

Exposé conjoint de l'ECSA et de la FST¹

Les gens de mer de l'Union européenne sont-ils une espèce en voie d'extinction?

(conférence de Dublin, les 17-18 décembre 1996)

Groupe de suivi de Dublin

I. Introduction

Fin 1996, la Commission européenne a organisé une conférence à Dublin avec la collaboration des partenaires sociaux du secteur des transports maritimes afin d'examiner les perspectives d'emploi et de formation pour les gens de mer de l'Union européenne. L'objectif du groupe de suivi de Dublin qui s'est réuni à Bruxelles le 29 janvier 1997 est d'étudier les implications des faits présentés à Dublin et de proposer des propositions concrètes d'action à court, moyen et long terme.

Les participants provenaient d'activités maritimes et de groupes d'intérêt très variés, du commissaire européen M. Kinnock, responsable des transports maritimes, en passant par des ministres en charge des transports, des fonctionnaires nationaux, des membres du Parlement européen, des fonctionnaires de l'UE et de l'OCDE, pour ce qui est des responsables politiques, jusqu'aux chercheurs, armateurs, représentants de gens de mer, universitaires et sociétés de classification de ce secteur.

II. Résumé des principaux résultats

À l'issue des deux jours de conférence, la réponse à la question posée dans l'intitulé "Les gens de mer sont-ils une espèce en voie d'extinction" - ne faisait plus aucun doute, c'était un "oui" à l'unisson. Ni les intervenants ni l'auditoire n'ont émis la moindre réserve à mesure que les orateurs se succédaient pour souligner l'urgence du problème posé par la diminution du nombre des gens de mer de l'Union européenne.

¹Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA)
Fédération des syndicats des transports de l'Union européenne (FST)

Le commissaire Kinnock a estimé que l'on assisterait inéluctablement à la fin des gens de mer de l'Union européenne si les tendances actuelles persistaient mais qu'une alternative existe cependant. Soit on considère que cette situation "sonne le glas d'une partie essentielle de l'histoire maritime européenne", soit on y voit "un appel à l'action". Il s'est déclaré en faveur de la seconde solution et a demandé qu'au cours de la conférence, des propositions concrètes soient avancées afin de renverser la tendance actuelle non pas pour des raisons sentimentales ou par nostalgie, mais pour atteindre les objectifs concrets en matière d'emploi, de qualifications, de sécurité et de compétitivité que commande un regard vers l'avenir.

Les communications des universitaires et des chercheurs sur les résultats des recherches les plus récentes réalisées dans ce domaine par l'OCDE, TecEcon, la FIA et l'Université du Pays de Galles ont brossé un tableau très sombre de la situation. Alors que le nombre des gens de mer de la Communauté a diminué de plus de 30 pour cent au cours de la dernière décennie, les chiffres actuels révèlent une réduction alarmante de l'offre de main-d'oeuvre qui est susceptible de persister si aucune mesure d'urgence n'est prise. Cette pénurie est d'autant plus grave qu'elle se conjugue aux prévisions fiables faisant état d'un accroissement d'environ 70 pour cent du commerce maritime mondial au cours de la prochaine décennie. La situation empirera encore avec l'application de la convention révisée STCW (formation minimale des gens de mer) qui fera que la main-d'oeuvre traditionnelle ne sera plus en mesure de satisfaire aux nouvelles normes.

Bernard Gardiner de l'Université du Pays de Galles a mis en garde contre les effets de la pénurie sur les industries implantées à terre. Il évoque l'imminence d'une crise du recrutement au Royaume-Uni dans le secteur d'activité terrestre liée au secteur maritime, dont l'origine remonte à au moins 15 ans. "Il est évident, d'après ces prévisions ... qu'un déséquilibre entre l'offre et la demande se développera au cours des prochaines années, si ce n'est déjà fait", a-t-il déclaré. Il a par ailleurs estimé que la solution la plus évidente pour mettre fin à court terme au problème de la pénurie consiste à engager du personnel supplémentaire. Si l'on ajoute à cela le risque que les armateurs britanniques, confrontés à des pertes d'effectifs croissantes, ne mettent fin à la formation d'élèves officiers, il y a, selon lui, tout lieu de craindre que l'officier de marine britannique ne soit véritablement "une espèce en voie d'extinction à moins que des mesures radicales ne soient immédiatement adoptées afin de préserver les compétences navales et d'éviter la crise de recrutement du secteur d'activité terrestre qui menace".

Il y aurait, toujours selon lui, de très fortes chances pour que des pénuries similaires se produisent dans d'autres pays de l'Union européenne, d'où la nécessité d'effectuer des recherches comparables à l'échelon européen car "...sans connaître les besoins au niveau européen du secteur d'activité terrestre en personnes ayant une expérience dans le domaine maritime, l'étendue véritable du problème posé par le déclin de l'emploi des gens de mer dans l'UE ne peut être évaluée, ni par conséquent, la nature ou l'ampleur des mesures qui doivent être prises".

Les représentants des armateurs et des gens de mer insistent sur la nécessité d'avoir des navires et des équipages de qualité. Ils reconnaissent que l'UE est particulièrement bien placée pour apporter une contribution majeure aux besoins croissants en gens de mer hautement qualifiés pour la flotte européenne et autre. Les partenaires sociaux reconnaissent le besoin urgent de mettre en oeuvre une initiative communautaire pour

financer la formation de gens de mer afin d'écartier une tragédie qui serait alors inévitable: la perte des compétences maritimes européennes.

L'incapacité des programmes communautaires à soutenir la formation dans le secteur maritime a été soulignée non seulement par les représentants du secteur concerné mais aussi par les chercheurs. L'étude TecEcon a révélé que "la diversité des modes de recrutement du secteur maritime, des formations et des méthodes de travail est telle que les sources actuelles de financement au titre des fonds sociaux ou régionaux ou sous la forme de subventions ne permettent pas, dans la plupart des pays de l'Union européenne, d'aider de manière significative ce secteur européen important pour l'industrie et pour l'emploi".

III. Les prochaines mesures

Compte tenu des interventions résumées ci-dessus, le groupe de suivi de Dublin propose les recommandations d'action suivantes:

- organisation d'une table ronde de haut niveau afin d'examiner des possibilités novatrices de financement communautaire de la formation des gens de mer, y compris la formation à bord des navires;
- organisation d'une série de réunions d'information entre les partenaires sociaux et les décideurs politiques de haut niveau concernés au niveau européen afin d'approfondir le débat et de rechercher des amorces de solutions, avec la participation non seulement de la DG VII, mais surtout de la DG XVI et de la DG XXII;
- lancement d'une étude à l'échelle européenne sur l'infrastructure maritime portant particulièrement sur les besoins en personnes dotées de qualifications navales pour les emplois à terre, fondée sur l'étude commandée par le gouvernement britannique et menée par l'Université du Pays de Galles;
- conduite d'une étude par le secteur industriel visant à identifier les besoins en qualifications dans les États membres et à examiner les possibilités de financement au niveau communautaire;
- déploiement d'efforts pour assurer un soutien financier de la formation des gens de mer de la part des secteurs industriels terrestres sélectionnés;
- institution, si possible dans le cadre du comité paritaire des transports maritimes, d'un organe de coordination de l'emploi et de la formation des gens de mer, placés sous la tutelle de la Commission et associant les partenaires sociaux, chargé de centraliser l'examen de tous les problèmes liés au recrutement, à la formation ou à l'emploi des gens de mer. Ces différentes questions sont actuellement examinées dans diverses enceintes et de manière non coordonnée comme au Forum des industries maritimes, au sein du groupe de travail sur les ressources humaines, de l'initiative AMRIE FEMAR, du comité paritaire des transports maritimes, dans le cadre des quatrième et cinquième programmes cadre, de l'Action concertée sur l'éducation et la formation maritime et bien entendu au sein du groupe de suivi de Dublin.

