

Mars 2008



Cluster Maritime Français

*Le Faire-Savoir Maritime
The Maritime Voice*

Note d'étape sur les groupes de travail « SYNERGIE » du CMF

Nous avons indiqué en juillet 2006 puis dans notre dernier rapport d'étape qu'il n'était pas question de « forcer » les choses. Les synergies recherchées doivent avoir une chance concrète, économique, réaliste de se développer ou alors il faut les rejeter (d'où la qualification de démarche « exploratoire » pour les premières réunions, et la volonté que les groupes décident explicitement à chaque rencontre de l'intérêt de poursuivre ou non).

Aujourd'hui la situation est la suivante :

Rappels, informations et commentaires préalables !

- Les groupes « synergie » du CMF ont été créés avant tout pour favoriser le montage de projets communs entre acteurs de différents secteurs maritimes français. C'est à l'aune de cet objectif que l'efficacité (ou non) de leur performance doit être évaluée.
- Les conclusions des groupes sont des propositions qui, sans validation expresse, n'engagent pas les organismes (sociétés, fédérations, Marine Nationale) auxquels appartiennent leurs participants. Mais comme l'ont dit et écrit des membres éminents y ayant travaillé régulièrement : « **Le Cluster s'est révélé être un forum de réflexion idéal, il faut donc espérer que beaucoup des conclusions adoptées auront des suites concrètes, poussées par les dirigeants du CMF eux-mêmes** ».
- Les dirigeants du Cluster ont, à une ou deux exceptions près, participé ensemble à TOUTES les séances de travail de tous les groupes.
- Tous les groupes ont commencé leurs travaux en octobre 2006. Chaque séance (plus de 200 « plénières » en tout) a donné lieu à « relevé de décisions » et compte-rendu circularisés au moins aux membres participant aux travaux du groupe.
- Le Cluster Maritime Français est toujours demandeur de possibles synergies à étudier et à mettre en place

Présentation des groupes dans l'ordre approuvé par le conseil d'administration du CMF

(les nouveaux groupes approuvés par le conseil d'administration de juillet 2007, et qui ont commencé leurs travaux en octobre, se trouvent donc à la fin de cette présentation).

Groupe Marine Marchande-Marine Nationale (*groupe dont les travaux ont abouti*) :

Ce groupe, très diversifié en terme de métiers représentés (dont les transitaires) s'est rapidement doté d'un co-président « privé » (Cdt P.Le Scraigne de LDA) et d'un co-président Marnat (Amiral G.Valin). Il a travaillé de manière très approfondie, en s'appuyant régulièrement sur des sous-groupes par thèmes. Il a abouti à un excellent document de synthèse, qui a été distribué à tous les membres du CMF avant que lui soit donnée une publicité particulière. Il a identifié quatre domaines particuliers où la coopération entre les deux grandes marines peut et donc - à son sens - doit être améliorée : **le partage de l'information, le transport maritime au profit du ministère de la défense, l'adaptation des navires de la marine marchande aux éventuels besoins de défense, et l'emploi des réservistes.** Il a débouché sur plus d'une quinzaine de propositions très concrètes, d'autant plus « intelligentes » qu'elles ne supposent que pas ou peu de financement, et donc dépendent avant tout de la volonté des parties de les mettre en oeuvre.

Une première approbation du principe de suivi des travaux a été validée par les instances et premiers responsables concernés, en particulier la Marine Nationale (qui elle-même a obtenu le blanc-seing de l'État-major des Armées (EMA) et Armateurs de France (AdF). Étant entendu que certaines propositions pourront être retenues, et d'autres non, par les dites instances, voire ultérieurement par les sous-groupes de travail par thème s'il s'avérait finalement que la complexité de la mise en oeuvre est plus grande que prévu, ou pour toute autre raison.

À l'heure actuelle les représentants des armateurs et de la Marine Nationale travaillent, dans des groupes de travail bilatéraux, à la mise en oeuvre éventuelle des recommandations issues du rapport du CMF.

Déconstruction des navires en fin de vie (*groupe dont les travaux continuent*):

Ce groupe, qui a réuni de façon régulière des représentants des métiers maritimes et des représentants des métiers de la démolition et du ferrailage (étant ou voulant éventuellement pénétrer le marché de la démolition de navires), est rapidement devenu - après la recherche d'un commun dénominateur entre ces partenaires « privés » - l'interlocuteur privilégié de la MIDN (Mission interministérielle pour le démantèlement des navires), voire de certaines autorités (Assemblée Nationale). Il a eu au moins quatre ou cinq échanges avec la MIDN qui ont permis aux participants CMF de faire part de leurs préoccupations, mais aussi et surtout de comprendre l'approche de l'État sur cette problématique en général (cas de l'ex-Clemenceau mis à part). Il a été le premier destinataire tiers de l'avant-projet de rapport puis le premier destinataire du rapport final, et surtout a pu bénéficier d'informations privilégiées sur la façon de lire le rapport, y compris entre les lignes. Il est plus que probable que le poids du groupe et du CMF a contribué significativement à une approche étatique infiniment plus pragmatique et réaliste (pour les navires d'État mais aussi pour les navires marchands) que ce que l'on pouvait redouter au départ. Mais il faut rester en alerte en particulier concernant les mesures d'application qui seront prises tant au niveau national qu'au niveau européen. Dans cet esprit le groupe a poursuivi ses travaux, via deux sous-groupes réunissant différents métiers impliqués : l'un pour éviter (recommander !) que le financement de la déconstruction - s'il y a lieu - se fasse de manière efficace et non-discriminante, l'autre pour éviter que la précision du « passeport vert » débouche sur des contraintes supérieures à ce qui est strictement nécessaire pour une démolition dans de bonnes conditions, en particulier pour les navires d'occasion. Il s'est ensuite attelé au suivi du dossier et a examiné - sans conclure dans le détail mais en fixant les principes -

différentes suggestions sur les possibilités de circuit de financement de la mise à niveau des chantiers existants (en particulier indiens, bengali, asiatiques).

Il a par ailleurs élaboré une position commune professionnelle « de fond » (tous métiers concernés représentés), aussi en accord avec les représentants de l'administration, destinée à être publiée par voie de presse à la prochaine occasion où les médias parleront de ces sujets, par exemple au moment du résultat de l'appel d'offres sur la coque Q790 (ex-Clemenceau). Enfin il suit de très près les travaux préparatoires à la future convention OMI et donne ses avis en tant que de besoin, dès lors qu'il y a consensus entre les différentes professions parties prenantes.

Création d'un fonds d'investissement marin (groupe dont les conclusions sont en cours de mise en oeuvre) :

Il est raisonnable de penser que les professions maritimes vont enfin « accoucher » d'un fonds commun doté à terme d'une cinquantaine de millions d'euros environ, apportés par des pros du maritime et abondés par la Caisse de dépôts et des entités financières « ad hoc ». Les grands principes de structure ont été arrêtés dès avant l'été 2007 (nature du fonds, gouvernance, etc.) et la coopération avec les Pôles de compétitivité mer s'annonce fructueuse, en particulier pour aider à la sélection des dossiers « à investir » dans un esprit à la fois de capital-risque classique et de développement de la place maritime française. Le gérant (société Ace Management) a été finalement choisi à l'unanimité par le groupe de travail. Le CMF aura seulement - en tant que tel - un représentant, aux côtés d'autres professionnels, dans le comité d'investissement. Les premiers contacts avaient été pris selon un ordre et une nature d'investisseurs professionnels du maritime (primo-souscripteurs vraisemblables et/ou précepteurs incontournables) qui avaient été suggérés par les responsables du CMF. Sachant que le gérant a présenté systématiquement à ses interlocuteurs ainsi définis, et dont le périmètre s'étend par capillarité, des exemples de « cas » ou « cibles » d'investissement potentiels, eux-mêmes sélectionnés ou par le gérant lui-même, ou avec les Pôles, ou avec le CMF ; Le déroulement des étapes, attentivement suivi par le CMF, permet maintenant d'être raisonnablement optimiste, en effet les derniers mois ont été consacrés à trois types d'actions :

- la mise en place de la documentation juridique permettant de concrétiser la constitution du fonds ; le fonds n'étant pas une société mais une sorte de syndication de valeurs mobilières, cette documentation prend la forme d'un « règlement », à savoir un contrat entre les différents souscripteurs et la société de gestion ; ce règlement obéit à des règles juridiques strictes (sous contrôle de l'Autorité des Marchés Financiers) et à des règles d'usage, la Caisse des Dépôts et Consignations jouant à cet égard un rôle central de validation ; cette étape, relativement technique et qui pris plusieurs mois est désormais franchie. *Elle a été beaucoup plus longue que prévu et a retardé le processus du fait de la surcharge de travail créée à la CDC par le grand nombre de projets gouvernementaux soumis depuis l'été.*
- la préparation du premier « closing » du fonds ; celui-ci a été fixé à un minimum de 20 M€ (pour un objectif total, qui reste réaliste selon notre gérant, de 50 M€) ; la Caisse des Dépôts a donné fin décembre 2007 un accord pour investir 6 M€ ; compte tenu des autres investisseurs ayant confirmé leur intérêt pour le fonds, 15 M€ sont réunis en vue du premier closing ; deux autres souscripteurs ont été approchés pour un ticket de 5M€ chacun et leur décision, plus longue que prévue, est attendue pour fin mars ;
- la recherche des premières opportunités ; sur une cinquantaine de dossiers examinés, 5 ont été sélectionnés et pourront être présentés, dès la constitution juridique du fonds, à un comité d'investissement, en vue d'une prise de décision par la société de gestion.

Dernier point, qui peut sembler anecdotique mais qui va de facto véhiculer l'image du fonds durant toute sa durée de vie : le nom de ce fonds.

THALASSA CAPITAL est la dénomination qui semble recueillir un certain consensus.

D'autres suggestions sont encore les bienvenues.

Image du maritime (groupe dont les travaux continuent)

Groupe dont la créativité est remarquable, mais qui pour l'instant n'a pas réussi à ouvrir des voies concrètes d'action. Après avoir passé en revue de nombreuses idées d'une nature différente, puis en avoir abandonné autant, le groupe avait « finalement » décidé de se concentrer sur trois pistes: l'une touchant à une opération « coup de poing » faisant ressortir l'importance positive et qualitative du « fait maritime » dans les activités maritimes de la France et dans la vie quotidienne des français, la seconde sous la forme d'un concours photo à thème, relayé et s'appuyant entre autres sur la PQR (presse régionale), la troisième étant la production d'un film grand public maritime à l'horizon 2009 environ (ou encore d'un feuilleton TV). Cette dernière idée qui paraissait folle au départ, avait pris du corps au fur et à mesure que progressaient approches, contacts et discussions. Mais finalement après approfondissement et pour des raisons diverses le groupe a décidé d'abandonner ces trois idées.

Il a alors étudié la possibilité d'un concours de scénarios doté par le CMF dans le cadre d'un cahier des charges positif pour nos métiers et d'un jury cinématographique prestigieux. Le travail est allé jusqu'à rencontre avec des professionnels qualifiés mais a finalement dû être abandonné lui aussi. De même a été étudiée la possibilité de confier une mission, permanente ou non à un sous-traitant « pro » de la communication, sur la base de tous les atouts du maritime recensés par le CMF et ses membres (plusieurs dizaines d'arguments et de caractéristiques semblant permettre la mise en valeur de nos activités à tous points de vue), mais là encore valeur ajoutée probable et ratio coûts/performances n'ont pas paru suffisants.

D'autres pistes sont actuellement en cours d'examen, dont certaines verront probablement le jour, telle l'implantation de bornes interactives sur l'économie maritime française dans différents lieux fréquentés par le public, ou encore un certain nombre d'initiatives concernant le site CMF ; mais dont d'autres n'autorisent pas à pareil optimisme, même raisonné (par exemple la possibilité d'intéresser un ou des scénaristes de feuilletons TV, plusieurs noms ont été donnés au CMF)... À vrai dire le groupe devra prochainement discuter de son avenir, tant la question de l'image du maritime est difficile à traiter, et tant nous avons pu vérifier que tout effort peut paraître dérisoire face au risque permanent - et impossible à éliminer - des médias jouant sur l'émotionnel au moment des naufrages ou catastrophes de type pollutions.

Cela dit ce groupe, malgré un bilan concret assez maigre, a à plusieurs reprises été extrêmement utile pour les membres du CMF. On peut même dire que sur ce plan il a rempli ou rempli sa mission. On peut citer dans ce cadre le très gros travail réalisé par le Cluster pour permettre aux membres de décider s'il fallait - oui ou non - que la France maritime marchande (via le CMF) soit présente en « pionnière » sur les métavers, et en particulier dans le monde de « Second Life ». Beaucoup de responsables d'entreprises, de fédérations, de la marine nationale nous ont remercié de cette initiative, ont salué l'objectivité de l'étude et des choix proposés et ont témoigné de leur satisfaction de pouvoir prendre une décision motivée sur un sujet important et dans un domaine qu'ils connaissaient mal (et qu'ils étaient de toutes façons heureux d'avoir pu comprendre grâce aux travaux CMF issus des recommandations du groupe Image).

Revalorisation des atouts de la pêche française (*groupe dont les travaux continuent*)

Ce groupe a déjà eu des valeurs ajoutées importantes. Après quelques tâtonnements sur la méthode (ayant cependant eu le mérite de permettre aux non-pêcheurs de mieux appréhender ce métier et son environnement) et surtout de jeter les bases d'un vrai dialogue, quelques orientations ont été dégagées, dont certaines vont être confirmées concrètement (par exemple fiche d'éléments de communication positive, rédigée par le CNPMM et à utiliser ultérieurement, insistant sur la responsabilité, le souci de l'environnement, la modernisation/innovation, le dialogue ...). Par ailleurs le groupe a contribué à la mise en oeuvre d'autres éléments qui devraient lui permettre d'avancer, tels que "incentive" d'assurance possible pour les pêcheurs s'équipant dès maintenant d'un système AIS à l'émission et à la réception (via Groupama) ou encore plus grand nombre d'embarquements "systématisés" de pêcheurs à bord des navires scientifiques pendant les campagnes de l'Ifremer, ou d'experts Ifremer à bord de navires de pêche etc.

Par ailleurs le groupe a généré un véritable rapprochement, au delà de lui-même, entre responsables de la pêche et responsables du CMF et de sociétés n'ayant jusqu'à présent jamais eu l'occasion de se rencontrer et de dialoguer. Depuis en particulier le « temps fort » qui avait été organisé au ministère chargé de la pêche au printemps 2007 (où bon nombre de personnalités diverses s'étaient rencontrées autour de Dominique Bussereau).

Mais surtout le groupe a :

- étudié ou soutenu des mécanismes nouveaux comme celui de « l'éco contribution », ou encore de la co-évaluation des ressources ;
- encouragé des démarches publiques (plusieurs communiqués de presse assez bien repris par les médias sur par exemple des questions de sécurité maritime ou plus récemment des sujets sensibles comme la question des « quotas » après l'intervention du Président de la République sur ce sujet). Occasion(s) pour le CMF d'exprimer sa solidarité avec les pêcheurs et/ou de préciser le contenu de certains "messages" importants du CNPMM ;
- pris position vis à vis du commissaire Borg sur certains aspects « politiques » liés à l'attitude de la Commission concernant l'augmentation du gasoil
- contribué fortement à la coordination entre pêcheurs et autres secteurs concernés (ports, marine marchande, marine nationale) concernant les zones « Natura 2000 » ;
- veillé à un suivi harmonisé, entre le CNPMM et le CMF, de la représentation et des langages dans le « Grenelle de l'environnement » ;
- insisté (et agi) pour que l'organisation de la représentation de la pêche française (mission Roncière) soit simplifiée.

Au total un groupe actif et réactif, illustrant bien le rôle positif que peut jouer le CMF à différents niveaux.

NB : PG Dachicourt a été coopté, puis confirmé par le CA, au Bureau du CMF.

Prévention (*groupe dont les travaux ont abouti ou ont été suspendus*)

Ce groupe a examiné plusieurs pistes qu'il n'a pas pu réellement faire progresser (augmentation de transparence entre différents acteurs ? possibilité de réduire le nombre des vettings ? etc.). Finalement il a identifié un domaine (l'expertise maritime) dans lequel il pouvait probablement agir avec efficacité : pallier une lacune récurrente, tant qualitativement que quantitativement dans notre monde maritime, d'une part en mettant à la disposition des professionnels intéressés une information fiable sur ce que la France compte d'experts maritimes, et d'autre part en valorisant les initiatives prises pour mettre un peu d'ordre et de fiabilité dans ce métier mal organisé et où le meilleur peut côtoyer le ... moins bon !

C'est ainsi que le que le groupe a - à la fois via les dirigeants du CMF (entrés en contact à cet effet avec le directeur de l'EMM du Havre) et par voie de presse - témoigné de la satisfaction de ses membres concernant la TOUTE nouvelle formation « d'expert

maritime » dispensée dans cette école. Ceci naturellement après avoir entendu un rapport du représentant du BV sur les programmes et formations dispensés.

Le groupe a par ailleurs défini un certain nombre de critères pour recenser les experts maritimes français (y compris présents à l'étranger), et si possible leurs domaines de compétence, leurs agréments, leur appartenance ou non à une association, les langues de travail, leur localisation etc. Il a ensuite décidé la publication par le Cluster d'un encart « d'appel » dans le Marin, avec recommandation de s'enregistrer via le site du CMF, une opération dont on peut dire qu'elle a été globalement un succès et a permis l'établissement d'une liste-annuaire assez exhaustive. Cette liste détaillée a été d'une par envoyée aux membres du CMF concernés et d'autre part est disponible sur notre site. Des exemplaires papier sont aussi disponibles au Siège du CMF. Puis le groupe a arrêté ses travaux, force étant de reconnaître que les autres champs d'investigation (cf début de ce §) ne peuvent être approfondis utilement à l'heure actuelle, ou en tout cas déboucher sur des résultats concrets. Il a recommandé à ses membres initiaux de suivre de particulièrement près les travaux des autres groupes où l'aspect prévention est étudié (simulateurs, pêche etc.).

Dialogue anti-blocages (groupe dont les travaux ont été arrêtés)

Ce groupe a décidé finalement d'interrompre ses travaux. Non que les réunions n'aient pas été intéressantes, bien au contraire puisque sur la suggestion de deux chefs d'entreprise (les présidents de Maersk France et SeaFrance), et après que le groupe eut cherché sa voie pour avancer, quatre dirigeants sont venus exposer au groupe leur témoignage et les leçons positives et négatives retirées d'expériences sociales « exemplaires » (Ph. Bouquet-Nadaud en tant que DRH de Aker Yards ; P. Decavèle pour la négociation du RIF en tant que président de AdF ; Ph. Magnien et la DRH pour la mutation de DCN ; B. Vergobbi en tant qu'ancien DG du port de Dunkerque et qu'ex-Président de la SNCM). Le résultat a été un petit « digest » sur le dialogue et la négociation sociale, disponible au CMF, de ce que les dirigeants du CMF ont perçu et retiré de ces interventions de haut niveau. Il s'agit d'un document pas nécessairement original, mais d'autant plus « lourd » qu'il est le fruit concret de situations intervenues dans notre monde maritime. Son mérite est de récapituler les points évoqués avec insistance par les praticiens ayant eu à vivre et gérer des situations complexes « en réel ». Il n'est donc ni un énoncé théorique de consultant ni un recueil de recettes miraculeuses.

Bien que l'expérience ait été saluée, et que la disponibilité du CMF ait été soulignée (comme intermédiaire possible en cas d'appels à collègues avant/pendant un conflit social cf le document) le groupe a estimé - sur suggestion du CMF - être allé au bout de la route possible, et qu'une poursuite éventuelle et immédiate des travaux ne pourrait permettre de déboucher sur des réalisations concrètes à horizon prévisible. Il a donc été décidé par le groupe :

- de ne pas dissoudre le groupe mais de le suspendre *sine die* ... pour qu'il puisse être réactivé à la demande de l'un ou de l'autre ou pour toute raison justifiant un échange informel et en confiance entre responsables d'entreprises maritimes le désirant ;
- de réfléchir à la valeur d'un témoignage ou d'une contribution - sous une forme à déterminer et sous réserve de l'accord de l'intéressé - du président de Maersk France (comparaison de deux cultures très différentes: la danoise et la française, et leçons éventuelles à en tirer ici) ;
- de prévoir éventuellement d'ici quelque temps un événement (conférence, colloque ?) rassemblant les partenaires sociaux du maritime d'horizons professionnels et géographiques divers. À cette occasion des intervenants de différents horizons (universitaires, syndicaux et patronaux, y compris et surtout étrangers) seraient invités à présenter leur VISION, leurs témoignages et leurs démarches. Cette manifestation aurait pour but d'initier non pas un débat, mais

un partage d'expérience. En tout état de cause, les acteurs syndicaux français rencontreraient une culture différente de celle de la « confrontation » ;

- NB: On ne peut attendre de ce genre d'événement qu'un éventuel progrès sur le long terme, et non un changement de posture immédiat. Quoiqu'il en soit, le CMF proposerait, le moment venu et si opportunité, un format et des intervenants sur ces bases.

French touch (groupe dont les travaux ont partiellement abouti)

Ce groupe, qui ne s'est que très peu réuni formellement (deux ou trois fois), car il est vite apparu plus utile travailler entre participants de manière informelle mais coordonnée par le CMF, a terminé relativement rapidement ses travaux.

En effet, principalement orienté vers la valorisation des mérites de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris, il a été relativement efficace assez rapidement sur deux plans :

a) contribution supplémentaire à la notoriété de la CAMP, en particulier au travers d'un mini-débat avec la place de Londres (dont article du Lloyd's list) qui a eu l'avantage de faire ressortir les mérites comparatifs de la Chambre parisienne par rapport à la chambre britannique: « *Barbarians are at the gate !* » a écrit un journaliste londonien en soulignant les avantages de la CAMP tels que rapportés par le CMF à l'un des ses points de presse (plus rapide, moins chère, compétente, même nombre et diversité d'arbitres etc. et

b) confirmation de l'intérêt possible de certains acteurs pour recommander la CAMP (y compris avec éventuels « incentives » pour y pousser). Cela dit les limites incontournables de l'exercice se sont naturellement imposées au CMF : scepticisme sur la possibilité d'intéresser réellement les intermédiaires et un nombre significatif de « principaux ». Néanmoins un travail a été fait, qui pourra être repris, sur la présentation bilingue des atouts de la Chambre etc. Ce sera au gré éventuel des responsables de la CAMP.

Brainstorming formation emploi (groupe dont les travaux ont abouti)

Ce groupe, essentiellement orienté vers la recherche de ce que devrait être un bon système de formation maritime dans notre pays, a beaucoup travaillé et aussi beaucoup avancé. Pour ce faire il a volontairement décidé de s'inscrire dans une « perspective inversée », c'est à dire de partir du point d'arrivée souhaitable et non de la situation actuelle. Le but de l'exercice étant de se donner une chance de ne pas être bridé par les corporatismes et blocages de toutes sortes qui font que le système présent a du mal à vraiment se réformer. En fait, après avoir fait l'inventaire indispensable de mécanismes existants et incontournables (tels problématique monovalence/polyvalence ; points positifs des structures et fonctionnements actuels ...), il s'est résolument attelé - en se dégageant donc volontairement de tous les freins et obstacles actuels - à la définition d'un système idéal (mais réaliste). C'est ainsi que, s'inscrivant d'ailleurs dans l'esprit des § concernés du rapport Poséidon, il a approfondi et détaillé une architecture totalement nouvelle, supposant la remise en cause de la loi de décentralisation, et essentiellement fondée sur l'existence d'une ou deux Universités maritimes d'envergure nationale, voire européenne, et qui soi(en)t pluridisciplinaire(s), actives en matière de recherche, prestigieuse(s), et en lien avec d'autres unités similaires du monde. Dans ce schéma il est évident que la formation des officiers de la Marmar reste un élément central et spécifique, mais aussi qu'il est une filière parmi d'autres, profitant aux, et bénéficiant des, autres.

Le groupe a été jusqu'à définir et lister les matières enseignées (via des modules de « formation » ou « d'accompagnement »), les axes possibles de recherche, les possibilités de passerelles au sein de la future Université y compris via VAE et VAP. Il s'est aussi penché sur quelques pistes de financements novateurs ou rénovés.

NB: Ce groupe a aussi été l'occasion de répertorier les domaines dans lesquels les formations données par les « hydros » actuelles pourraient être complétées, modifiées ou améliorées.

Les travaux ont débouché sur la rédaction d'un rapport en juillet 2007 intitulé « Vers une académie universitaire maritime? » (téléchargeable sur le site CMF), à charge pour le cluster de le promouvoir, y compris et surtout au niveau du nouveau des Pouvoirs Publics.

Une satisfaction: nul doute que ce rapport a eu un poids significatif dans les débats sur le sujet de la formation et de l'emploi maritime, jusqu'à la table ronde gouvernementale du 31 janvier 2008 présidée par Dominique Bussereau. Nul doute aussi que son caractère collectif particulièrement représentatif (toutes les professions concernées y ont participé en direct, avec en plus de hauts représentants de l'enseignement maritime contribuant à titre personnel) lui a donné une audience accrue. A noter enfin que nombre d'acteurs concernés nous ont contactés pour faire part de leur appréciation et parfois de leurs commentaires et critiques toujours constructifs, y compris des professeurs et même des élèves des ENMM (en particulier de 5^o année) dont certains ont « tiré » le rapport à de nombreux exemplaires et l'ont diffusé eux-mêmes. Enfin un dialogue très ouvert avec plus d'une vingtaine de représentants des « hydros » et « anciens hydros » a eu lieu au Siège du CMF. Et le CMF est devenu un acteur incontournable de la concertation voulue par le gouvernement sur le sujet.

Package construction navale (*groupe dont les travaux ont abouti*)

Ce groupe est très vite arrivé à la conclusion, proposée par le CMF, qu'il fallait qu'il se « suicide » sans tarder. De fait il est apparu dès la première séance que l'intérêt d'un package français éventuel présenté à l'export « au menu » ou « à la carte » construction, financements, assurances (voire courtage et ... pavillon), ne pouvait avoir éventuellement un intérêt que pour les très grosses constructions neuves. Or Aker, compte tenu du plan de charge et des commandes en cours, n'a et n'aura pas de besoin sur ce plan avant des années, les autres chantiers ne se sentant pas vraiment concernés. En revanche DCNS, qui s'ouvre résolument vers l'extérieur, souvent pour de gros projets, a enregistré - à l'occasion de la réunion du groupe - l'existence d'opérateurs et professionnels français, membres du CMF et capables de lui faire des offres adaptées, au moins autant que les interlocuteurs anglo-saxons avec qui elle était/est en contact. Il a donc été proposé par le CMF, et adopté, que le groupe arrête immédiatement ses travaux puisqu'on se trouvait tout de suite dans un contexte de contacts commerciaux, ie de négociations et de discussions à intervenir. Ce résultat n'est pas anodin puisque nous savons qu'après une période de latence naturelle, des relations ont été établies entre certains « fournisseurs » membres du CMF (finance, assurance, courtage) et l'interface qui avait été indiquée par DCNS pour les contacts en provenance du Cluster.

Assistance réciproque, fonctionnelle ou géographique (*groupe dont les travaux sont en passe d'être arrêtés ou suspendus*)

Ce groupe a été un "creuset" sympathique et original. Constitué de membres peu nombreux mais de nature différente, ses PV et relevés de décisions étaient suivis (jusqu'à l'été 2007) par un nombre respectable de membres n'y siégeant pas mais réagissant à ses travaux. Il a étudié plusieurs possibilités, a consulté par voie de questionnaires (deux fois) les membres du CMF avec des succès divers. Et il a retenu plusieurs pistes, dont l'une a été mise en vigueur (le Clubster) sans que le succès soit

vraiment au rendez-vous (voir sur notre site Internet) même s'il a entraîné quelques demandes d'aide et de mises en contact personnalisées entre membres.

En ce qui concerne les autres pistes qui ont été étudiées on peut citer pêle-mêle :

- L'éventuelle possibilité de bénéficier du stand d'un membre du CMF pour y apposer de la documentation d'un autre membre (de même que le CMF avait sur son stand Maritima des brochures de quelques uns de ses membres), ce type de collaboration pouvant se faire de gré à gré ou en utilisant une mise en relation via le CMF et en particulier via le CluBster ;
- L'aide logistique : Plusieurs membres s'étant déclaré prêts à « accueillir » une société française (non concurrente) dans leurs locaux à l'étranger pour l'aider à s'implanter dans un nouveau pays.
- Enfin, sous réserve d'objections de principe qui devaient recevoir réponse, le VIE, ie l'emploi d'un salarié junior à l'étranger (VIE = Volontariat International en Entreprise) semblait intéresser. Des 2 formules envisagées (partage d'un VIE entre membres ou embauche de ce VIE par le CMF), c'est la seconde solution qui semblait préférée. A charge ensuite pour le CMF de donner des missions à ce « salarié », naturellement exclusivement à la demande de ses membres. En précisant que le CMF pourrait effectivement envoyer en VIE l'un de stagiaires enthousiastes et travailleurs qu'il a déjà (bien!) formés.

NB: une demande de stagiaire VIE à temps partagé nous avait déjà été signifiée.

Mais en fait la motivation des membres n'a pas été maintenue, après un certain enthousiasme de départ (sur les deux premières pistes), tandis que concernant la « piste VIE » un seul membre a montré un intérêt réel, mais sans qu'il ait été possible de lui trouver ensuite des « cocontractants » et des zones géographiques communes.

Il est donc sage d'interrompre les travaux, quitte à proposer leur relance à la rentrée de septembre ou octobre 2008 (voire 2009).

Évènement emplois, carrières, formations (les travaux de ce groupe sont en passe d'aboutir)

Ce groupe avait commencé par étudier, et faire réellement avancer, l'idée d'un évènement de grande envergure sur la formation et l'emploi maritime à Paris, en liaison avec les Ecoles et la CCIP. Mais finalement ce projet, qui commençait à devenir concret, avait dû être abandonné du fait du changement de stratégie de la CCIP.

Le groupe, ayant alors fait le constat qu'au maritime aussi - surtout dans la construction navale mais pas seulement- il y a un problème de manque de « cols bleus », a avancé fermement dans une nouvelle direction, proposée par le CMF et à laquelle l'adhésion a été immédiate. Il s'agissait d'organiser un évènement réunissant à la fois des avantages d'éthique, d'image et d'efficacité, car susceptible de drainer concrètement vers des CDI (d'ouvriers spécialisés ou qualifiés) des jeunes tentés par des métiers manuels, voire des jeunes « à la dérive » sur le plan social !

Dans cette optique le CMF- avec l'aide de la CSCN - a pris contact avec différents grands interlocuteurs « de terrain » déterminés, et le processus s'est enclenché.

Il s'agit d'organiser (ce sera le 10 avril prochain !) avec les constructeurs et réparateurs navals intéressés (Aker ouvrant la voie) et la Marine Nationale une journée très particulière.

La Journée permettant de mettre en oeuvre ce processus sera une journée à Saint-Nazaire - Aker Yards, à bord d'un bâtiment de la Marine Nationale (construit par le chantier. En fait la frégate « Germinal »). Journée à la fois de travail et médiatisée au cours de laquelle des « prescripteurs » d'emplois-jeunes (proviseurs, orienteurs...) contactés par la Marine Nationale qui a ses propres centres, et par les chantiers dont

Aker en particulier pour le Grand Ouest, seront reçus et entendront / débattront avec les responsables RH présents (après avoir visité le chantier et la frégate) ... pour ensuite « alimenter » la filière en jeunes motivés.

Selon des modalités diverses chacune des parties prenantes (Marine Nationale, Aker, le CMF, Clic&Sea ...) prendra à sa charge une part des coûts, tandis que sera coordonnée la communication publique sur cette initiative.

D'autre part il a été décidé dans le cadre de ce groupe que le CMF soutiendrait à différents niveaux le premier salon privé du recrutement des métiers de la mer organisé à Paris les 16 et 17 avril 2008 par notre membre "Clic&Sea", tant au niveau de certains aspects de l'organisation ou des événements (presse, cocktail/réception). Ceci avec l'arrière-pensée, énoncée par le groupe, de contribuer à fédérer les entreprises du maritime qui rencontrent des problématiques de recrutement.

Culture portuaire commune (*les travaux de ce groupe ont abouti*)

Le groupe avait constaté que la situation des ports était disparate, la diversité tenant d'ailleurs plus à la culture, à l'histoire, aux mentalités locales de chaque port qu'à leur différence de nature, néanmoins bien présente (telle par exemple ports autonomes, ports ex-d'intérêt national). Il avait aussi observé que la décentralisation n'était pas forcément ce que l'on pensait (par exemple - en le regrettant- la tutelle centrale s'accroît et augmente vis à vis des ports autonomes, au lieu de s'alléger). Le DG de l'UPACCIM avait commenté les différences de comportement entre ports français en général et ports des pays hanséatiques, ou les particularités françaises par rapport au reste du monde (métiers portuaires relevant peu ou prou encore des PP), ou encore les dangers réels que pouvait recéler une vision type Cour des comptes : tels des conseils réservés aux fonctionnaires, aux élus locaux et aux syndicats [l'exclusion ou la minoration des professionnels représentant effectivement un risque grave etc.]. Le groupe a alors décidé, à l'instar du groupe « Brainstorming formation emploi » de réfléchir - au départ tout au moins - en dehors de toutes contingences telle que réflexes corporatistes, blocages actuels et ... de réfléchir à la définition d'une sorte de situation idéale : ce que devraient être le cadre, le fonctionnement et les équilibres/solidarités de l'activité portuaire « dans l'absolu ». Cette approche devant permettre aux dirigeants, professionnels, utilisateurs et tous acteurs de dégager une VISION commune permettant, facilitant ou « imposant » des comportements convergents, à toutes les parties concernées et dans la durée.

Finalement le groupe a voulu se concentrer sur la problématique des ports autonomes. C'est ainsi qu'au terme de nombreuses séances de travail (en groupe ou en sous-groupes) il a dégagé les éléments d'un rapport important, intitulé « Contribution à la réflexion sur l'évolution des ports autonomes », qui là aussi a suscité beaucoup d'intérêt, tant des Pouvoirs Publics que de responsables portuaires que de nombre d'interlocuteurs économiques bien représentatifs des intérêts présents dans nos places portuaires. Il est probable d'ailleurs que l'une des raisons de son impact fut/a été l'implication directe de responsables d'origines différentes dans un travail collectif.

Enfin le CMF est devenu, sur ce sujet aussi, un acteur incontournable de la concertation voulue par le gouvernement...et a acquis par les travaux de ce groupe la légitimité lui permettant de demander - en décembre de Marseille aux « Assises de la mer » - que les Autorités ne tardent plus à lancer le très attendu plan de modernisation des ports français.

Attractivité de la France Maritime (*les travaux de ce groupe sont en cours*)

Au départ il a fallu délimiter le périmètre, les problématiques et les activités concernées par le thème de l'attractivité de la France maritime, tous points qui constitueraient la

feuille de route du groupe. Puis le groupe s'est interrogé sur ce que pourrait être sa valeur ajoutée.

Pour tenter d'y répondre, il a décidé de faire une approche synthétique des points positifs et négatifs :

- de la France en général (qui peuvent apporter quelque chose à l'attractivité maritime), à partir notamment du rapport du Sénat sur « la bataille des centres de décision : promouvoir la souveraineté de la France à l'heure de la mondialisation », et
- de la France maritime en particulier, avec le rapport du groupe Poseïdon.

Puis la méthode retenue a été et reste (c'est en cours) d'essayer de lister tous les atouts et faiblesses du maritime national et, faisant cet exercice, de nourrir la réflexion et d'essayer de discerner collectivement si de grandes lignes se dégagent, susceptibles de permettre des actions concrètes. Le groupe constitue donc actuellement un tableau du type analyse SWOT de la France maritime, dressant par secteur maritime les forces/faiblesses/opportunités/menaces et chantiers à ouvrir, et ce à partir des contributions des représentants sectoriels participants au groupe.

Une fois que ce travail sera terminé (bientôt), le groupe a décidé de « sortir » deux notes: l'une concernant la manière éventuelle de remédier aux faiblesses discernées (pour tout ou partie), l'autre la manière ce mieux « capitaliser » sur les forces existantes. C'est ensuite que sera décidé - si possible - un plan d'action (communication et lobbying éventuels).

Energies Marines renouvelables (les travaux de ce groupe sont en cours)

Le but initial des travaux du groupe était d'analyser la faisabilité d'une mobilisation de concert pour promouvoir le développement de ces EMR, dans le respect des contraintes légitimes dues à la présence d'autres usagers des mers.

Sachant que l'Ifremer, membre du CMF, a engagé une étude prospective sur les énergies marines renouvelables pour savoir quelle sera la place des EMR et quelles sont les pistes les plus sérieuses, le CMF a invité Ifremer, déjà membre du CMF, à se joindre le moment venu à ce groupe synergie afin d'échanger ensemble sur le sujet.

Sans attendre, le groupe a démarré sa réflexion à partir d'une présentation des nombreux atouts de la France en matière d'EMR et en constatant que le marché des EMR présente un contexte favorable en France et en Europe, tant sur le plan potentiel de développement, que sur celui des « contraintes » résultant des nouvelles réglementations, en particulier internationales : dans le cadre du protocole de Kyoto, et des directives consécutives de l'UE la France (comme les autres pays de l'UE) doit produire au moins 20 % « d'énergie verte » à l'horizon 2020 (ce % excluant le nucléaire).

Malgré ces atouts et ce constat très favorable au développement des EMR en France, des obstacles et problèmes existent/persistent tels que : le retard pris par la France, en raison de ses choix stratégiques, politiques et économiques centrés sur l'électricité (nucléaire) ; des phénomènes « retardataires » existant entre l'expérimentation et l'exploitation ; les contraintes de navigation entre les différents usagers dans la zone d'exploitation des éoliennes offshore ; une réglementation non adaptée et un environnement juridique pas clair ; l'insuffisance des tarifs de rachat des énergies marines; pas de réelle volonté politique jusque récemment ...

Face à ces freins et obstacles, les attentes exprimées par le groupe ont été/sont les suivantes :

- Le CMF, représentant de la France maritime est considéré comme un creuset de réflexion entre le maritime et les pionniers des énergies renouvelables et peut apporter un « effet stéréo » aux EMR.
- Le CMF peut de façon dépassionnée, sans *a priori*, réunir les différents acteurs concernés par le développement de ces EMR, et montrer ce que peuvent apporter les EMR dans l'économie de la France.

- D'où l'idée du groupe de demander au CMF de faire du lobbying suite au Grenelle de l'environnement, pour interpeller l'Etat et essayer de contribuer au lancement d'une véritable filière des EMR (œuvre à long voire très long terme).

NB: Concernant les contraintes de navigation dans la zone d'exploitation, le CMF a d'ores et déjà invité les usagers, membres du Cluster, à rechercher le dialogue. Celui-ci a réellement démarré entre les pêcheurs représentés par le Comité National des Pêches Maritimes (CNPMM) et des industriels concernés, y compris via des discussions intervenues dans les locaux du CMF lui-même.

Parallèlement et dans un premier temps, le CMF a cherché à synthétiser l'information sur les EMR, en faire le recensement de l'existant (les principaux intervenants, place de la France par rapport à l'Europe, recensement des énergies à l'état d'expérimentation et celles en exploitation, offshore ou autre, impact des EMR sur les ressources) ainsi que l'inventaire des conditions d'application. Dans un deuxième temps il s'est agi d'essayer de cerner le contexte sous plusieurs angles :

- les aspects économiques et sociaux : montrer l'intérêt collectif de ce que représentent les EMR,
- les aspects financiers : argumenter en établissant des comparaisons avec les mesures prises par les autres pays d'Europe et en démontrant que la France est bien en deçà,
- la réglementation relative au domaine public maritime : demander à l'Etat de la faire évoluer et de définir une politique incitative dans un cadre juridique applicable (approche maritime).

Mais il est très vite apparu que ces aspects supposaient de prendre des moyens permettant d'explorer en profondeur la problématique, et de trouver un moyen « politique » permettant

- de donner un poids incontournable à la démarche,
- de démontrer un véritable engagement de l'Etat dans le processus, et surtout
- de crédibiliser suffisamment le dossier pour que les Pouvoirs Publics lancent de manière cohérente et vigoureuse la « longue marche » que représente la construction d'une vraie filière française.

C'est dans cet esprit et dûment mandatés que les responsables du CMF travaillent en particulier sur la nomination d'un « parlementaire en mission » et ont pris des premiers contacts - apparemment prometteurs - à l'Assemblée Nationale.

Simulateurs (les travaux de ce groupe sont en cours)

Par simulateur électronique, on entend la simulation passerelle mais aussi toutes sortes d'autres possibilités (communication, machines, de gestion de crise, marées noires, terminaux et opérations commerciales pour les hydrocarbures et LNG ...).

Le groupe a rapidement discerné que les utilisateurs s'accordent à dire que les simulateurs sont tellement réalistes qu'ils sont devenus incontournables et que c'est avec raison qu'il est devenu prioritaire de les intégrer à la fois dans le cursus des écoles de la Marine Marchande, dans la formation continue des navigants ou la mise à niveau du personnel à terre ... Ils doivent aussi permettre de valider les connaissances avant promotion ou faciliter le retour du personnel marin après plusieurs années d'interruption. Le groupe a réalisé un inventaire des simulateurs existants en France. Sachant qu'un simulateur très performant se trouve à la station des pilotes du Havre (il s'agit d'un simulateur de nouvelle génération pour la manœuvre – capable de faire aussi de la navigation et d'apporter des outils complémentaires grâce à l'acquisition de logiciels divers) le groupe a jugé utile de faire le déplacement et de le visiter (fait fin janvier 2008).

Aujourd'hui le constat est qu'il n'existe pas assez de centres de formation avec simulateurs en France. Le CMF a donc travaillé avec le groupe sur l'idée de créer un important centre de formation. Le groupe s'est penché sur la question du coût et du financement des outils, mais aussi de la formation et des utilisateurs potentiels en

tendant d'y répondre (approximativement) à travers les expériences et pratiques des membres du groupe.

Le groupe a parallèlement démarré une veille documentaire au sujet de l'application effective de la réglementation OMI, pour savoir notamment dans quelle mesure l'État prend en compte les temps de formation sur simulateurs comme équivalents de temps de navigation pour la validation des diplômes des officiers de la marine marchande (dans le cadre des écoles et du cursus professionnel pour la revalidation des compétences). L'enquête est en cours ...

Le groupe a en fait considéré que le marché français est prêt dans la mesure où les besoins existent (mais ils restent à définir, en particulier du côté des armateurs, qui ont un intérêt à réfléchir ensemble à ce sujet, en s'appuyant sur les Armateurs de France). D'un autre côté, les assureurs, les P&I, etc font partie des prescripteurs de ces formations d'officiers navigants, moins coûteuses que la réalité d'un embarquement à seule fin de formation.

Il importe de noter que les discussions restent encore très exploratoires, et que très récemment le groupe s'orientait vers l'abandon de l'idée d'un grand centre de simulation et se tournait plutôt vers celle d'une implication plus importante des entreprises dans les entités existantes (y compris voire surtout les ENMM). Mais le débat est encore très ouvert...

Programme des subventions européennes (*les travaux de ce groupe sont en cours*)

Le CMF a constaté (à partir d'Internet) l'existence d'au moins 450 programmes de financement européens maritimes (d'aucuns disent 700). Ce foisonnement désordonné de programmes est confronté à plusieurs dérives : des fonds mal orientés ou utilisés, ou des doublons, des gâchis souvent, et même des concurrences idiotes, voire peu claires, et en tout cas des procédures longues et difficilement compréhensibles. Seuls certains programmes tels que MARCO POLO semblent bien connus de certaines compagnies maritimes.

Compte tenu du maquis des programmes européens confirmé par le groupe [et en excluant le 7^{ème} PCRD, qui est traité dans le cadre du groupe Waterborne français (rattaché, mais de manière autonome au CMF)] le CMF a proposé au groupe, en sus de quelques autres initiatives de moindre ampleur, de mettre à disposition une personne - qu'il avait en vue dans le cadre d'un 3^o cycle - qui se verrait confier la mission d'identification des différents programmes de subventions européens liés au maritime (nautisme inclus et prenant en compte les programmes Interreg et ceux pour les autoroutes de la mer). Avec en outre les objectifs suivants :

- identification des bons et mauvais « bureaux ou conseils intermédiaires ».
- proposition d'une stratégie d'approche pour permettre efficacement aux entreprises membres du CMF de bénéficier de ces financements.

Hélas la personne prévue, indispensable car il s'agit d'un travail important devant s'étaler sur plusieurs mois, est finalement indisponible. Mais dans l'intervalle un de nos membres (BP2S) a informé le CMF que la DG TREN à Bruxelles, elle-même inquiète de la profusion des dossiers et de l'illisibilité de la situation, est en passe de décider de faire un inventaire des « programmes maritimes ». Sous réserve de l'accord du groupe le CMF est donc entrain de décider la suspension des travaux jusqu'à publication de cet inventaire.

Financement des actions de sûreté (*les travaux de ce groupe sont en cours*)

Le groupe a réfléchi sur les questions de priorités, de coût, de financement, de problèmes de distorsions de concurrence, ... Pour sa feuille de route, il a essayé de définir une méthode de travail, déclinée selon le plan suivant :

1. Définir les objectifs : quel doit être le seuil raisonnable de la maîtrise du risque maritime par rapport aux autres risques (par exemple, est-il possible ou cohérent d'envisager une transposition des mesures de sûreté de l'aérien au maritime) ?
2. Avec quels moyens ?
3. Trouver les financements de ces moyens.

De plus, il est ressorti des discussions qu'il existait des particularités françaises créées à la suite de la modification du code des ports par le décret de mars 2007, en particulier concernant les « zones d'accès restreintes » dans les terminaux à passagers / conteneurs / pétrole et gaz / matières dangereuses. La France est allée au-delà de la directive européenne en donnant un statut juridique spécial à ces zones, rajoutant ainsi une contrainte et un coût aux ports français par rapport aux ports voisins.

Cependant, les chances de pouvoir faire modifier les arrêtés d'application étant quasiment nulles, le groupe a décidé de concentrer sa réflexion sur le financement de ces nouvelles mesures.

Tout d'abord, il faut pouvoir évaluer le coût de la sûreté. Mais comme les rapports publiés sur le sujet, analysés par les membres du groupe, ne traitent pas du coût de la sûreté dans son ensemble, le groupe va essayer de définir le plus clairement possible :

- La notion de sûreté (et ses possibles applications) en prenant en considération les trois acteurs concernés au vu du code ISPS : l'Etat, l'autorité portuaire et les opérateurs, voire un quatrième dans le cas des terminaux à passagers.
- Un point particulier: ce que pourrait ou devrait être le « niveau de sûreté » raisonnable pour l'ensemble des terminaux à passagers français.
- L'évaluation des risques en France (qui fait l'objet d'un rapport étatique) sont l'auteur viendra discuter avec le groupe).

NB: dans les travaux il a aussi été prévu (en cours) de comparer l'aérien et le maritime et de démontrer l'inadaptation des mesures de sûreté aériennes au maritime.