

Wallis et Futuna

Un autre pavillon d'outre-mer français

Jean Emmanuel Sauvée

Directeur général de la Compagnie des Îles du Ponant

Le passage de la « presse » à l'enrôlement puis du système des classes à l'inscription maritime ont marqué l'histoire maritime de notre pays. L'adaptation du métier de marin aux nécessités économiques du moment et la prise en compte qu'une activité dans les mers lointaines doit marquer une situation favorable pour les gens de mer sont les principes qui ont permis de faire évoluer notre marine marchande.

Il y a trois siècles, les scrupules n'étaient pas de mode pour armer les navires du Royaume. Par le système énergique de la « presse », on s'emparait alors dans les ports, *manu militari*, de tout individu estimé apte à servir, à l'issue de « rencontres » dans divers lieux publics ou de pièges tendus dans les ruelles aux issues bouchées. On n'hésitait pas à transférer aussi sur les vaisseaux royaux des hommes des navires marchands de passage. Inutile de s'appesantir sur l'état d'esprit des équipages victimes d'un tel recrutement. La « presse » qui ruinait notre commerce maritime, ne réussissait pas à donner aux flottes militaires et marchandes un personnel satisfaisant.

Richelieu, par une ordonnance de 1637, prescrit pour la première fois l'inscription de marins volontaires sur des registres spéciaux. Après une expérience favorable dans trois provinces, l'ordonnance du 22 septembre 1673 étendit le système de l'enrôlement à tout le Royaume. Les marins de profession, inscrits sur des rôles tenus par quartier, étaient répartis en trois ou quatre classes, chacune astreinte au service pendant une année par roulement. Les hommes de la classe de service restaient à la disposition du Roi et les autres embarquaient sur des navires de commerce durant deux années.

En compensation de ces obligations, Jean-Baptiste Colbert, secrétaire d'État à la Marine, mais surtout ministre des Finances de Louis XIV depuis 1669, concédera aux marins certains avantages :

- demi-solde à la classe de service quand elle n'était pas employée ;
- création de la Caisse des gens de mer, qui permettait aux marins de déléguer à leur famille une partie de leur solde ;
- création d'une Caisse des invalides, destinée à servir des gratifications et pensions aux marins infirmes ou trop âgés. Cette innovation d'importance, car financée par des retenues sur salaires (2,5 %) annonçait, avec trois siècles d'avance, un régime de sécurité sociale.

Depuis, la flotte de commerce française et le métier de marin ont connu des périodes euphoriques et d'illusions déçues. En 1950, notre flotte marchande comprenait 700 navires pour 5 millions de tonneaux de jauge brute. En 1978, 500 navires pour 12 millions de tonneaux. En 1987, 270 navires pour 5 millions de tonneaux. Il paraît important de porter à la connaissance des lecteurs de la Revue Maritime le rêve économique réalisé à cette époque et l'expérimentation sociale réussie des fondateurs de la Compagnie des Îles du Ponant.

L'aventure de l'outre-mer

Il convenait de moderniser certains concepts pour le mettre aux goûts du XXI^e siècle et répondre, avec imagination, aux solutions simplistes du recours à la main d'œuvre du tiers-monde. Le terrain juridique, le plus favorable, en matière maritime, pour permettre des innovations, est celui des Territoires d'outre-mer de la République.

Alors qu'un arrêté interministériel, en date du 17 juin 1986 avait permis l'immatriculation de certains navires de commerce, armés avec seulement 25 % de marins français dans les territoires des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) - l'arrêté du 10 Avril 1990 a fixé la proportion à 35 %), il semblait qu'une autre orientation était possible.

Cette solution de l'immatriculation aux TAAF était « on ne peut plus simple » pour répondre au surcoût du pavillon français, et elle ne prenait pas en compte un principe fondamental : l'adaptation du métier de marin aux nécessités économiques du moment.

Contrairement aux idées reçues, il s'agissait donc d'apporter une solution moderne à un problème moderne, en demandant à certains marins de participer à la rénovation des règles de leur profession. C'est cet appel qu'ont entendu en décembre 1986 certains élèves de l'École nationale de la Marine marchande de Nantes¹.

Ils ont permis de poser les principes du nouveau pavillon d'outre-mer français :

- l'immatriculation dans un Territoire d'outre-mer de la République (le Territoire des îles Wallis et Futuna est le mieux adapté) ;
- l'adoption, par des marins métropolitains volontaires, du statut de marin d'outre-mer (principe du contrat d'un an avec salaire brut annuel et acompte mensuel correspondant au salaire net métropolitain) ;
- une couverture sociale individuelle des « marins d'outre-mer non admis à concourir à pension » (loi du 12 avril 1941, portant code des pensions des marins et commentaires d'application de 1975) ;
- des conditions de rémunération et de congés définies par 6 catégories professionnelles en fonction du niveau de responsabilité ;
- une composition d'équipages de marins 100 % français ou européens en fonction de nécessités de la marche, de la conduite et de la sécurité du navire ;
- un respect intégral des règles de sécurité des navires, conformément aux règles métropolitaines et internationales ;
- une association dans le processus de promotion du nouveau pavillon avec le Territoire des îles Wallis et Futuna.

Les conditions d'immatriculation et de francisation des navires de commerce à Mata Utu (Territoire des îles Wallis et Futuna) étaient les suivantes :

- Les règles d'immatriculation des navires dans les Territoires d'outre-mer de la République sont définies par le décret n° 60-600 du 22 juin 1960. Les dispositions de l'article 7 de ce décret (conditions exigées pour la francisation d'un navire dans un TOM), ont été implicitement remplacées par celles de l'article 3 de la loi n° 67-5 du 3 Janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, article 3, lui-même modifié par la loi n° 75-300 du 29 avril 1975.
- Le seul port d'immatriculation et de francisation du Territoire des îles Wallis et Futuna est Mata Utu.

¹ Depuis, cette école ne forme plus d'officiers de la marine marchande, mais des fonctionnaires. Faut-il le regretter ? Oui et revenir sur ce redéploiement qui s'analyse comme le symptôme inconscient de l'option zéro. Ndlr

- Aux termes de l'article 3 du décret précipité du 22 juin 1960, l'immatriculation à Mata Utu d'un navire qui ne touche pas ce port est soumise à l'accord conjoint du ministre chargé des Territoires d'outre-mer et du ministre chargé de la Marine marchande.

En fait, cet accord est requis, en vertu des procédures de transfert des navires dans les Territoires d'outre-mer, dans tous les cas de demande d'immatriculation d'un navire de plus 100 tjb dans un Territoire d'outre-mer, que le navire provienne de Métropole, d'un autre Territoire d'outre-mer ou de l'étranger.

Du fait de l'inexistence d'un service des affaires maritimes à Mata Utu, les navires immatriculés dans ce port sont armés administrativement à Nouméa et gérés au niveau de la sécurité et du rôle d'équipage par le service des affaires maritimes de Nouméa (Territoire de la Nouvelle-Calédonie).

D'un point de vue social, le texte de base est constitué par les articles du décret du 21 décembre 1911 relatif à la marine marchande dans les Territoires d'outre-mer, non abrogés par le décret précité du 22 juin 1960. En principe, la loi n° 66-508 du 12 juillet 1966 a étendu aux Territoires d'outre-mer de Polynésie Française, de Nouvelle-Calédonie et des îles Wallis et Futuna les dispositions d'ordre législatif de la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant code du travail maritime mais le Territoire des îles Wallis et Futuna n'a jamais pris les mesures pour rendre applicable ce texte métropolitain. Pour les navires immatriculés à Mata Utu, la réglementation sociale est donc régie par les dispositions du code du travail dans les Territoires d'outre-mer institué par la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952.

Les conventions collectives métropolitaines relatives aux gens de mer ne sont pas applicables dans les Territoires d'outre-mer. Par contre, la circulaire n° 13 du 21 mars 1956 du ministre de la France d'outre-mer a encouragé les armateurs et les marins à recourir au contrat d'engagement pour compenser les carences du code du travail d'outre-mer en matière maritime. La nationalité des équipages est fixée par l'arrêté n° 91 en date du 16 février 1972 du chef du Territoire des îles Wallis et Futuna pris en application des articles 13 et 14 du décret du 21 décembre 1911.

En principe, les officiers doivent être français. Toutefois, l'administration peut autoriser l'embarquement d'officiers étrangers sous réserve qu'ils soient titulaires d'un brevet délivré par leur autorité nationale. Pour le personnel d'exécution, les marins peuvent être étrangers dans la proportion maximale de 75 % de l'effectif. Le régime de l'ENIM² n'est pas applicable de plein droit dans les Territoires d'outre-mer de la Nouvelle-Calédonie, et des îles Wallis et Futuna.

Toutefois, en vertu des dispositions de l'article 70 de la loi de finances du 8 avril 1910 relative aux services exercés par les inscrits maritimes sur les bâtiments ayant leur port d'immatriculation outre-mer, les marins précédemment affiliés à l'ENIM (c'est-à-dire qui sont identifiés en métropole, dans un Département d'outre-mer ou en Polynésie Française) peuvent, lorsqu'ils naviguent sur des navires immatriculés à Nouméa ou Mata Utu, conserver, s'ils le désirent, leur affiliation à l'ENIM. Cette affiliation est acceptée à condition que l'armateur s'engage à payer les contributions et cotisations ENIM dues pour la validation des services en cause.

Il n'existe pas de régime public d'assurance sociale pour les salariés dans le Territoire des îles Wallis et Futuna où la médecine est gratuite. Les armateurs des navires immatriculés à Mata Utu contractent des assurances privées garantissant leurs marins contre les risques accident, maladie survenue à bord ou en congé, rapatriement sanitaire, invalidité, décès. Il existe un régime de retraite au profit des travailleurs salariés du Territoire des îles Wallis et Futuna. Ce régime est applicable depuis 1982 aux marins embarqués sur les navires

² Établissement national des invalides de la marine. Ndlr

immatriculés à Mata Utu à condition qu'ils ne soient pas affiliés par ailleurs au régime de l'ENIM ou à une autre caisse de retraite publique ou privée.

La totalité du dispositif législatif et réglementaire relatif à la sécurité des navires est applicable aux navires immatriculés à Mata Utu. Les visites de sécurité, la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité s'effectuent dans les mêmes conditions que pour les autres navires français. En principe, les dossiers de sécurité des navires sont tenus par le service des affaires maritimes de Nouméa, qui peut autoriser la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité et la prévention de la pollution d'un navire français se trouvant à l'étranger, conformément aux dispositions de l'article 38 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer. Dans la pratique, c'est le centre de sécurité le plus proche duquel est exploité le navire qui gère la sécurité.

D'un rêve maritime à la réalité armatoriale

C'est sur cette base juridique que les fondateurs de la Compagnie des Îles du Ponant ont réalisé leur rêve économique de voir évoluer leur profession et réüssi leur expérimentation sociale. Le bilan, 17 années plus tard, est satisfaisant puisque, parti d'une feuille blanche, 250 emplois de marins dont 70 % de français ont été créés et c'est une flotte de trois navires de croisières dont deux financés par l'appel public à l'épargne qui a été constituée.

Les caractéristiques principales de cette expérience sont :

- un état d'esprit particulier des marins (il n'y a pas de décompte d'heures supplémentaires...),
- le sentiment de participer à une aventure économique,
- la fierté du pavillon français,
- la démonstration qu'une exploitation sous pavillon français peut être compétitive.

En ces périodes de débat sur les registres d'immatriculation, il ne faut pas oublier les valeurs sans lesquelles il ne peut y avoir adhésion des marins aux objectifs économiques de leur armateur.

En conclusion, il faut rappeler que depuis *le Ponant* en 1990, le registre de Mata Utu compte six navires de croisières et est devenu l'immatriculation exclusive des paquebots français³.

³ Le registre de Mata Utu est le registre des paquebots ; il est aussi le registre d'autres navires de commerce. Il est ouvert au début des années 1970 à l'initiative de l'administrateur principal (aujourd'hui général) des affaires maritimes Jean Sauvée. Rappelons que *l'Île-de-Lumière*, affrété par Médecins Sans Frontières pour recueillir en mer de Chine les *boat people* vietnamiens, est immatriculé à la fin des années 1970 à Mata Utu. Ndlr