

CLUSTER MARITIME FRANÇAIS



Cluster Maritime Français

*Le Faire-Savoir Maritime
The Maritime Voice*

***COOPERATION MARINE MARCHANDE –
MARINE NATIONALE***

Juillet 2007

SOMMAIRE

1. Une longue tradition de coopération entre la marine marchande et la marine nationale.....	3
2. Un nouveau contexte propice à un regain de coopération entre la marine nationale et la marine marchande.....	4
3. Partage de l'information.....	6
4. Transport maritime au profit du ministère de la défense.....	8
5. Emploi des réservistes.....	10
6. Adaptation des navires de la marine marchande.....	12
ANNEXE 1 : liste des participants.....	16
ANNEXE 2 : récapitulatif des propositions.....	17
ANNEXE 3 : la réserve.....	19

L'importance stratégique croissante des espaces maritimes, tant pour des raisons de défense que pour des raisons économiques et d'environnement liées en particulier aux effets de la mondialisation, renforce le besoin d'une plus grande coordination entre les usagers des mers pour en améliorer la sûreté, la sécurité et la propreté. Dans ce contexte, renaît au sein de la marine marchande comme au sein de la marine nationale un fort intérêt pour une coopération mutuelle.

A cette fin, un groupe de travail informel du Cluster maritime français (CMF), forum de réflexion idéal, a été mandaté pour réfléchir à des pistes d'amélioration de la coopération entre la marine nationale et la marine marchande. Placé sous la co-présidence d'un membre de chacune des deux marines et réunissant une pluralité d'acteurs appartenant au monde maritime, ce groupe n'a aucun caractère décisionnel et ses propositions n'engagent aucunement les organismes auxquels appartiennent ses membres.

S'appuyant sur une réflexion globale prenant en compte les coopérations déjà existantes, l'évolution de l'environnement maritime ainsi que les besoins de la marine marchande et de la marine nationale, le groupe a dégagé un certain nombre de propositions qui, si elles devaient être retenues par les autorités compétentes, nécessiteraient une instruction complémentaire pour en préciser les modalités d'application.

* *
*

1. Une longue tradition de coopération entre la marine marchande et la marine nationale

Depuis des décennies qui remontent à l'époque où les vaisseaux du Roi assuraient la protection des navires marchands contre les barbaresques, les navires de la République prenant ensuite la relève dans l'accompagnement des convois pendant les deux derniers grands conflits mondiaux notamment, la marine française assure la protection des navires de la marine marchande. Celle-ci, de son côté, peut fournir un certain nombre d'informations et apporte régulièrement son concours pour le transport de troupes ou de matériel au profit de la défense, voire pour des prestations plus spécialisées comme le ravitaillement à la mer, le remorquage, la lutte contre la pollution, etc.

Au cours de la période récente, des concepts particuliers ont été développés, comme la FAO (Force Auxiliaire Occasionnelle) et la FMC (Force Maritime de Complément). Dans les années 70, les naufrages de supertankers en Manche ont vu l'affrètement permanent de remorqueurs d'intervention par la Marine nationale.

Dans les années 80 et au début des années 90, au cours des deux guerres du Golfe en particulier, cette coopération s'est poursuivie avec de nombreux affrètements de navires (loi TRAMIN...), et la mise en œuvre du contrôle naval volontaire. Par ailleurs, la Commission permanente d'adaptation des navires à la défense (COPAND) était chargée de préciser les capacités que la marine nationale attendait des navires de commerce qu'elle était susceptible d'affréter.

Toutefois, ces dernières années, les liens de coopération entre la marine marchande et la marine nationale se sont distendus et certaines incompréhensions voire malentendus ont pu naître. Aujourd'hui, la montée en puissance du fait maritime et les nouveaux enjeux de défense et de sécurité constituent une opportunité pour resserrer à nouveau ses liens à travers une coopération renouvelée, nécessaire aux deux marines dans l'intérêt supérieur de la France, de l'Europe et de leurs partenaires.

2. Un nouveau contexte propice à un regain de coopération entre la marine nationale et la marine marchande

De nouveaux enjeux sécuritaires s'imposent progressivement et durablement après les premiers attentats du 11 septembre 2001. Ils sont notamment illustrés par l'accroissement des actes de piraterie et l'agression du pétrolier LIMBOURG, en 2002, qui démontrent la réalité du terrorisme international en mer et la vulnérabilité de nos approvisionnements stratégiques. Par ailleurs, les opérations de gestion de crise se sont multipliées, engendrant des besoins en prestations de toutes natures qui, sauf à consentir des efforts financiers supplémentaires pour disposer des moyens militaires nécessaires pour y faire face, nécessitent de faire appel à la marine marchande.

Enfin, l'exploitation massive des océans et les pollutions majeures qu'ils subissent ont fait naître une prise de conscience générale sur l'impérieuse nécessité de mettre en place des mesures de protection de l'environnement dans une approche de développement durable qui concerne l'humanité dans son ensemble.

Dans ce nouveau contexte international qui se caractérise en synthèse par une augmentation du besoin de sécurité d'une part et, d'autre part, par un accroissement de l'action de l'Etat en mer et donc des missions demandées à la marine, que ce soit pour des raisons de défense ou de sécurité, la marine marchande et la marine nationale ressentent la nécessité d'un renforcement de leur coopération mutuelle.

Cette nécessité est également appuyée par le contexte budgétaire contraint d'aujourd'hui, marqué, pour la marine marchande, par une concurrence acharnée qui nécessite des gains de productivité accrus et, pour la marine nationale, par la dette de l'Etat et les limites imposées au budget de la défense. Dans ce cadre, une coopération étroite entre les deux marines peut dégager des synergies et des économies.

A la lumière de son expérience des crises passées, de l'évolution des flottes marchandes européennes et des contraintes des codes des marchés publics et de bonne conduite européenne, la marine nationale est en conséquence particulièrement favorable à un renforcement du dialogue avec la marine marchande. Ce besoin de dialogue est affirmé, d'une part, par ses analyses prospectives qui confirment la nécessité d'une meilleure maîtrise de la situation maritime et côtière et, d'autre part, par sa politique de maîtrise des coûts qui consiste, pour faire face aux pics d'activité, à faire appel à la sous-traitance et à l'emploi du personnel de réserve.

Ce dialogue s'inscrit dans une forte approche interarmées, renforcée depuis le décret du 21 mai 2005, qui confère désormais au chef d'état-major des armées (CEMA) l'entière responsabilité devant le ministre de la Défense de la stratégie des moyens de l'ensemble des armées. Cette responsabilité englobe les moyens navals et fait appel à de nouvelles structures interarmées, le centre multimodal du transport (CMT) en particulier, qui sont en train d'être mises en place et interféreront directement dans les affrètements maritimes au profit du ministère de la défense.

La marine marchande partage cette volonté de renforcer les liens. D'une part, elle souhaite renforcer la sûreté et la sécurité de ses activités en mer, notamment dans les zones à risque. D'autre part, au regard d'expériences récentes, les armateurs nationaux considèrent qu'ils sont marginalisés et subissent une concurrence déloyale lors des appels d'offre pour affrètement du ministère de la défense. Enfin, ils sont prêts à faire gracieusement quelques adaptations sur leurs navires dès la construction, si celles-ci leur offrent des perspectives ultérieures d'emploi au profit du ministère de la défense, en particulier au profit de la marine.

Certains industriels intéressés par la défense sont par ailleurs prêts à participer et à mettre en œuvre des solutions innovantes et duales tant sur la nature des matériels et des navires que sur une éventuelle participation à leur financement et leur gestion pouvant répondre aux préoccupations économiques et opérationnelles des armateurs civils et de la marine nationale française.

L'ensemble de ces constats a conduit à identifier quatre grands domaines de réflexion en matière de coopération¹ : le partage de l'information (SG1), le transport maritime défense (SG2), l'emploi des réservistes (SG3) et l'adaptation des navires de la marine marchande (SG4).

3. Partage de l'information

L'importance de disposer d'une information fiable et en temps utile a été unanimement soulignée. Pour la marine nationale, le besoin de recueil de l'information est permanent, tant dans le cadre de sa contribution à la sécurisation des espaces maritimes que pour la lutte contre les trafics illicites et la préparation de ses missions telles qu'évacuations de ressortissants ou missions humanitaires. Il concerne aussi bien la situation maritime en mer que l'environnement côtier et les infrastructures portuaires. A cet égard, la vaste présence à la mer et dans les ports de la marine marchande peut être une aide précieuse, pour le renseignement conjoncturel dit « de situation », comme pour le renseignement de plus longue durée dit « de documentation ». Cette opportunité devrait être mieux exploitée, d'autant plus que les technologies actuelles en offrent les moyens. Durant la guerre froide, la collaboration entre les deux marines dans ce domaine était naturelle et efficace, il n'y a donc a priori pas d'obstacle à son renouvellement et à sa pérennité.

Pour la marine marchande, il est crucial de pouvoir disposer d'informations réactualisables en temps réel sur les risques encourus par ses navires et ses agents, notamment dans les zones de crise. Par ailleurs, un soutien de la marine en cas d'agression ou d'accident serait particulièrement utile. Elle souhaite disposer de procédures simples et rapides à la disposition de ses « Ship Security Officers » (SSO), « Company Security Officers » (CSO) et commandants. Un guichet unique activé 24h/24 paraît être la solution optimale.

Les propositions suivantes ont été retenues :

P11 : désigner le CENTCOOPNAV, déjà connu des armateurs, comme point focal des échanges d'information marine nationale – marine marchande.

Commentaire : néanmoins, le CENTCOOPNAV ne prétend pas, compte tenu du cadre réglementaire, se substituer au MTETM pour proposer au SGDN les niveaux de sûreté. L'installation du CENTCOOPNAV comme point de contact unique nécessiterait la conduite d'une opération de communication en interne à la marine et à destination des armateurs, et la mise en place de procédures simples d'échanges

¹ Qui ont conduit à la création de quatre sous-groupes de travail.

(objet de la proposition P12). La signature d'un protocole d'échanges d'informations dans le cadre de la coopération navale permanente permettrait d'élargir le cadre formel du contrôle naval volontaire.

P12 : élaborer et diffuser un guide de recueil et d'échange d'informations (mode d'emploi) à l'attention des correspondants de la marine marchande et de la marine nationale précisant notamment : les informations intéressant les deux parties, les procédures et les comportements (renseignements ouverts) à suivre pour leur recueil et leur diffusion, les points de contact et leurs coordonnées...

Commentaire : ce guide serait rédigé conjointement par le CENTCOOPNAV et les armateurs. Prévoir notamment un format type de compte rendu aisément transférable au CENTCOOPNAV.

P13 : élaborer une proposition de procédure de contact entre **les capitaines de navires marchands** et les représentations françaises à l'étranger. Ont notamment été évoquées : la remise d'une liste de contacts au commandant du bateau et l'implication des services commerciaux de chaque compagnie maritime pour qu'ils préviennent la représentation en place de l'arrivée d'un bateau ;

Commentaire : ces contacts n'allant pas forcément de soi pour tous les acteurs concernés (sensibilité « marine » de la représentation, disponibilité des commandants de navires marchands,...), il convient de sensibiliser les acteurs à ces opportunités d'échanges. Les armateurs ou agents informeraient les représentants de l'arrivée prochaine d'un navire et communiqueraient également les éléments de contacts du commandant. De façon générale, la marine nationale de même que les sièges des compagnies devraient s'impliquer fortement pour initier ces échanges, en faire comprendre l'intérêt, et en assurer la pérennité.

P14 : mettre en place, au sein de la marine marchande, une formation des officiers, et dans la mesure du possible, des agents commerciaux, destinée au recueil et à l'échange de renseignements.

Commentaires :

- *en première analyse, il apparaît qu'une telle formation pourrait être dispensée :*
- *sous la forme d'interventions durant le cours de ship security officier (SSO) ou durant celui de company security officier (CSO) ;*

- *et sous la forme d'une conférence plus dense en 5^{ème} année du cours de capitaine ou de chef mécanicien ;*
- *pour la réalisation de cette proposition, il est à noter que les armateurs réunissent en général une à deux fois par leurs **Commandants et Chefs**. La formation pourrait alors être dispensée à cette occasion, dans un cadre familial et en présence des Capitaine d'Armement et/ou Responsable qualité.*

4. Transport maritime au profit du ministère de la défense

Les réflexions concernant le transport maritime défense ont été menés en coordination avec le bureau du transport aérien, maritime et terrestre (BTMAS) de l'état-major des armées, donneur d'ordre à ce jour en matière de transport maritime en fonction des besoins de l'ensemble des forces armées françaises.

Avec la création en cours du centre multimodal du transport (CMT), l'attribution de cette compétence est néanmoins en train d'être revue puisque ce centre sera à terme l'unique interlocuteur défense en matière de transport maritime. Dès lors, il est important que ce centre se dote d'une véritable compétence maritime, qui a pu parfois faire défaut par le passé.

Dans ce cadre, constatant le caractère récurrent de son besoin en matière de transport maritime, le ministère de la défense étudie à la fois des options d'acquisition patrimoniale et des options duales envisageant le recours à des financements innovants, en partenariat avec les acteurs marchands².

Le choix **du prestataire** en charge d'un transport devrait notamment être davantage posé en terme **d'application** du Code des marchés publics. Il est souhaitable que les critères économiques ne soient pas les seuls retenus. Des critères de qualité et de fiabilité (respect des règles européennes en matière de sécurité maritime, protection de l'environnement,...) sont également à intégrer, afin de pouvoir sélectionner le « mieux disant » plutôt que le « moins disant » et éviter le recours à des navires ne respectant pas les normes³. Cela confirme la nécessité d'une culture maritime minimale des donneurs d'ordre précédemment évoquée.

Il convient en outre de préciser que si le recours à des navires de guerre type « BPC » (bâtiments de projection et de commandement) pour le transport maritime est ponctuellement possible, ces bâtiments ont d'abord été dimensionnés pour des missions amphibies et de

² Armateurs, fournisseurs, financiers, assureurs, organisateurs de transport, constructeurs, bureaux de classification,...

³ Sécurité, traçabilité.

soutien des forces à terre à partir de la mer (logistique opérationnelle, maintenance, médical, commandement), qui restent leur vocation première.

Les résultats de la réflexion actuellement menée au niveau du ministère de la Défense à propos des achats publics **et de l'extension des attributions des économats des armées** auront certainement une incidence sur la déclinaison des propositions ci-après :

P21 : élaborer à l'attention du **futur** Centre multimodal du transport (CMT) un document récapitulant les compétences maritimes dont il doit être doté pour être capable de gérer des dossiers d'appel d'offres de transport maritime dans le respect des règles techniques et déontologiques. **Les membres compétents du Cluster** pourraient être associés à l'élaboration de ce document de nature interministérielle ;

Commentaire : cette démarche vise à faire bénéficier les armées de l'expertise technique du cluster pour le projet « CMT » et identifier les compétences spécifiques du personnel de la Marine nationale qui devront être utilisées dans le CMT. Le sous groupe de travail concerné se réunirait dès connaissance de l'organigramme du CMT pour élaboration du document. La date de publication de la version finale du document dépendra du calendrier de travail du GT interarmées sur le CMT.

P22 : élaborer une liste de critères **nécessaires**⁴ à réunir pour être éligible à un appel d'offre de l'Etat, au profit du ministère de la défense en particulier. Ces conditions pourraient prendre la forme d'un **projet de cahier des clauses techniques particulières (CCTP), permettant une saine concurrence entre l'ensemble des solutions éligibles. Ces solutions, a priori communes aux autres ministères et aux régions, doivent être appréhendées dans une approche cohérente avec le code de conduite.**

P23 : élaborer une procédure de contrôle a posteriori, a priori non systématique, du respect des critères précités ;

P24 : élaborer un guide pratique à l'usage des acteurs de la marine nationale et de la marine marchande rassemblant l'ensemble des processus et données nécessaires à leur coopération.

P25 : **identifier les synergies à mettre en place entre le futur CMT et le commissariat aux transports maritimes.**

⁴ Mais non exclusifs

Commentaires :

- *ces quatre dernières propositions ont pour but l'efficacité technique et économique dans un cadre engageant entre l'Etat, les opérateurs du transport maritime et les autres acteurs de ce domaine ;*
- *les compétences s'apparentent à celle des grands courtiers maritimes, il serait donc bon que le nouvel organisme en charge des marchés maritimes se rapproche des organismes professionnels représentant les armateurs français et les courtiers français qui ont l'habitude de gérer les conflits d'intérêt éventuels et qui ont des procédures en place depuis longtemps concernant le contrôle du suivi des contrats et les critères de sélection ;*
- *d'autre part cette organisme devra à terme se pencher sur les quelques modifications au code des marchés publics susceptibles de générer un meilleur service et probablement des économies à long terme, par exemple :*
 - *allongement de la durée des marchés (comme cela a été fait pour les remorqueurs d'assistance et dernièrement pour le 3eme roro) ;*
 - *procédure de terminaison des contrats qui rendent un financement difficile**etc... ;*
 - *l'opportunité de réviser l'article permettant de s'affranchir du code.*

5. Emploi des réservistes

Pour la marine marchande comme pour la marine nationale, le vivier de réservistes est une richesse qu'il convient d'utiliser au mieux sur tout le spectre des activités, du temps de paix à la reconstruction post conflit. D'ores et déjà, la marine nationale a mis en place un statut de réserviste qui s'attache à tenir compte des impératifs propres à chaque réserviste : recrutement à grade équivalent au niveau de responsabilités exercées dans le civil, possibilité d'établir avec l'employeur un programme d'activités exercées dans le cadre de la réserve, solde équivalente aux officiers d'active,... Pour la marine marchande, la présence de réservistes peut en outre faciliter la présence de l'entreprise dans la phase de reconstruction des pays concernés.

En période de crise, il est probable que, pour certaines missions dans des zones à risque, les responsables politiques exigeront que le navire soit armé par du personnel militaire, c'est-à-

dire par du personnel français engagé dans le cadre de la réserve, éventuellement complété si besoin par du personnel de la marine nationale.

La problématique se décline donc à deux niveaux : la disponibilité de navires avec équipages français d'une part, et la réponse à apporter aux navires avec équipages étrangers d'autre part, la réserve n'étant ouverte qu'aux personnes de nationalité française. Au-delà, cela pose le problème global du statut exact des navires comme des personnels civils réservistes, qui devra faire l'objet d'une réflexion particulière en liaison avec les services assurances des compagnies maritimes concernées.

Par ailleurs, dans le cas d'une intervention en période de crise, la réactivité est un critère fondamental. Ainsi, la marine nationale a besoin de savoir en combien de temps les réservistes peuvent être mobilisés, ce qui suppose au préalable d'avoir identifié les personnes se portant volontaires pour un embarquement dans ce cadre. Le cas échéant, la marine nationale étudiera la possibilité d'apporter un complément de personnels à la marine marchande.

Les propositions retenues, qui s'appuient sur ce qui existe déjà (cf. annexe 3), sont les suivantes :

P31 : faire élaborer par les CIRAM la liste des réservistes « opérationnels » potentiels appartenant à la marine marchande **ou à d'autres organismes** ;

Commentaire : la difficulté réside dans la tenue à jour d'une telle liste. Cette proposition implique notamment de contacter les réservistes pour définir sur quelles compétences ils souhaiteraient être utilisés.

P32 : élaborer les modalités possibles d'accueil par la marine nationale de jeunes en formation dans la marine marchande **et les associations de navigants** ;

Commentaire : mettre les mesures existantes en annexe du rapport. Le renforcement des capacités d'accueil pourrait consister en une augmentation du nombre de places offertes aux PMM et PMS ou du nombre de stages embarqués à la mer sur des navires de combat de la marine nationale.

P33 : étudier les modalités possibles **pour favoriser l'emploi des réservistes chez les acteurs concernés, notamment** le remplacement de membres d'équipage étrangers de navires de la marine marchande, afin de permettre, dans les zones à risque, la mise en œuvre de ses navires par du personnel réserviste de la marine marchande,

éventuellement renforcé par du personnel de la marine nationale, d'active ou de réserve ;

Commentaire : les aspects opérationnels et juridiques présentent des difficultés qui devront être approfondies par le groupe de travail.

P34 : à l'instar de la liste des navires « COPAND », élaborer et tenir à jour (pour la marine marchande) une liste de personnels, avec leurs qualifications, susceptibles d'être rappelés d'urgence pour des missions de transport maritime au profit du ministère de la défense.

Commentaires :

- *il est souhaitable d'intégrer l'EMA dans le groupe de travail traitant de cette question ;*
- *il sera fondamental d'associer les capitaines d'Armement ou associés qui gèrent quotidiennement les problèmes de personnels et seront à même de faire passer les messages de volontariat etc. ;*
- *le problème principal restera le personnel d'exécution essentiellement disponible dans les armements transmanche/transmed et dont le volontariat pour ce type de mission n'est pas acquis ;*
- *une action interministérielle pourrait être entreprise pour garder un certain nombre de navires affrétés par des grands industriels français sous pavillon premier registre de manière à disposer de personnel d'exécution plus ouvert ;*
- *un groupe de travail paritaire pourrait être créé, permettant d'identifier, à bord des navires de la marine marchande, les postes qui supposent une adaptation de marins militaires ou de réservistes facile à mettre en place compte tenu des disponibilités et de la spécificité des navires, et ceux pour lesquels cette adaptation le sera moins.*

6. Adaptation des navires de la marine marchande

L'assouplissement de la COPAND est unanimement dénoncé car dommageable au maintien d'une culture commune et à l'acquisition de capacités susceptibles d'apporter une réelle valeur ajoutée en cas de besoins inopinés ou conjoncturels, notamment en cas de crise. Cette lacune est d'autant plus dommageable qu'au point de vue technique, les transformations généralement requises par les armées ont un coût faible si la décision est prise pendant la

construction des navires, ce qui n'est pas le cas après livraison des navires à l'armateur. Des exemples récents prouvent que des armateurs sont prêts à faire cet investissement initial à leur frais.

Pour revigorer ce concept d'adaptation des bateaux mis en oeuvre par la COPAND, le besoin des armées doit être mis à jour et s'accompagner d'une réflexion poussée sur le cadre juridique d'emploi des navires de commerce dans le cadre d'entraînement et d'opérations avec les armées. En particulier, le manque de clarté au niveau du cadre juridique d'emploi constitue une cause importante du désintérêt progressif de certains armateurs pour l'adaptation de leurs bateaux aux besoins de la défense.

Par ailleurs, conjointement à ce débat sur les adaptations des navires de la marine marchande au profit de la défense, il est intéressant de noter que la marine marchande émet le besoin que soient discutées avec les forces armées, à son profit, les spécifications d'installations (**en particulier au neuvage**) à même de permettre l'intervention des forces armées à bord des navires marchands dans le cadre du contre terrorisme maritime.

Enfin, à la lueur des événements des dernières années, il ressort un besoin pour la marine d'identifier au mieux les navires à même d'accueillir et de soutenir les moyens d'intervention sous la mer, qu'elle peut être amenée à mettre en oeuvre dans le cadre du sauvetage d'un sous marin ou d'une catastrophe en mer (recherche d'épaves, boîtes noires,...).

Les propositions suivantes ont été retenues :

P41 : élaborer, par le ministère de la défense, une liste de capacités des navires de la marine marchande dont il serait susceptible d'avoir ponctuellement besoin, en particulier en temps de crise. Une telle expression de besoin motiverait les armateurs pour les missions au profit de la défense ;

Commentaire : l'EMM établirait la liste des capacités souhaitables pour la part maritime des opérations conduites par l'EMA (ravitaillement à la mer, mise en oeuvre des hélicoptères, capacité à accueillir les moyens d'intervention sous la mer de la marine...). Il conviendrait d'encourager l'échange de données techniques entre experts sur la base des prédispositions techniques existantes rédigées en 1987.

P42 : définir des cadres juridiques d'emploi possibles comprenant deux volets : les contraintes d'entraînement et l'emploi opérationnel.

Commentaires :

- *il s'agirait de définir un cadre juridique clair pour que les armateurs aient une idée précise des modalités et conditions d'utilisation de leurs navires (notamment assurances) au profit de la défense. Les textes définissant le cadre juridique existant devraient être mentionnés dans le rapport ;*
- *prendre en compte la mobilité possible des équipages sur les navires de la marine marchande : l'équipage formé à un moment T ne sera pas forcément celui présent sur le navire lors de la survenance du besoin opérationnel. Aussi, la formation mérite peut-être d'être envisagée au niveau de la compagnie ;*
- *pour chaque volet, entraînement et emploi opérationnel, il s'agirait de :*
 - *replacer ces activités dans d'éventuels cadres légaux existants. La loi « transport maritime d'intérêt national » en particulier prévoit un accord cadre plus général que la charte-partie TRAMIN, qui définirait dès le stade préalable à toute négociation les obligations incontournables des partenaires. Une telle base, à laquelle des clauses particulières rédigées en fonction de la nature de l'accord précis seraient ensuite ajoutées, pourrait faciliter l'engagement des armateurs ;*
 - *identifier les risques et les moyens d'y faire face (assurances) ;*
 - *identifier les coûts directs et indirects et les procédures financières envisageables pour les traiter (paiements, compensations, ...) ;*
 - *synthétiser ces éléments sous la forme d'une proposition de contrats types ;*
 - *les soumettre pour avis aux armateurs et aux ministères concernés.*

P43 : au regard des besoins de la défense (capacités, missions et cadres d'emploi), identifier (par la marine marchande) des « niches d'intérêt » pour certaines missions potentielles qui pourraient les conduire à adapter leurs navires en conséquence.

Commentaire : il est important que les armateurs puissent identifier eux-mêmes les domaines dans lesquels les adaptations pourraient leur apporter des plus-values. La définition par la défense des besoins pouvant éventuellement être satisfaits par des navires de commerce (cf. proposition P41) constitue donc un préalable.

Par la suite, la marine marchande identifierait des adaptations possibles génératrices de plus-values. Deux sortes de plus-values sont envisageables : la création d'une niche pour laquelle les armées ont un besoin et aucune capacité actuelle ou future, et la création d'une capacité duale civile / militaire permettant une gestion optimale de l'emploi du navire.

Il semble important que les compagnies françaises fassent à tour de rôle une présentation de leurs activités, non pas d'un point de vue commercial mais plus technique décrivant en particulier les capacités de leurs navires.

La marine nationale sera dès lors capable de vérifier l'adéquation de certains navires à des opérations spécifiques.

Comme pour les capitaines d'Armement il sera alors nécessaire de réunir les responsables des services constructions neuves des compagnies pour leur indiquer les souhaits de la marine nationale et leur intégration dans les cotations chantiers.

* *

*

En conclusion, il ressort des travaux du groupe de travail que, dans le nouvel environnement caractérisé par l'accroissement des enjeux sécuritaires et un contexte budgétaire contraint, une perspective de renouvellement de la coopération entre les deux marines se fait jour. Elle est appuyée par une volonté forte des acteurs de renouveler et d'approfondir le dialogue afin de tirer un maximum de synergies tant au niveau des personnels que des moyens.

Les propositions dégagées par le groupe de travail tendent vers cet objectif. Dans chacun des axes de travail dégagés, elles sont l'aboutissement d'un travail mené, sous l'égide du Cluster maritime français, dans un souci de collégialité, gage de pertinence et d'efficacité. Dans le même esprit, les propositions approuvées et retenues feront l'objet d'une réflexion collégiale pour leurs modalités de mise en œuvre.

ANNEXE 1 : liste des participants

- Patrick LE SCRAIGNE, Louis Dreyfus Armateurs, co-président du GT 1 ;
- VA Gérard VALIN, état-major de la marine, co-président du GT 1 ;
- EV2 Pascal BORDAGES, état-major de la marine, rapporteur ;
- Francis VALLAT, président du CMF ;
- Philippe PERENNEZ, directeur général du CMF ;
- Pierre-Henri BIDET, ministère des Transports et de l'Équipement ;
- Gilles BONNY, Necotrans, transports internationaux ;
- Franck DEHAYS, LJB, journaux de bord ;
- Bruno DELAGE, pôle de compétitivité mer PACA ;
- Roselyne DELAHAYE, Necotrans, directrice du département marchés publics ;
- Renaud Charles DOHET, commissariat aux transports maritimes ;
- CV ® Dominique DUPRE LA TOUR, commissaire adjoint aux transports maritimes ;
- Patrick GARNIER, Agence Maritime de l'Ouest ;
- Béatrice JOURDE, DELOM ;
- CF Geoffroy de KERSAUSON, état major de la marine ;
- VA (2s) Yves LAGANE, président de la SNSM ;
- CA Olivier LAJOURS, délégué aux réserves de la Marine nationale ;
- Dominique LAURENT, IGEM ;
- CF Cyrille LE BRIS, état major de la marine ;
- CRP Bruno MEYER, commissariat de la marine ;
- Françoise ODIER, Présidente de l'Association française de droit maritime ;
- CV ® Didier PAULE, commissariat aux transports maritimes ;
- Didier QUIROGA, DCN, directeur Business développement ;
- Jean-François REBORA, France P&I ;
- Bruno SALLAVUARD, BRS département Offshore ;
- Fabrice THEOBALD, Chambre syndicale des constructeurs de navires ;
- CA (2S) Hervé VAUTIER, Agence Maritime de l'Ouest ;
- Christian VECHOT, Armateurs de France puis personnalité qualifiée ;
- Patrick VIGNERON LAROSA, Broström Tankers SAS ;

ANNEXE 2 : récapitulatif des propositions

1. Partage de l'information

P 11 : désigner le CENTCOOPNAV, déjà connu des armateurs, comme point focal des échanges d'information marine nationale – marine marchande.

P 12 : élaborer et diffuser un guide de recueil et d'échange d'informations à l'attention des correspondants de la marine marchande et de la marine nationale.

P 13 : élaborer une proposition de procédure de contact entre les commandants de marine marchande et les représentations françaises à l'étranger.

P 14 : mettre en place, au sein de la marine marchande, une formation des officiers et, dans la mesure du possible, des agents commerciaux au recueil et à l'échange de renseignements.

2. Transport maritime défense

P 21 : élaborer à l'attention du Centre multimodal du transport (CMT) un document récapitulant les compétences maritimes dont il doit être doté pour être capable de gérer des dossiers d'appel d'offres de transport maritime dans le respect des règles techniques et déontologiques.

P 22 : élaborer une liste de critères techniques et « d'honorabilité » à réunir pour être éligible à un appel d'offre de l'Etat, au profit du ministère de la défense en particulier.

P 23 : élaborer une procédure de contrôle a posteriori, a priori non systématique, du respect des critères précités.

P 24 : élaborer un guide pratique à l'usage des acteurs de la marine nationale et de la marine marchande rassemblant l'ensemble des processus et données nécessaires à leur coopération.

P 25 : identifier les synergies à mettre en place entre le futur CMT et le commissariat aux transports maritimes.

3. Emploi des réservistes

P 31 : faire élaborer par les CIRAM la liste des réservistes « opérationnels » potentiels appartenant à la marine marchande.

P 32 : élaborer les modalités possibles d'accueil par la marine nationale de jeunes en formation dans la marine marchande.

P 33 : étudier les modalités possibles de remplacement de membres d'équipage étrangers de navires de la marine marchande afin de permettre la mise en œuvre de ses navires par du personnel réserviste de la marine marchande.

P 34 : à l'instar de la liste des navires « COPAND », élaborer et tenir à jour, par la marine marchande, la liste des personnels susceptibles d'être rappelés d'urgence pour des missions de transport maritime au profit du ministère de la défense.

4. Adaptation des navires de la marine marchande

P 41 : élaborer, par le ministère de la défense, une liste de capacités des navires de la marine marchande dont il serait susceptible d'avoir ponctuellement besoin, en particulier en temps de crise.

P 42 : définir des cadres juridiques d'emploi possibles comprenant deux volets : les contraintes d'entraînement et l'emploi opérationnel.

P 43 : au regard des besoins de la défense (capacités, missions et cadres d'emploi), identifier, par la marine marchande, des « niches d'intérêt » pour certaines missions potentielles qui pourraient les conduire à adapter leurs navires en conséquence.

ANNEXE 3 : la réserve

Plus encore qu'auparavant, du fait de la suspension du service national, les réservistes apportent un renfort indispensable aux équipages professionnalisés de la marine, notamment lors des crises qui régulièrement secouent hélas notre monde globalisé.

Le traitement de ces crises conduit le plus souvent au déploiement de longue durée de navires de la marine nationale dans les zones de crise. Ces déploiements, qui nécessitent un fort soutien opérationnel à terre comme sur mer, imposent à la marine nationale le recours régulier à des compétences que seuls quelques réservistes peuvent lui apporter (linguistes, juristes, économistes, financiers, journalistes, informaticiens, logisticiens...).

La communauté maritime française, riche de toute sa diversité de métiers et de compétences, constitue à l'évidence pour la marine nationale un vivier de choix en matière de réservistes. C'est une des raisons pour lesquelles la marine nationale entretient des liens privilégiés avec la marine marchande et l'ensemble du monde maritime, notamment en participant activement aux activités du Cluster Maritime Français dont certains membres peuvent, s'ils le souhaitent, devenir réservistes de la marine nationale, soit en tant que collaborateurs bénévoles du services public (réserve citoyenne), soit, sous certaines conditions d'aptitude, en tant que réservistes actifs (réserve opérationnelle) en s'engageant alors à servir dans la réserve à raison de 30 jours par an. La durée des contrats proposés varie de un à trois ans renouvelables.

Par ailleurs, chaque année, la marine nationale propose à 60 élèves officiers de première et deuxième classes des écoles de la marine marchande (EO1MM du Havre et de Marseille et EO2MM de Saint-Malo et Nantes) de suivre une préparation militaire supérieure marine marchande (PMS MARMAR) qui permet aux EO1MM volontaires de découvrir le monde de la défense et de la marine nationale au cours de deux semaines de formation à Toulon pour les EO1MM et Brest pour les EO2MM puis, pour ceux qui acceptent de signer un engagement à servir dans la réserve, lors d'embarquements de plusieurs semaines (jusqu'à 30 jours) pendant l'été sur des navires de combat ou de soutien de la marine nationale.

La marine nationale propose également chaque année six places de volontaires aspirant chef de quart (VOA.CQUA) au EO1MM. Le recrutement est ouvert sur le site marinerecute.gouv.fr/reserve jusqu'au 1^{er} avril. Les commissions de sélection ont lieu en avril

et mai pour une incorporation à l'école navale en septembre afin de suivre une formation initiale d'officier de trois semaines avant d'embarquer en binôme pendant onze mois sur un navire de la marine nationale. L'embarquement par binôme permet aux EO1MM d'effectuer un quart alterné Pont-Machine, polyvalence exigée dans leur cursus de formation.