



*Après le 12/00123 avec 8 PJ
3 pages*

CORSICA LINEA SAS
DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES
42 Rue de Ruffi Bt G
13331 MARSEILLE CEDEX 03
RCS Marseille B 815 243 852

Marseille, le 12 juin 2023

Monsieur Pierre Antoine VILLANOVA
Directeur Général de Corsica Lína

Objet: Préavis de grève - Loi du 31 juillet 1963

Monsieur le Directeur Général,

Malgré tout le travail effectué et les avancées majeures, obtenues difficilement sous préavis de grève depuis 18 mois, pour la défense du Service Public de continuité territoriale et de nos lignes régulières à passagers France-Maghreb, en coopération avec l'Algérie, la Tunisie, et le Maroc, sous pavillon français 1^{er} registre, tout est de nouveau remis en cause par vos choix et vos actes de gestion qui suivent à la lettre le Président de Brittany Ferries et la politique du Gouvernement.

Ainsi, dans le droit fil de votre choix contesté à l'époque, et remis en cause, d'obtenir le « Net Wage », mis en œuvre chez Brittany Ferries, qui conduisait à faire disparaître le pavillon français 1^{er} registre au bénéfice du modèle international, tout comme les délégations de Service Public, attaquées aussi bien par Corsica Ferries que Brittany Ferries, vous avez réclamé et obtenu à l'Assemblée Nationale le 27 mars dernier, le maintien de la Méditerranée dans la loi de libéralisation des lignes régulières internationales à passagers « Transmanche et Méditerranée », à l'encontre du courrier obtenu du Gouvernement le 15 mars dernier par les marins en grève, et des amendements déposés par les élus corses du groupe LIOT, et du député PCF des Bouches du Rhône.

En l'état, ce projet de loi autorise donc toujours tous les pavillons, comme le registre international italien ou chypriote, équivalents au R.I.F, pour tout navire armé en ligne régulière entre un port français et un port étranger, au Royaume Uni, comme en Méditerranée avec les pays du Maghreb, Algérie, Tunisie, et Maroc. Dans ce cas, les décrets d'exclusion du RIF ne servent à rien, si tous les autres pavillons sont autorisés en l'absence d'obligation d'établissement comme le prévoit pourtant le droit national et communautaire. (Voir étude de Maître Christine BONNEFOI, avocate spécialiste en droit communautaire et droit public)

GNV au départ de Sète sous pavillon international italien peut donc se frotter les mains, tout comme BALERIA sous pavillon chypriote, sans compter que suite à votre dernière visite en Algérie, Algérie Ferries a décidé d'abandonner le programme initial prévu avec le KALLISTE entre Sète et Oran, en annulant tout, et en allant chercher un nouvel affrètement avec un navire de Corsica Ferries sous pavillon international italien, le Camomilla, vieux de 50 ans !

Voici l'exemple de ce qui nous attend avec l'Algérie, le Maroc, et la Tunisie, si comme le veut le Gouvernement pour les intérêts privés du Secrétaire Général de l'Élysée, Alexis KOHLER, et sa famille propriétaire de GNV, vous persistez dans cette voie.

Et que dire de votre atterrissage revendiqué en CSE comme votre nouvelle œuvre, votre projet de repositionner le curieux affrètement du KALLISTE, en OSP d'été sur nos lignes de Corse en DSP...

Quel nouveau partenariat avec La Méridionale tout juste rachetée par CMA CGM, sans doute à la demande du Gouvernement, consistant à réduire à néant les capacités passagers offertes sur le Maroc, y compris avec un seul navire sur Marseille pour les envoyer chez GNV à Sète, et conduisant à introduire l'Algérie à Sète pour nos concurrents italiens et espagnols sous pavillon international, tout en ouvrant des voies d'eau juridiques à Corsica Ferries sur nos Délégations de Service Public entre la Corse et le continent ?...

D'autant plus que ce n'est malheureusement pas la première fois que vos choix et décisions unilatérales nous mettent en danger, avant que l'intervention décisive du Président, puis de la direction opérationnelle, ne redresse la barre pour éviter comme le Costa Concordia, de finir sur les rochers :

- Projet de flotte 2017 qui prévoyait de réduire nos traversées avec le Maghreb pour effectuer un voyage passagers par semaine sur la Corse en OSP, avec une externalisation et une réduction drastique des effectifs A.D.S.G, avant que nous trouvions un accord d'entreprise sous préavis et en grève ;
- Intention déclarée en CSE en mars 2018 de naviguer sous pavillon italien pour diverses raisons, lors de la mise en œuvre du pavillon chypriote chez Brittany Ferries, abandonné sous la menace de grève ;
- Septembre 2021, revendication du passage au « net wage » réclamé par Brittany Ferries, et financé par l'état, qui s'accompagne en contrepartie de ces aides à l'emploi maritime de l'obligation communautaire de libéraliser les secteurs de navigation qui bénéficient de ce dispositif d'aides d'état, qui est aussi incompatible avec les délégations de Service Public ; ajourné sous préavis de grève national ;
- Mars 2023, alignement une nouvelle fois sur la proposition de loi du Président de Brittany Ferries, qui vous fournit aussi son avocate et qui défend officiellement la libre circulation des pavillons dans le cadre ultra-libéral de la libre prestation de services au sein de l'Union Européenne ; Rappelons si besoin était que le Président de Brittany ferries et ses actionnaires ont armé un navire Ropax sous pavillon chypriote pendant 4 ans entre 2018 et 2023 en ligne régulière entre la France, le Royaume-Uni et l'Espagne... Comme disait Einstein « On ne résout pas les problèmes avec ceux qui les ont créés ».
- Mai 2023, présentation en CSE du lancement de votre audit des personnels par un cabinet externe, sans doute en prévision de construire votre futur « plan vital » sur le modèle de Brittany Ferries.

Sans que cette liste ne soit exhaustive, il est inutile d'aller chercher plus loin pour comprendre quels sont vos orientations et votre modèle, afin peut être de tenter de renouveler les navires de la flotte en fonds propres pour les actionnaires, quel qu'en soit le prix à payer pour les équipages et quels qu'ils soient dans le futur. Même dans cet objectif, nous sommes désolés de vous dire, en toute honnêteté, que là aussi vous faites fausse route.

D'ailleurs, concomitamment, vos actes de gestion interne des personnels navigants conduisent au non-respect de nos accords et à la dégradation des conditions de travail et de vie à bord des marins pour suivre le modèle de Brittany Ferries où 250 marins en CDI ont déjà démissionné ou rompu leur contrat de travail conventionnellement pour être supprimés ou remplacés par des marins étrangers à moindre coût et droits sociaux. (400 emplois sont prévus de passer à la trappe dans le cadre du plan de restructuration en cours dénommé « Plan Vital ») A contrario l'attention que vous semblez porter aux officiers pour l'instant ne trompe personne, à l'instar des armateurs du transmanche qui leur demandent de leur faire confiance et d'accepter la suppression du pavillon français 1^{er} registre en contrepartie de conserver une partie de leurs emplois dans le cadre du décret de la flotte stratégique française, sur la base de nos revendications pour l'ensemble des navigants français, Pex et Officiers. Vous avez besoin de l'encadrement à bord pour faire le « boulot ».

Ainsi après avoir tiré sur la santé des marins après la période COVID où tout le monde s'est mis en quatre pour faire tourner les navires dans des conditions très difficiles en raison des protocoles stricts d'hygiène et de santé à respecter, mais aussi les maladies contractées liées au COVID, avec des périodes d'embarquement rallongées, vous ne respectez plus nos accords d'entreprise avec notamment : l'augmentation des durées d'embarquement et la réduction des périodes de repos ; le non-respect des plannings des marins sous la menace de représailles ; la non prise en charge de la conduite avec les plannings, où parfois le marin se trouve même sans couchage à bord pour prendre son poste le lendemain ; le non-respect des prérogatives de la Maistrance auprès des hommes d'équipage ce qui crée des tensions incessantes et des situations de travail à risque, ainsi que des problèmes de cohésion à bord. Et la liste là encore n'est pas exhaustive, quand dans le même temps vous félicitez dans votre communication interne le personnel qui vous a permis de réaliser plus de 30 Millions d'euros de résultats, tout en rejetant toutes leurs demandes légitimes et solutions proposées par leurs représentants élus, bâtis pourtant avec la directrice des Ressources Humaines, comme le Directeur de la Flotte, afin de trouver des solutions durables dans le cadre d'un dialogue social professionnel et honnête dans l'intérêt de tous et de Corsica Lína.

Par conséquent, Monsieur le Directeur Général, à la hauteur de vos actes de gestion envers Corsica Línea et ses marins, et à l'appel de notre Fédération, FNSM CGT, notre organisation syndicale appelle chaque membre d'équipage sur l'ensemble de la flotte Corsica Línea, à cesser le travail à compter du lundi 19 Juin 2023, 08H00, et ce après l'arrivée des navires (*) en fonction de leurs horaires respectifs, pour une durée de 72 heures jusqu'au 22 juin, 08H00, reconductibles par la suite de 24 heures en 24 heures, dans tous les ports de la continuité territoriale ainsi que Toulon, Nice et Marseille, également pour toutes autres destinations.

Motifs :

- ✓ Prise en compte des amendements de la proposition de loi libérale « Transmanche-Méditerranée » sur les lignes régulières internationales à passagers sous pavillon français 1^{er} registre, pour le respect de l'obligation d'établissement et de pavillon, uniquement d'un des deux pays concernés par les liaisons, avec des règles de réciprocité et de coopération.
- ✓ Application et renforcement de la législation nationale au cabotage national entre la Corse et le continent, ainsi que sur les lignes régulières à passagers France-Maghreb, avec l'obligation du pavillon français 1^{er} registre et le décret de la flotte stratégique française, ainsi que l'interdiction de toute concurrence déloyale avec des navires armés sous pavillon étranger, en dehors de celui du pays d'établissement qui ne peut être qu'un des deux pays où la société commerciale s'établit, sans être équivalent au R.I.F, dans un cadre de co-développement durable.
- ✓ Coopération nouvelle et durable avec les compagnies maritimes fret et passagers et les pays du Maghreb, Algérie, Tunisie et Maroc, au service d'un co-développement porteur d'emplois, de paix et de prospérité, avec de nouveaux navires écologiques en Méditerranée
- ✓ Respect de notre accord Pacte Social avec l'élaboration des plannings du personnel CDI sur la base de 15 jours d'embarquement et leur respect par la planification, sauf volontariat et situation partagée avec le marin sans aucune forme de pression psychologique ;
- ✓ Modification de la procédure conduite du marin avec l'envoi de ses billets de passage avec prise en charge de sa cabine et nourriture à bord lorsqu'il passe à bord, ou de tout autre moyen de transport.
- ✓ Passage du coefficient de taux de congés-repos journalier fixé à 0,92 par journée pleine d'embarquement, à 1 pour 1, avec le maintien de leur pouvoir d'achat annuel.
- ✓ Signature de l'accord de fin de carrière intergénérationnel de transmission des savoirs et de renforcement de l'encadrement du rôle de l'encadrement Maistrance en relation avec la Hiérarchie Officiers
- ✓ Signature d'un accord de promotion Sociale pour tous les services (Pont, Machine, et AD SG) permettant aux Assistants ayant occupé la fonction à minima 36 mois effectifs, d'accéder aux besoins des premières fonctions d'Officier, par un dispositif de VAE adapté aux réalités professionnelles et certifié par diplômes reconnus.
- ✓ Suite au rapport commandé et exécuté par l'ancien Préfet LALLEMENT qui porte bien son nom, maintien et amélioration de notre régime spécifique ENIM avec le plein emploi sous pavillon français 1^{er} registre dans les secteurs exclus du RIF par une nouvelle loi et le décret de la flotte stratégique française. Fin immédiate du scandaleux emploi ENIM-pension ENIM et revalorisation des catégories.
- ✓ Maintien de nos Conventions Collectives Nationales séparées avec les collègues, Pex et Officiers
- ✓ Régularisation et transfert des cotisations du régime général au régime ENIM des personnels féminins de Corsica Línea pour l'entièreté de leur carrière de navigante, à l'identique des personnels A.D.S.G de Brittany Ferries transférés de la société SESRESTEL à la BAI.


Le Secrétaire Général
Frédéric ALPOZZO


Le Délégué Syndical
André ANASTASIO

(*) La sécurité à bord, le débarquement des passagers et le déchargement des roulants accompagnés seront assurés

