



Le marin français : un emploi stratégique

Dossier saillant des travaux du Fontenoy du maritime en 2021, au cœur de la question du dumping social en Manche, mais aussi porté par la demande des entreprises dans les secteurs du GNL, des porte-conteneurs et des EMR, le marin français est autant un sujet économique que social. Sa formation, son employabilité, sa carrière et sa valeur sont autant un sujet de politique publique que de stratégie dans le développement des entreprises maritimes. En France, le secteur emploie plus de 400 000 salariés, mais surtout 38 000 marins navigants dans une variété de secteurs (pêche, culture marine, grande plaisance, services, transport) et qui apporte de la valeur ajoutée dans l'économie française. Pour le marin "au commerce", là encore une grande variété avec le transport de fret et de passagers, mais aussi la recherche scientifique, les travaux, les services maritimes et portuaires, l'offshore.... Pour toutes ces spécialités il faut des marins avec des compétences techniques souvent fines et qui évoluent vite, mais également des qualités humaines et une grande capacité de résilience liée aux rythmes de travail fluctuants et au monde marin. La profession est encadrée et réglementée internationalement par des conventions (MLC 2006) et des normes de formation (STCW). Socialement, la question est plus épineuse car le marin comme dans d'autres modes de transport est lié à la fois à sa réglementation nationale, mais évolue aussi dans des cadres internationaux où la concurrence est forte. Le marin français est stratégique pour les activités maritimes françaises, avec des enjeux aigus vis-à-vis de sa formation, de ses métiers et de son positionnement économique.

La formation maritime un métier initiatique

L'adage est "on ne naît pas marin on le devient". Pour cela il faut se former aux métiers de la mer dont la palette est large. Plusieurs filières de formations existent en France allant du certificat d'aptitude professionnelle (CAP), au titre d'ingénieur en passant par le brevet de technicien supérieur (BTS) maritime. Elles sont dispensées dans des établissements d'enseignement public et des organismes privés sous tutelle du ministère chargé de la mer. En 2021, plus de 45 000 titres professionnels maritimes ont été délivrés. Les lycées professionnels maritimes et l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), sont des établissements de formation des marins, formant

respectivement 1 600 élèves et plus de 1 200 étudiants en formation initiale ou professionnelle durant l'année scolaire 2022-2023. Néanmoins, les métiers de la mer souffrent d'une absence de visibilité et d'attractivité. Fin 2022, le secrétariat d'Etat chargé de la mer lance "formationmer", le nouveau portail internet dédié aux formations et métiers de la mer.

Cette désaffection est due pour certains à un fossé de plus en plus grand entre les aspirations des nouvelles générations et les caractéristiques du métier de marin. La conciliation entre vie de famille et vie à bord peut être complexe. Ce sont aussi des métiers à risque avec des dangers importants. En outre, le marché du travail est tellement ouvert actuellement avec une pénurie mondiale de marins, que la crainte de quitter son emploi n'est plus de mise. La promotion n'est plus un facteur de fidélisation pour les générations à venir. La crise sanitaire a entaché un peu plus l'image du métier de navigant avec des périodes d'embarquement à rallonge, une catégorie professionnelle non considérée comme prioritaire avec les traces de la crise sanitaire dans l'accès à la vaccination, et les problèmes de relèves d'équipages (encore persistants dans certaines régions du monde).

Nombre de marins français en 2019 par catégorie de navigation

Pêche	15 184	Commerce	14 048
Culture marine	4 753	Services portuaires	2 250
Plaisance prof.	2 133	Total	38 368

Source : "Accidents du travail et maladies professionnelles maritimes", Bilan 2019 Ministère de la mer

La formation s'organise via les lycées professionnels maritimes et aquacoles (LPM/LPMA) qui sont au nombre de douze répartis sur les différentes façades maritimes métropolitaines. Ces lycées publics assurent la formation initiale secondaire (CAP maritime et bac professionnel) et supérieure (BTS maritime) des élèves qui se destinent au métier de marin dans les secteurs de la pêche, du commerce, de la plaisance et des cultures marines. Pour les navigants, certaines formations sont axées sur le pont (CGEM), d'autres sur la machine (EMM) et il existe également un bac professionnel polyvalent. Certains élèves intègrent ensuite l'ENSM pour compléter leur formation par des titres d'officiers navigants. Les BTS maritimes sont accessibles aux titulaires de bac non maritimes après une année dans une classe de mise à

niveau. Si les formations maritimes souffrent d'un déficit d'attractivité depuis plusieurs années (-15 % en six ans) la baisse des effectifs semble jugulée (660 nouveaux élèves en 2022 contre 618 en 2021). L'origine des élèves évolue : de plus en plus de lycéens ne sont pas issus de familles de marins et habitent, pour certains, loin des côtes. Ces jeunes sont également plus exigeants sur la prise en compte des enjeux environnementaux dans leur exercice professionnel ainsi que sur leurs conditions de travail. Les lycées maritimes sont également un acteur majeur de la formation continue des marins qui doivent revalider leurs titres tous les cinq ans. Tous les métiers de navigant sont en tension et, au-delà du déficit d'attractivité, les employeurs sont également confrontés à des difficultés de fidélisation de leurs employés.

L'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM) forme les officiers de la marine marchande pont et/ou machine en formation initiale sur des cursus de trois à cinq ans et demi. Héritière des écoles d'hydrographie et des écoles nationales de la marine marchande. L'école est établie sur quatre sites (Le Havre, Marseille, Saint-Malo, Nantes).

Le système de formation supérieure maritime français s'inscrit dans le cadre européen d'harmonisation des diplômes du supérieur (LMD Licence – master – Doctorat) et s'articule en deux filières :

- La formation initiale avec d'une part la filière polyvalente, qui conduit, après cinq ans et demi d'études, au diplôme d'études supérieures de la marine marchande (DESMM) puis, après un temps de navigation obligatoire (de 36 ou 48 mois), au brevet polyvalent de capitaine de 1re classe de la navigation maritime (C1NM) sans limitation de tonnage et de puissance et, d'autre part, les formations monovalentes pont (OCQPi, capitaine 3000) et machine (OCQM chef 8000) qui s'organisent sur 3 ans et peuvent être complétées par les formations respectivement de capitaine illimité ou de chef illimité, qui demandent un an d'étude supplémentaire.

- La formation professionnelle avec les filières monovalentes pont ou machine, qui forment en une année des officiers chefs de quart passerelle (OCQP) / capitaines 3000, les officiers chefs de quart machine (OCQM) / chefs mécaniciens 8000 KW, les capitaines illimités et enfin les chefs illimités en trois années. Depuis 2011, l'école a obtenu l'accréditation de la Commission des Titres d'Ingénieur (CTI). L'ENSM devient une école qui délivre le titre d'ingénieur diplômé de l'ENSM avec deux spécialités, ingénieur navigant ou ingénieur en génie maritime.

La réforme récente des cursus de formation maritime répond aux fragilités supposées de l'ancien système : sa spécialisation trop forte qui ne forme qu'au seul métier de marin, très sensible à la conjoncture économique, son isolement et son manque d'attractivité.

Cette ouverture a pris la forme de la création d'un titre d'ingénieur-navigant et de plusieurs masters d'ingénieurs, destinés à faciliter la reconnaissance de la qualité de la formation, l'employabilité des élèves, l'attractivité de l'école. Mais, comme le souligne un rapport de la Cour des comptes de 2018, la plus-value de ce titre n'est pas essentielle pour les armateurs, qui n'en ont pas encore identifié l'intérêt. La présence de systèmes embarqués de plus en plus complexes peut aussi justifier le titre d'ingénieur. De leur côté, les étudiants sont partagés sur ce titre d'ingénieur supposé créer de la "fluidité entre les métiers" et faciliter les reconversions, quand d'autres craignent une "banalisation" de leurs compétences dont la singularité serait gommée. Le risque avec la notion d'ingénieur, serait ainsi de voir des profils certes compétents, mais non préparés psychologiquement à la vie embarquée.

Le nombre de places ouvertes au concours d'entrée du cursus d'ingénieur-navigant, fixé chaque année par la tutelle après une concertation entre l'école et les armateurs, a souvent évolué depuis la création de l'école : il est passé de 190 en 2011 à 180 en 2022, mais descendu à 120 en 2017. Ce niveau est principalement conditionné par la capacité des armateurs à embarquer des élèves en cours de scolarité, et non par les perspectives d'embauche à horizon de cinq ans. Celles-ci sont, en effet, peu fiables compte tenu de la difficulté à anticiper l'évolution du marché de l'emploi à moyen terme et du phénomène d'"évaporation" des diplômés, dont les carrières en mer sont souvent courtes. En France, une étude du Centre d'études et de recherches sur les qualifications a montré que le choix d'arrêter la navigation se polarise pour eux entre 30 et 35 ans, c'est-à-dire un peu plus de sept ans de navigation en moyenne. Pour les officiers, nous sommes aujourd'hui dans une phase d'offres d'emplois sous contrats français plus importante que de navigants disponibles. L'objectif du Gouvernement est donc de doubler le nombre d'officiers formés à la sortie de l'ENSM d'ici 2027. De son côté, l'école a mis en place une feuille de route en douze points, afin de rendre l'Ecole plus efficiente en termes de formations, de partenariats, de communications ainsi que de favoriser son rayonnement à l'international.

Risque de pénurie d'officiers

L'intensification du phénomène des carrières courtes d'officiers navigants au commerce a entretenu, depuis plus de 15 ans, le spectre d'une pénurie d'officiers, et cela malgré l'activité très cyclique du commerce maritime international. C'est ainsi que de nombreuses études tirent régulièrement la sonnette d'alarme sur le risque d'un manque d'officiers, estimé à plusieurs milliers.

Les conditions de ce désamour sont multiples :

- Difficulté à concilier vie de famille (not. l'effet second enfant) et période de navigation,
- Poids croissant des règles et des normes de sécurité à respecter,
- Reporting et justifications de procédures deviennent omniprésents,
- Outils d'automatisation qui dépossèdent le marin de son rôle de navigant, le travail prescrit par l'encadrement à terre renforce le sentiment de dépossession des officiers navigants,
- Perte d'attractivité des carrières en mer,
- Isolement et éclatement des communautés de bord sous le double effet des nouvelles technologies de communication et du multiculturalisme.

Ajoutons à cela une demande plus forte côté armateur avec une croissance de la flotte mondiale de navires. Les conséquences d'ensemble en sont un stress croissant, une lassitude excessive et un moindre attrait pour le métier que les conditions avantageuses de rémunération ne réussissent plus à compenser. La fidélisation d'un part et l'attractivité d'autre part du métier de marin, doivent s'incarner dans un dialogue accru, la prédictibilité des périodes d'embarquement est un point focal. La quête de sens au travail qui traverse actuellement la société se pose également pour les métiers de la marine marchande. L'expérience sera bien différente entre un embarquement sur un navire de CMA CGM que sur navire dédié aux EMR ou sur un navire de Ponant. Les nouveaux modes de propulsion notamment le vélisque sont une occasion vivifiante de renouvellement technologique pour les générations à venir de marins.

L'emploi maritime en France

L'emploi maritime en France se décompose en plusieurs fonctions (autre que les sédentaires). D'une part, les navigants qui sont officiers et personnels d'exécution (PEX) liés à la bonne marche du navire. D'autre part, les personnels d'hôtellerie et de services des navires à passagers (ferry, croisière). Pour ce qui est des navigants, leur nombre est estimé à 14 800 en 2020 (PEX et officiers). Entre 2010 et 2020, leur nombre a sensiblement diminué de 10%. A noter une perte notable entre 2019 et 2020 (9%) en raison notamment de la crise sanitaire. Le cabotage international concerne 40% des navigants. Plus de la moitié d'entre eux évolue sur des navires à passagers. N'oublions pas la seconde partie de carrière souvent à terre dans les fonctions supports des compagnies maritimes.

Les officiers représentent 47% de l'effectif des navigants contre 53% pour les PEX. La féminisation du statut d'officier a augmenté très légèrement entre 2010 et 2020 +1,1% (soit 3,8% des effectifs en 2020). A la fonction de

capitaine, les femmes ne représentent plus que 2% des effectifs. La population féminine est plus jeune que la population masculine en raison d'une augmentation des recrutements féminins.

Concernant les PEX, un quart sont des matelots, les matelots spécialisés représentent 20% des effectifs, le personnel de restauration 18%. Le reste des effectifs se répartit entre stagiaires/ élèves, mécaniciens, accueil passager, cuisiniers, personnels d'hôtellerie, personnels de vente, matelots, électriciens... La présence féminine est plus importante chez les PEX (17,2%) que chez les officiers.

Les conditions sociales

Le transport maritime est, par nature, mondial et est donc marqué par de grandes différences sociales. La *Maritime Labour Convention* (MLC 2006), entrée en vigueur en 2013 sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail donne un cadre réglementaire universel en matière de droit du travail maritime. Elle énonce les standards sociaux minimums auxquels peuvent prétendre les gens de mer et ce, qu'importe leur nationalité et/ou le pavillon du navire sur lequel ils travaillent. Pour autant, la MLC 2006 n'est pas un outil de lutte contre le dumping social, mais un minimum international.

A l'échelle européenne, le libre marché européen est la base du fonctionnement des activités maritimes de transport et de service intracommunautaires. Les réserves face au marché domestique ne peuvent s'exercer que dans le cadre européen ce qui permet le libre accès aux entreprises de l'UE, mais aussi à tous les registres et marins communautaires. Avec les différents élargissements, ce sont donc des pays avec des situations de registre et de salariés qui ont été intégrés dans le processus de libéralisation européen. Les différences de conditions sociales à l'intérieur de l'UE sont suffisantes pour entretenir des phénomènes de sur-compétitivité de certains registres sur d'autres. Les niveaux de salaires des marins selon les pays d'origine ont leur importance dans le coût de revient du navire avec un effet démultiplicateur des personnels d'accueil, d'hôtellerie et de service propre au secteur du transport à passagers. Il n'y a donc pas de règles communes sur les conditions de travail dans l'UE (congés, heures de travail...). Les conditions nationales et les conventions de branches sont forcément différentes. La France avec ses 35 h de travail légal et la gestion de ses rôles d'équipage (temps de repos), a un fonctionnement qui pousse vers le haut les critères sociaux.

Ces conditions d'emploi des marins français s'appliquent dans divers types de marchés concurrentiels, mais aussi de registres nationaux. En effet, la France pour le commerce et les activités de services, possède le Premier

registre, le Registre International Français (RIF) et le registre de Wallis et Futuna. Les registres des COM du Pacifique pour les flottes locales. Les registres posent un cadre social pour les armateurs et donnent des socles d'emploi aux marins français.

Comme bien des pays européens, la France dispose d'un registre international qui permet aux compagnies françaises, mais aussi étrangères, d'armer en France avec seulement 25% de marins communautaires, c'est l'un des gisements d'emploi des officiers français. Cela concerne notamment les porte-conteneurs de CMA CGM, les pétroliers de Socatra, les câbliers d'Orange Marine, les navires de service offshore de Bourbon, de travaux de Jiffmar et les flottes en ship management de Geogas, Knutsen, Euronav, Alcatel. Il faut ajouter le registre Wallis et Futuna qui est réservé à la croisière notamment avec la compagnie Ponant. Autour de 3 000 marins français sont sous RIF. Leur avenir dépend de la performance des entreprises maritimes autour d'un cercle étroit d'employeurs, mais de taille internationale. La croissance attendue de la filière gazière et le développement des EMR invitent à l'optimisme. La disparition brutale de la filière sismique il y a quelques années invite à la prudence.

Le premier registre dans la tourmente concurrentielle

Le premier registre français est réservé aux activités domestiques, aux activités portuaires et côtières (fret, passagers, services), aux liaisons insulaires et par choix politique, aux liaisons de ferry avec le Maghreb et les îles Britanniques (les compagnies qui veulent armer en France ne le peuvent que sous premier registre). La France ne peut imposer l'emploi du seul registre français aux compagnies sur les liaisons avec la Corse, les règles européennes permettent l'usage de tous les registres européens. De fait, Corsica Ferries emploie entre Toulon / Nice et la Corse le registre international italien. Les compagnies françaises (qui œuvrent dans le cadre d'une DSP) voient une concurrence déloyale avec un registre italien amenant des coûts sociaux divisés par deux. Nombreux sont ceux qui réclament une grande vigilance sur les règles de l'Etat d'accueil. C'est-à-dire le respect de règles nationales prévues par les règlements européens. Le constat s'applique aussi pour la présence de compagnies et registres européens pour les nouvelles activités EMR. C'est donc à la charge de l'Etat de veiller à ce que la concurrence européenne ne détruise pas l'emploi de marins français sur les marchés domestiques.

Dans le cas des liaisons avec l'Irlande, donc intra-communautaires, l'usage des registres est totalement libre. Pour la Grande-Bretagne, la sortie de l'UE ne change rien sur cette liberté, mais efface toute contrainte de droit social communautaire. Dans la pratique, on trouve un seul cas de

registre non européen (ferries polonais sous pavillon des Bahamas). Les compagnies du roulier et ferry européen utilisent tous des registres européens pour une raison simple, le bénéfice de l'opportunité fiscale de la taxe au tonnage. Cette aide d'Etat donne la faculté aux armateurs d'opter pour un régime fiscal basé sur le tonnage de sa flotte, plutôt que d'être soumis à l'impôt sur les sociétés. Ceci est vrai pour l'ensemble de l'Europe, y compris Malte et Chypre. Il en va de même pour le principe du *net wage*, le salaire net qui est un dispositif d'exonération des cotisations et contributions sociales salariales. L'objectif est de compenser le coût des marins nationaux.

Pour être clair, l'emploi des marins français au premier registre dans le secteur du ferry ne se fait pas contre des registres exotiques et des marins extra-communautaires. Il se fait dans le cadre européen et entre Européens. Dès lors, l'affaire du dumping social sur le transmanche est un problème singulier. Le secteur du transmanche a été malmené par la baisse d'activité liée au Brexit et la crise sanitaire. En difficulté, P&O Ferries (groupe DP World) a adopté en 2019 le registre de Chypre. En mars 2022, le groupe a licencié plus de 800 marins britanniques. Les officiers ont été réembauchés et les PEX internationalisés avec des contrats de manning réévalués à la baisse, qui ont soulevé une immense polémique en GB et ont mis en branle une loi obligeant les compagnies à assurer un salaire minimal pour tous les navigants de ferries touchant régulièrement les ports britanniques. En 2021, l'arrivée à Calais d'Irish Ferries sous registre de Chypre accentue l'effet de dumping social permis par les registres européens et le crew management offshorisé. Cela menace directement l'emploi maritime français à Calais. La concurrence déloyale, la précarité sociale, les risques pour la sécurité maritime sont des réalités. L'harmonisation entre le cadre français (élevé) et les conditions internationales (minimales) est complexe. À court terme, la France et la GB doivent déterminer un cadre concurrentiel juste et socialement acceptable (par la loi des deux côtés, ou par une charte d'engagement). Restent les critères à appliquer ce qui oppose naturellement les partenaires sociaux. La question plus profonde est européenne et l'adoption d'une MLC européenne rehaussée portant sur les salaires comme les conditions de travail. Il est autant question de justice sociale pour les navigants européens que de préservation de l'attractivité des métiers de la mer et même de la sécurité de la navigation.

Camille VALERO

Rédigée en coopération avec La Touline