

Le pavillon français dans le viseur de la commission européenne

Décryptage

Les marins qui opèrent les remorqueurs du port du Havre s'inquiètent pour leur statut, remis en cause par l'Europe.

"Pourquoi remuer un truc qui fonctionne très bien ?" C'est la question que se pose Yoann Geffroy, chef mécanicien chez Boluda Le Havre et délégué syndical UGICT-CGT. Avec Julien Méheust, capitaine de remorqueur et élu au CSE (comité social et économique), il s'inquiète pour l'avenir du métier si l'Union européenne (UE) venait à bout de la "réserve de pavillon". Mis en place en France, ce dispositif permet d'imposer le pavillon national aux navires chargés du remorquage et du lamanage dans les ports hexagonaux. En effet, depuis le début de l'année, l'UE s'attaque à cette particularité maritime. Bruxelles demande aux états concernés de justifier cette réserve de pavillon et d'expliquer précisément ses modalités d'application. C'est pourquoi, les syndicats avaient déposé un préavis de grève dans un grand nombre de ports français pour le 5 mai.



"Lubrizon, dans les 24 heures, il y avait deux remorqueurs sur place pour approvisionner les pompiers en eau de Seine".

Yoann Geffroy et Julien Méheust

Depuis, il a été levé. Des discussions avec le ministère des Transports sont en cours et un calendrier a été établi afin de formuler une réponse à la Commission européenne. Toutefois, les marins restent vigilants. "On n'empêche pas la concurrence continentale, elle existe", pointent les deux hommes. "La preuve, on travaille pour une entreprise espagnole. Ce qu'ils veulent favoriser, c'est l'emploi européen : un pavillon européen ne garantit pas forcément un équipage européen, comme on peut le voir sous pavillon maltais ou chypriote. La marine marchande a toujours été ouverte aux équipages multiculturels lorsque l'enjeu est commercial".

L'enjeu de la sécurité des ports

L'organisation de la sécurité du littoral incombe à l'Etat. Elle est différente selon les pays européens. Si certains pays, à l'instar des Belges ou des Néerlandais, ont des garde-côtes, la France a fait le choix de faire participer les différents acteurs maritimes, en plus de la Marine nationale. Ainsi, les marins sur le pont des remorqueurs assurent la sécurité des ports et du littoral. "Si un tanker a un problème, c'est nous qui prenons la main", détaillent les marins. Ils rappellent qu'une partie des stocks stratégiques de carburant



La France, comme l'Italie ou l'Espagne, a fait le choix d'obliger les remorqueurs agissant sur son territoire à avoir le pavillon national. L'Europe questionne ce dispositif, qui nuirait à la libre concurrence.

se trouvent au Havre. "C'est important d'avoir confiance en l'équipage et son capitaine. Au regard de la géopolitique actuelle, je ne comprends pas qu'on touche à cela."

Autre volet avancé : le préfet maritime a la capacité de réquisitionner les navires battant pavillon français en cas d'urgence. Lors de la catastrophe de Lubrizol, deux remorqueurs avaient été réquisitionnés sur la Seine pour pomper l'eau du fleuve. "Quand on nous dit 'tu pars à Lubrizol maintenant, personne ne se pose de question. On sait qu'on est mobilisable, réquisitionnable", plaignent-ils. "On a une conscience professionnelle et c'est un confort pour le gouvernement de se dire qu'il y a des bateaux prêts à réagir au quart de tour, avec un personnel qualifié qu'on connaît." Pour les deux hommes, si un pavillon étranger venait à s'installer sur le port, "les bateaux vont être là, mais avant de partir en secours, ils entreraient en phase

de négociation commerciale". Outre l'aspect sécurité, la coordination des différents services serait plus compliquée avec des marins étrangers : "La langue de travail, c'est le français. Même si on parle tous anglais, le niveau de compréhension n'est pas le même."

Un aspect économique et social

La site Boluda Towage France au Havre, en charge du remorquage, emploie environ 170 personnes. Si le pavillon français perdait son caractère obligatoire, "ce sont les débouchés pour les élèves du lycée Anita-Conti qui seraient réduits", analysent-ils. "Pour les jeunes, à part la pêche, les ferrys, il n'y a plus grand-chose." Ces marins craignent "la perte d'un savoir-faire et d'une profession". Cela permet à leurs collègues français "de revenir à quai et de continuer à vivre du remorquage" et d'éviter aux utilisateurs "pavillons de complaisance" d'embaucher une main-

d'œuvre peu coûteuse. "C'est ce qui justifie l'expérience de notre boîte. On a fait la nôtre au large, aujourd'hui cela nous permet de réagir en cas de besoin. L'entreprise vend du travail bien fait, avec des marins formés."

"Ils font partie de la flotte stratégique"

Pour le député Jean-Paul Lecoq, qui a interpellé le ministre de l'Economie sur ce sujet : "Ce qui se joue, c'est leur statut, leur avenir si on ne défend pas le pavillon français." Le député communiste de la 6^e circonscription de Seine-Maritime "considère que les remorqueurs font partie de la flotte stratégique". Il ajoute : "On parle souvent de souveraineté, là on va vers la concurrence libre, il faut raison garder à l'échelle de ces flottes." Désormais, des actes sont attendus de la part du gouvernement et dans la réponse soumise à la Commission européenne.

Nicolas Durand

A quoi correspond la notion de pavillon français défendue par les syndicats ?

Le pavillon correspond à la nationalité d'un navire. Il détermine l'ensemble des règles auxquelles le bateau et son équipage sont soumis : droit du travail, protection sociale des marins, normes de sécurité, contrôles techniques ou encore fiscalité. Un navire battant pavillon français doit donc appliquer la réglementation française et employer des équipages selon les conditions prévues

par le droit national. Le pavillon français se divise toutefois en deux régimes distincts. Le premier registre correspond au régime historique, appliqué notamment aux activités portuaires et aux navires opérant principalement sur le territoire national. Les remorqueurs portuaires y sont rattachés. Il impose le droit social français et des équipages composés de marins exclusivement français. Le Re-

gistre international français (RIF), créé pour renforcer la compétitivité du pavillon français à l'international, concerne surtout les navires engagés dans le commerce mondial. Il offre davantage de souplesse aux armateurs, notamment avec le recours possible à des marins étrangers, sous certaines conditions sociales et fiscales plus adaptées à la concurrence internationale.