

L'emploi maritime en Europe

Bernard Dujardin

Vice-président de l'Institut Français de la Mer

L'emploi maritime ne peut être étudié qu'en observant au préalable la démographie littorale. Contrairement à ce qu'une première approche superficielle laisserait croire, tout comme la mauvaise monnaie chasse la bonne, le maintien à tout prix de l'emploi peu qualifié tue l'emploi. Les États qui font le choix de la productivité avec des emplois hautement qualifiés, sont en mesure de maintenir et d'accroître l'emploi maritime. Ce constat s'applique tant aux emplois littoraux liés à la mer qu'à ceux des gens de mer.

La démographie littorale

Dans le monde entier, une densité démographique littorale prépondérante fait face à un désert maritime. « *L'homme est un terrien.* » affirme Paul Vidal de la Blache. Mais il habite d'abord au bord de la mer. Malgré ses travers liés à son inconsistance liquide, celle-ci joue un rôle essentiel dans la localisation des populations. L'homme ne s'entasse pas sur le littoral sans raison. Il profite, conduit par son esprit ingénieux et prédateur, de cette voie de communication et de cette source de protéines.

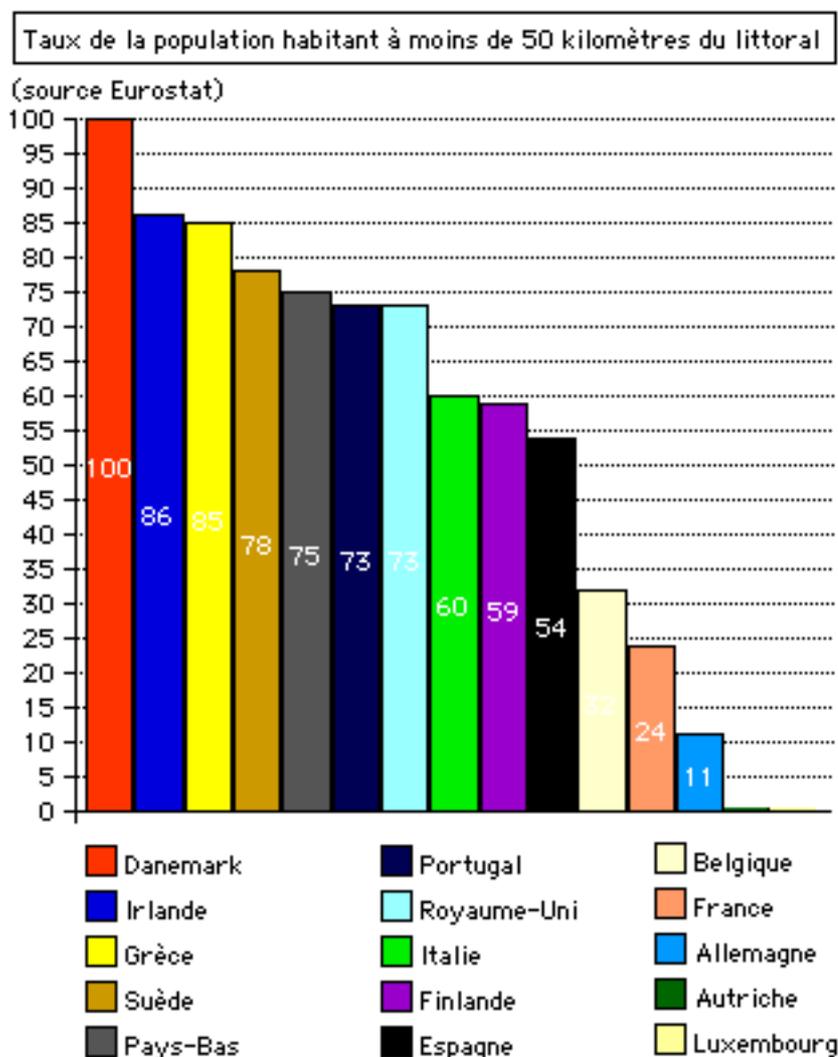
Selon une étude de l'université de Stanford, 37 % de la population mondiale habite à moins de 100 kilomètres des côtes (2,07 / 5,62 milliards d'hommes). Le littoral accueille les deux tiers des grandes agglomérations urbaines de ce monde. Sur les vingt-trois mégapoles mondiales de plus de huit millions d'habitants, seules cinq : Delhi, Pékin, Mexico, Séoul et Paris ne sont pas situées en bord de mer.

Dans l'Union européenne, 12 % de la superficie de la frange littorale est urbanisée alors que les agglomérations n'occupent que 2 % de la surface de la communauté. Les situations sont très diverses. Les populations européennes vivant à moins de 50 kilomètres des côtes représentent avec 171 millions d'habitants, 46 % d'une population européenne de 374 millions. 45 % d'entre eux habitent le Royaume-Uni et l'Italie.

En France, au recensement de 1997, la densité démographique des communes du littoral est de 257 habitants au kilomètre carré soit deux fois et demie la moyenne nationale de 104 habitants au kilomètre carré. De très grandes variations sont notées : 54 en Corse et 677 en Provence - Côte d'Azur. Les six cents communes littorales, soit 1,6 % des communes,

accueillent 10 % de la population du pays.

Si la terre compte 5,62 milliards d'hommes, 200 millions seulement vivent directement ou indirectement de la mer.



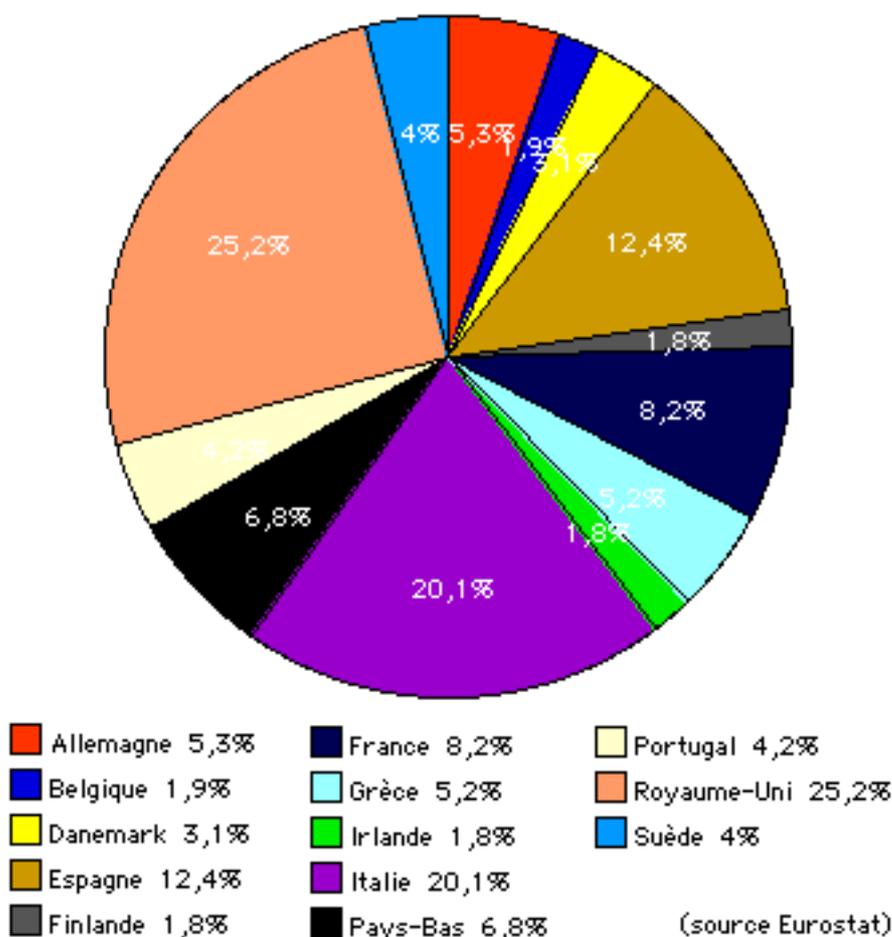
Les activités économiques littorales

L'économie du littoral est loin d'être liée aux choses de la mer. Certaines activités sont totalement étrangères. Il en va ainsi de l'activité forestière dans les Landes, de l'élevage intensif breton ou extensif normand, des activités minières comme l'étain en Cornouaille, de la deuxième transformation du bois en Vendée. Toutefois, sans ports à proximité, ces activités pourraient ne pas avoir le même développement. La mer facilite l'exportation du poulet breton au Moyen-Orient, l'importation des bois d'ébénisterie en provenance des tropiques.

L'industrie lourde moderne est installée dans les zones portuaires. Elle y bénéficie des facilités et du moindre coût du transport maritime pour son approvisionnement en énergie et en matières premières, minerais notamment. Rares sont les unités industrielles littorales qui ne sont pas installées sur des sites portuaires. Cas exceptionnel, les centrales nucléaires en quête

d'eau réfrigérante n'ont pas besoin de la mer pour les approvisionner en combustibles. Les cinq centrales françaises littorales occupent un linéaire côtier de 13 kilomètres soit 0,2 % du tour de côtes.

Part des pays membres dans la population littorale des 50 km de l'Union européenne : 171 millions d'habitants



Nombre d'emplois sont induits par des activités maritimes. Il en va ainsi du boulanger qui vend son pain aux pêcheurs, du camionneur qui draine la marchandise des ports, du sous-traitant de la construction navale. Dans ce dernier cas toutefois, la proximité du chantier donc du littoral n'est pas nécessaire. Dans les industries nautiques, la région Rhône-Alpes concurrence à sa manière le grand ouest.

Il est donc difficile de faire la part de l'emploi lié à la mer de celui qui ne l'est pas. Les économistes de l'IFREMER limitent leurs observations aux seules activités directement liées à la mer. Ils évaluent à 1,3 % du produit intérieur brut 1997 la valeur ajoutée brute des activités liées à la mer soit 103 milliards de francs. Le même ratio est au Royaume-Uni de 5 %. D'après la commission européenne¹, les industries liées aux activités strictement maritimes fournissent 415 000 emplois au Royaume-Uni en 1995. L'IFREMER donne pour la

¹ Source Commission européenne : Vers une nouvelle stratégie maritime - 13 mars 1996.

France le chiffre de 328 000 emplois en 1997. Une évaluation sommaire montre que la valeur ajoutée par emploi est de l'autre côté de la Manche plus de deux fois supérieure à celle constatée de ce côté-ci.

Ce qui distingue foncièrement la France des véritables États maritimes européens est la valeur ajoutée produite par emploi liée à la mer. Elle est faible et cette faiblesse condamne trop souvent à plus ou moins long terme l'emploi dans des secteurs ouverts à la concurrence internationale. Sacrifier la productivité du travail au nom d'une utopique conservation de l'emploi peu qualifié existant, crée le chômage. Le vieux débat sur le coût élevé du travail en France et son éventuel effet destructeur de l'emploi n'a pas lieu d'être si la valeur ajoutée du travail est en proportion. Le coût du travail au Japon et en Allemagne est supérieur et pourtant l'économie maritime de ces deux pays est en bonne santé. Mais l'interaction différente d'un pays à l'autre entre prix du travail, heures annuelles de production et revenus directs des salariés joue un rôle qui ne peut être ignoré dont l'effet est variable dans chaque secteur.

La construction navale, les ports, l'industrie des loisirs autour des sites balnéaires, la marine marchande et la pêche n'existent que par la mer. Seuls ces domaines seront étudiés.

La construction navale

En 1998², 18 millions de tbc³ ont été livrées. Le Japon est le premier producteur de navires avec 38 % du marché mondial suivi de la Corée avec 21 %. L'Extrême-Orient domine le secteur avec plus des deux tiers des livraisons. L'Europe de l'est s'est effondrée avec moins de 5 % des livraisons dont 2,4 % pour la Pologne. Les chantiers ouest-européens, en moyenne de 20 % plus chers que la référence coréenne, ne sont pas compétitifs et souffrent de cette situation. Leur part globale de livraisons ressort à 21 % dont 1,5 % pour la France.

Les constructeurs allemands et danois en raison de leur marché intérieur captif, espagnols et italiens en raison de leur coût de main d'œuvre s'en tirent mieux que d'autres. Les carnets de commandes allemand et italien sont à égalité et les premiers d'Europe avec plus de 2 millions de tbc. La France se place derrière avec 0,8 million de tbc composé à 80 % de paquebots. L'appareil industriel s'est stabilisé en 1999 voire renforcé avec la collecte d'un carnet de commandes important de paquebots. Cette percée commerciale est le fruit d'une réforme de l'organisation industrielle des Chantiers de l'Atlantique qui privilégie les emplois de haute qualification et la sous-traitance extérieure. Le taux de valeur ajoutée nette du chantier est de 30 % de son chiffre d'affaires. Les effectifs du secteur civil s'établissent à 6 000 emplois directs.

Le niveau de productivité se ressent des conditions sociales en France. Les durées de travail hebdomadaire de 45 heures en Corée contre 35 en France et annuelle de 49 semaines en Corée contre 46 en France donnent à un travailleur coréen une capacité de travail réel supérieure des trois quarts à celle du travailleur français.

Or la productivité du processus industriel coréen établi sur la construction en série est

² Source Lloyd's Register of Shipping (Londres).

³ Tonneaux de jauge brut compensés.

très supérieure à celle d'un chantier européen construisant à l'unité. L'effet de série ou loi de Wright est lié à l'apprentissage du processus de production. Pour les séries inférieures à 10 000 unités, le coût s'abaisse de 15 à 20 % quand la production est multipliée par deux. Si un navire est construit à l'état unique et que son prix est de cent, le second coûtera entre 85 et 80, le quatrième entre 72 et 64, le huitième entre 61 et 51, le seizième entre 52 et 41, le trente-deuxième entre 44 et 33. On comprend ainsi l'avantage de prix que peut avoir la Corée. On comprend également que la France ait perdu 34 000 emplois dans ce secteur de 1975 à 2000.

En Europe occidentale, 67 000 emplois sont recensés dans les chantiers civils en 1996 en baisse de 27 % sur quatre ans. En Corée pour un montant de production identique, 56 000 emplois sont décomptés en croissance de 55 % sur quatre ans⁴.

Le Japon, imité par l'Allemagne, dessine un autre schéma moins axé sur les grandes séries que sur l'automatisation poussée de la production. La blouse blanche remplace le bleu de travail. Le prix brut annuel du travail est supérieur de 1,8 fois à celui du prix français et le prix net, c'est-à-dire tenant compte du différentiel de la durée du travail de 1,3 fois. La productivité par emploi supérieure de 40 % à la productivité française donne un différentiel de compétitivité de 20 %.

La fatalité du déclin ouest-européen n'est pas inscrite dans les tables de la loi. La plaisance, une industrie à part entière de haute technologie, en est la preuve. Alors que l'industrie britannique au premier rang mondial jusque dans les années soixante n'a pas su prendre le virage des nouveaux matériaux et de la démocratisation des sports nautiques, l'industrie française, seconde du monde après l'industrie américaine et premier exportateur, joue de l'innovation pour se placer sur les créneaux les plus porteurs, construit en série et génère 5 400 emplois directs dans 350 entreprises. La plaisance dans tous ces aspects incluant l'entretien, la location, le commerce d'accastillage, la gestion des ports, la fabrication des vêtements de mer,... emploie 30 000 salariés dans 3 000 entreprises pour une valeur ajoutée de 15 milliards de francs.

Les ports

La filière portuaire française emploie 38 800 personnes en 1997. Le prix du transit de la marchandise et la fiabilité des opérations sont les critères de choix d'un port. L'organisation portuaire française fait peser sur les marchandises dites captives (pétrole, charbon, gaz liquide, minerais) des prix de transit excessifs sans relation avec les coûts. Elle s'étonne de voir qu'un jour, la péréquation tarifaire jugée indispensable par sa facilité, conduit les marchandises captives à s'évader.

Les préjugés sont tellement ancrés dans l'exception française que la Cour des Comptes n'hésite pas à écrire dans un rapport public sur la politique portuaire française en octobre 1999 : « *Les marchandises diverses qui sont des marchandises conditionnées de valeur plus élevée que les vracs liquides et solides, peuvent créer davantage de valeur ajoutée locale lorsque certaines opérations de distribution sont faites sur place. L'enjeu économique de leur*

⁴ Source : Chambre syndicale des constructeurs de navires.

captation est donc plus important. » Rien n'est plus contraire à la réalité. Le parc à bois de Cheviré à Nantes Saint-Nazaire emploie 40 ouvriers portuaires, donne du travail à 900 emplois de première transformation du bois et irrigue en partie un secteur régional de seconde transformation de 15 000 emplois. Cockerill-Sambre installe un quai spécialisé pour réceptionner des coils de tôle à préparer et à dérouler. 110 000 tonnes de trafic pour 50 millions de francs investis créent 200 emplois directs au Havre. Cette opération logistique de petite transformation apporte deux fois plus d'emplois qu'un quai à conteneurs représentant un milliard de francs d'investissement. Quant à ces « certaines opérations de distribution » dont les principales sont l'emportage et le dépotage des conteneurs, les chargeurs et les transitaires se gardent bien de les faire sur les zones portuaires françaises pour éviter la faible productivité du monopole du personnel de la manutention portuaire. En 1996, pour un indice 100 des frais de manutention terminale des conteneurs (*terminal handling charge - THC*) à Anvers, l'indice est de 115 au Havre et de 145 à Marseille. Les grands ports français sont donc devenus des déserts logistiques.

Les ports spécialisés, Milford Haven dans le pays de Galles, Cheviré à Nantes Saint-Nazaire, Port-Vendres en Méditerranée occidentale... s'exercent à fournir à leur clientèle un service de haute qualité au plus juste prix. Ils améliorent ainsi leurs résultats par l'augmentation des quantités traitées et non par la marge unitaire collectée qui agit comme un répulsif sur la clientèle. L'emploi se développe alors et attire l'emploi.

En 1995, le bilan des ports mondiaux à conteneurs pour un indice de 1 au Havre donne les résultats suivants :

Hong Kong	13	Yokohama	2,8	Le Havre	1
Singapour	12,2	Anvers	2,4	La Spezia	0,8
Long Beach + LA	5,7	New York	2,3	Gênes	0,8
Kaoshiung	5,2	Kelang	2,2	Barcelone	0,7
Rotterdam	4,9	Dubaï	2,1	Valence	0,7
Pusan	4,6	Giao Tauro ⁵	1,3	Zeebrugge	0,5
Hambourg	3	Algésiras ⁶	1,2	Marseille	0,5

Devant le premier port français, trois ports hanséatiques et deux ports latins.

La question docker non ou mal traitée a construit le déclin et détruit l'emploi. L'excédent des effectifs d'une profession monopolistique a trop longtemps caractérisé le

⁵ 2 millions d'EVP en 1998

⁶ 1,8 millions d'EVP en 1998

métier d'autant plus que la loi du quai règne encore trop souvent. Le rapport sur l'évolution de la manutention dans le port du Havre établi par le port autonome en 1997⁷ constate que « *plus les dockers se croient protégés, plus ils font fuir les trafics et les emplois.* » En cinq ans, la population active du secteur baisse de 27 %, en quinze ans de 60 % et s'établit à 5 720 permanents en 1995, à 4 995 en 1997.

La fiabilité et la productivité des ports français seraient égales à celles d'Anvers et de Rotterdam, la marchandise accourrait compte tenu de leur capacité d'accueil. Les emplois de dockers s'élèveraient à 8 000, plus d'une fois et demie au-dessus de ce qu'ils sont. Le retour de la marchandise diverse pour laquelle la valeur ajoutée proprement portuaire est élevée, traitée aujourd'hui à Anvers et Rotterdam, serait assuré. Fos en serait le grand bénéficiaire en raison de sa situation terrestre et maritime. Capable de traiter 2 millions de conteneurs, il deviendrait tête de ligne entre l'Europe et l'Extrême-Orient au lieu de jouer dans la cour des ports secondaires.

D'une erreur à l'origine coûteuse peut sortir à terme par redéploiement une réussite économique. Il en est ainsi des avatars de Gioia Tauro. La politique de développement du Mezzogiorno conduit l'Italie à engager en 1975 sur ce site la construction d'une usine sidérurgique au bord de l'eau. Ce projet industriel est abandonné dans les années 1980. Restent des quais. La société Medcenter Container Terminal transforme cette plate-forme inutile en *hub* pour conteneurs. De zéro conteneur en 1994, le trafic passe à 1 448 000 EVP (équivalent vingt pieds) en 1997 soit 31 % du trafic méditerranéen, 22 % de plus qu'au Havre, premier port français à conteneurs et 132 % de plus qu'à Marseille. Ce port a créé 630 emplois directs. Ce port n'a créé que 630 emplois directs. Avec 3 700 mouvements annuels de conteneurs par emploi, la productivité du travail, de près du double de celle constatée au Havre, est autant appréciée que la position géographique par la clientèle.

Si Port 2000 se fait, ce n'est pas 3 500 emplois qui seront créés comme certains le disent, mais pour que ce site à vocation de *hub* européen soit compétitif, 600 seulement si l'on estime à 1,5 millions de conteneurs le trafic annuel prévisible de ce nouvel équipement.

Le tourisme littoral

52 millions de vacanciers dont 20 % d'étrangers se précipitent en 1997 sur les 5 500 kilomètres du littoral français. La population permanente du littoral de 5,5 millions d'habitants est multipliée en juillet et août par 2,5. La Méditerranée accueille 38 % des séjours à la mer, la façade atlantique, 60 % et l'outre-mer, 2 %. 37 % de la capacité d'accueil sont situés sur 4 % de la superficie du territoire. Le tourisme est une activité saisonnière de deux à quatre mois par an selon que les côtes concernées, sont au nord ou au sud du pays.

La France se place remarquablement bien sur ce secteur après l'Espagne mais devant l'Italie et la Grèce. Le tourisme littoral est le principal employeur « maritime » avec 167 000 emplois en 1997 (dont 84 % dans la restauration et l'hébergement), produit un chiffre d'affaires estimé à 117 milliards de francs et une valeur ajoutée de 49 milliards de francs soit

⁷ Le Havre Libre du 3 mai 1997.

un peu moins de 300 000 francs par emploi. Cette productivité est faible en apparence. Rapportée à la brièveté de la saison, elle est au contraire élevée. Nombre de travailleurs du secteur transhument en hiver de la mer à la montagne. Peu d'emplois permanents dans ce secteur sont spécifiquement maritimes.

Les marines

L'homme prend la mer à contre-cœur. Le marin appartient à une espèce rare. Moins de 5 millions d'hommes naviguent (dont 3,8 millions à la pêche à 90 % dans l'espace maritime défini à l'ouest par le sous-continent indien et à l'est par le Japon) soit moins d'un être humain pour mille. Platon avait constaté cette rareté : « *Il existe dans l'espèce humaine trois sous-ordres, celui des vivants, celui des morts et celui de ceux qui vont sur la mer.* »

En France, la sécurité sociale des marins, l'Établissement National des Invalides de la Marine, recense de nos jours 100 000 retraités dont les pensions sont financées très partiellement par 30 000 actifs (moitié à la pêche, moitié au commerce).

La flotte de commerce

Pierre Jourdan-Barry écrit dans le Monde du 19 décembre 1989 : « ... *le métier de marin a, de tout temps, été considéré comme dangereux et peu gratifiant. Ce ne sont donc, historiquement, que les peuples pauvres qui l'ont exercé en grand nombre. Il est ainsi certain que c'est le manque de ressources locales qui a conduit les Norvégiens et Grecs, en particulier, à devenir et rester des peuples de mer. En France, c'est la Bretagne et les régions les plus pauvres qui, laissées longtemps à l'écart de l'industrialisation, ont constitué le réservoir principal de marins français.* »

Une croyance populaire veut qu'un équipage nombreux vaut un équipage sûr. Dans son rapport « Transport maritime : plus de sécurité pour une mer et un littoral plus propres », une mission d'enquête sénatoriale récente « *est convaincue que le manque de personnel sur les bateaux est l'une des causes des accidents récents.* » Aucune expertise ne vient confirmer cette affirmation.

Le Japon arme sous son pavillon la flotte de commerce la plus sûre avec les navires aux équipages les plus réduits. Ce résultat est le fruit d'une politique délibérée conduite depuis 1977 par l'État, l'armement national et les chantiers navals dans le cadre du programme « *manning zero ship* ». Loin de diminuer comme en France, l'emploi maritime s'est accru et le niveau de qualification moyen s'est élevé. Le fait de réduire les équipages de porte-conteneurs de 18 à 7 hommes, de superpétroliers de 30 à 15 a permis de consolider une marine marchande concurrentielle. Sans cet effort, la flotte ne serait que de 30 % de ce qu'elle est et l'emploi de navigants inférieur d'un tiers.

La contraction des effectifs des équipages est un phénomène normal de substitution de l'homme par la machine, du travail par le capital. Non seulement, elle s'applique aux tâches élémentaires et répétitives, mais surtout à celles pour lesquelles l'inattention induite par les

routines risque de conduire un jour à l'enchaînement d'un processus accidentel par défaillance du chaînon humain. Un pilote automatique gouverne avec beaucoup plus d'attention prolongée qu'un homme de barre. S'il lui arrive un incident de fonctionnement, il sait par une alarme sonore en avertir l'officier de quart. Il ne se fatigue pas, ni ne s'endort.

Le métier évolue en permanence du fait de l'usage toujours plus large d'appareils chargés de fonctions précédemment confiées aux hommes. Refuser les aides à la conduite du navire ne se justifie pas. Loin d'être préservé, l'emploi disparaît avec la perte de compétitivité. La redondance des équipements qui se contrôlent les uns les autres, permet d'appliquer le principe aéronautique du *fail safe*. La redondance du travail humain ne conduit qu'à des conflits de responsabilité.

Les conditions de rémunération des personnels sont un facteur de développement ou de déclin. Pour une dépense par emploi identique en termes de compétences et d'expérience, un armateur taiwanais obtiendra 40 % d'heures productives annuelles en plus que son concurrent français. À protection sociale équivalente, ce marin taiwanais disposera d'un revenu direct supérieur de 50 % à celui de son collègue français en raison des coûts sociaux inférieurs. Du fait de la structure des prix à Taiwan, son pouvoir d'achat est près du double. Quelle motivation à la tâche ! Les mouvements de grève à répétition à la SNCM traduisent le faible intérêt des personnels pour un travail produisant peu de revenus directs.

De 43 550 en 1960, le nombre de navigants français au commerce passe à 9 700 en 1992, à 7 800 en 1997, à 6 600 en 1999. Selon la commission européenne (rapport MERC), un navire de 6 000 tonnes est manœuvré par un équipage de 8 hommes sous pavillons norvégien ou néerlandais, de 10 hommes sous pavillons allemand, belge, britannique ou danois, de 16 hommes sous pavillon français. Pour un indice de 236, le coût annuel d'équipage en France se réduit à 160 en Belgique, 107 en Norvège et 89 au Royaume-Uni. Les 2 200 navires norvégiens emploient plus de 10 000 officiers norvégiens qualifiés. Les 200 navires français emploient 1 800 officiers français qualifiés seulement mais... 4 de trop en moyenne par unité.

Or dans la marine marchande, un emploi qualifié en mer génère 2,5 emplois qualifiés à terre. En Norvège, la flotte marchande génère 35 000 emplois qualifiés pour une population de 4,5 millions d'habitants, en France de 4 500 emplois pour une population 60 millions d'habitants.

La pêche

Depuis quelques années, la pêche en France étale autour de 15 000 emplois. La problématique dans ce secteur est très différente de celle des autres activités maritimes. La question de la ressource est ici essentielle. La pêche française est très productive et compétitive au plus haut niveau. Mais dans l'Europe bleue, le taux de prise est supérieur aux capacités de renouvellement de la ressource. Aussi ce secteur se voit-il condamné à réduire sa capacité de prise tout en étant autorisé à moderniser son appareil de production. La contraction de l'emploi direct dans la pêche est assurée. Ce mouvement est beaucoup plus grave socialement en Espagne et au Portugal où la production par pêcheur est faible que dans

les pays du nord de l'Europe.

Dans l'aquaculture, les capacités de développement sont prometteuses. Elle a connu une forte expansion... surtout grâce au développement de la perliculture en Polynésie Française (2 500 emplois) et de la crevette en Nouvelle-Calédonie (200 emplois). En Europe, la France est mal placée pour le saumon qui s'épanouit dans les pays du nord : Norvège, Écosse et Irlande. Elle est encore mal placée pour les poissons nobles où le climat chaud de l'Espagne et de l'Italie maritimes offre de meilleures conditions. Les fermes en pleine terre expérimentées en Bretagne sud ouvrent des perspectives favorables pour les prochaines années. Dans la conchyliculture, la France reste au premier rang grâce à son marché national et sauf accident grave, devrait s'y maintenir en développant les techniques d'élevage en pleine mer notamment en Méditerranée.

Vers des emplois toujours plus qualifiés

Une politique de l'emploi maritime ne peut pas s'établir sur le leurre du maintien d'emplois peu qualifiés. Elle doit s'exercer au contraire à faire en sorte de créer des emplois toujours plus qualifiés. En conséquence, **son maître mot est de reformer et non de réformer les personnels en cours de carrière**. Les formations initiale et continue sont à la base du renouveau de l'emploi maritime en France. Ce pays est en mesure - comme ses partenaires européens - de s'engager résolument sur cette voie.

Les activités maritimes sont des activités de haute technologie. À ce titre, elles évoluent vite. Le progrès technique et l'ouverture des marchés sont le moteur de ce mouvement. Une politique de l'emploi maritime doit stimuler les innovations pour reconquérir les places perdues dans les secteurs en déclin et maintenir l'avance des secteurs en pointe. Puisse un effort de recherche accompagner en France le positionnement de ces activités au premier rang mondial.