifications conformes aux discussions d'aujourd'hui. En revanche, il est bien clair que les débats ne seront pas rouverts.

Contributions