

Les partenaires sociaux de la branche du transport et des services maritimes

M. Jean-Marc AYRAULT
Premier Ministre
Hôtel de Matignon
57 rue de Varenne
75700 Paris

Paris, 15 octobre 2013

Monsieur le Premier ministre,

Le transport maritime est stratégique pour la sécurité des approvisionnements énergétiques de la France. Il est aussi au cœur d'une filière industrielle qui est aujourd'hui menacée.

Conscient de l'enjeu stratégique, économique et social pour la France, vos Ministres ont lancé il y a quelques mois une mission technique interministérielle sur la réforme de la loi du 31 décembre 1992. Son objectif est de garantir la pérennité d'une filière industrielle et de ses emplois, dont dépendent les approvisionnements en pétrole, en gaz et en charbon de notre pays, qui se font essentiellement par la mer.

Cette mission a remis un rapport en août, qui n'a toujours pas été rendu public. Pourtant, le temps presse.

La contraction de la flotte française entraîne la disparition progressive de nos équipages, dont le savoir-faire et l'excellence sont au cœur de la filière française. Nous atteignons un seuil critique au-delà duquel nous n'aurons plus suffisamment de marins français formés et expérimentés pour armer de nouveaux navires sous pavillon national. Au-delà, il ne nous sera plus possible de maintenir ou de reconstituer une filière française avec des marins français. L'impact serait également dramatique pour notre système de formation maritime.

Sans armateurs et sans marins français, la France perd son indépendance stratégique. Or comme l'a montrée la crise de la piraterie dans l'océan indien depuis 2008, le transport maritime est plus que jamais vulnérable : multiplication des conflits régionaux à travers le monde, redistribution de la carte des approvisionnements, besoin des forces armées de s'assurer un approvisionnement régulier en produits pétroliers, que ce soit en situation courante ou opérationnelle. En cas de crise, la France, si elle ne dispose pas d'une flotte sous pavillon national à même de maintenir ou de reconstituer ses stocks, se retrouvera dans l'incapacité de répondre aux besoins vitaux de la population et de ses forces armées.

Face à ces deux défis, la loi du 31 décembre 1992 est, dans sa rédaction actuelle, inadaptée. Elle impose l'obligation de transporter une partie des importations de produits bruts sur des navires battant pavillon français. Or la France importe de plus en plus de charbon et de produits déjà raffinés (gaz et fioul domestique), et de moins en moins de pétrole brut. Le mal qui ronge notre flotte est le même que celui qui ronge nos raffineries.

C'est pourquoi il est si essentiel de continuer à garantir, en toutes circonstances, la couverture des besoins énergétiques nationaux (non seulement pétrole brut mais également produits pétroliers, gaz et charbon) et de doter notre pays de moyens maritimes pérennes sous pavillon français en toutes circonstances.

Avec détermination, nous avons travaillé pendant 6 mois avec l'ensemble des acteurs de la filière pour construire un dispositif acceptable par tous, qui ne coûte rien au budget de l'Etat. Nous proposons d'étendre la réservation de pavillon à tous les produits pétroliers raffinés mais également au gaz et au charbon. Comme aujourd'hui pour le brut, l'obligation de pavillon porterait sur 5,5% des importations de chaque catégorie des dits produits.

La réforme de la loi du 31 décembre 1992 relative à la sécurité des approvisionnements stratégiques est un point de parfaite convergence entre les partenaires sociaux depuis de nombreuses années. Armateurs et organisations syndicales vous demandent de statuer en urgence sur cette réforme nécessaire.

D'ores et déjà, les inspecteurs que vous avez missionnés ont constaté l'enjeu stratégique et ont d'ailleurs admis la nécessité d'une réforme immédiate.

Nous vous demandons d'aller jusqu'au bout de la réflexion engagée il y a six mois et de prendre immédiatement une décision politique responsable en vous engageant sur la réforme de la loi de 1992 et en mettant immédiatement en œuvre une solution transitoire nécessaire au maintien de la filière et de ses emplois qualifiés.

Une telle décision serait la concrétisation d'une véritable politique maritime française ne se limitant pas au secteur des transports mais alliant trois mondes que sont le transport, l'énergie et la défense.

L'enjeu est également environnemental. L'âge moyen de la flotte mondiale constitue un facteur aggravant du risque écologique, qui, dans le contexte européen, a une résonance émotionnelle dans le public. Au contraire, la flotte française, moderne et âgée en moyenne de 8 ans, offre des garanties fortes pour un Etat soucieux de sa crédibilité environnementale. Rappelons que ce service « à la française » a été récompensé en 2012 pour sa qualité et son savoir-faire.

Confiants dans votre intervention rapide, les partenaires sociaux vous prient d'agréer, monsieur le Premier ministre, l'expression de leur haute considération.

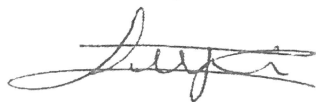
Raymond VIDIL
Président d'Armateurs de France


Rolf MONLOUP

Secrétaire général du Syndicat des Officiers de la Marine Marchande UGICT CGT

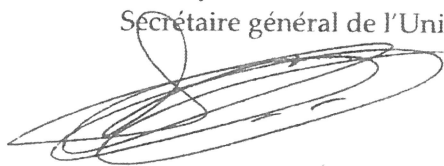
Michel LE CAVORZIN

Secrétaire général de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes – CGT



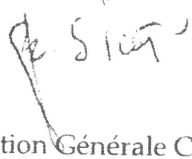
Thierry LE GUEVEL

Secrétaire général de l'Union Fédérale Maritime – CFDT



Etienne SICOT

Secrétaire général du Syndicat National des Cadres Navigants de la Marine Marchande CFE-
CGC

Etienne SICOT : 

Cyrille JULIEN

Secrétaire Général de la Fédération Générale CFTC des Transports

PO 