

Communiqué de presse

10 ans après l'Erika, la France s'apprête à renoncer à son dispositif intégré de contrôle et de sécurité des navires

10 décembre 1999, le pétrolier Erika faisait son « trou dans l'eau » et vomissait 10 000 tonnes de pétrole sur des centaines de kilomètres du littoral français. Ce navire poubelle, battant pavillon de complaisance maltais, venait d'être inspecté par la société de classification RINA.

Refusant tout fatalisme en matière de pollution maritime, **la France décidait alors de se doter d'un système de contrôle indépendant et performant en renforçant les Centre de Sécurité des Navires**. L'initiative de la puissance publique porte ses fruits, le pavillon français se distingue régulièrement parmi la liste blanche des pavillons de qualité au classement du « Memorandum of Understanding de Paris. » **Pour combien de temps ?**

Décembre 2009, le gouvernement sous la pression des armateurs, s'apprête à démembrer le dispositif de contrôle des navires. L'abrogation du décret n° 84-810 du 30 août 1984, relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, est dans les tuyaux.

Vers une politique de contrôle à deux vitesses ?

Une vente à la découpe du dispositif de contrôle des navires est en préparation : les navires de plus de 500 UMS, partie rentable, donnés aux sociétés de classification, les navires de pêche de moins de 12 mètres, les plus exposés aux risques, livrés à eux même et à l'autocontrôle ; l'État conserverait, la flotte jugée sensible, les navires à passagers.

La CGT s'oppose à ce projet qui menace la garantie d'un contrôle fort, fiable et indépendant. Dans le système envisagé, le lien commercial induit entre l'armateur et le vérificateur porte le germe de l'arbitraire, de la soumission de l'autorité à son commanditaire.

Les armateurs les plus libéraux ne s'y trompent pas. Pourquoi demanderaient-ils à payer pour un service qu'il leur est rendu aujourd'hui efficacement et gratuitement si ce n'est pour en avoir pour leur argent, c'est à dire pour pouvoir faire pression et rendre les sociétés de classification moins exigeantes ?

La pêche artisanale, composée de petites unités familiales, va subir les conséquences lourdes de la dérégulation envisagée. Sans compter le coup humain que paieront les marins du fait de la dégradation prévisible de la sécurité à bord consécutive à l'arrêt des visites périodiques de sécurité, les expertises techniques seront désormais à la charge des petits pêcheurs et les cotisations d'assurance vont devenir exorbitantes.

La CGT note que ce projet est également décrié dans les rangs des armateurs consciencieux. Ceux qui ont investi dans des navires modernes et biens entretenus ne redoutent pas les contrôles. **Des armateurs exigent le maintien du dispositif actuel, gratuit** et refusent de payer pour des contrôles laxistes à la solde des armateurs négligents.

Ambition maritime : la France en dessous de la main

Pour satisfaire aux recommandations Communautaires définies dans le projet de décret du paquet *Erika III* et l'évolution du contrôle des navires étrangers (*NIR*), la France doit adapter son dispositif de contrôle des navires.

De l'aveu même du conseiller Mer de Jean Louis BORLOO, Michel PELTIER, l'État aura une « extrême difficulté » à répondre à l'obligation de renforcer le dispositif. Et le conseiller d'ajouter que faute de moyen **l'État « bricole » comme il peut**. (JMM 29.01.2010, p 4).

Depuis dix ans, l'effort de renforcement des Centres de Sécurité des Navires n'a pas été maintenu. L'effort consenti par le gouvernement de 1999 à 2002 s'est « dissipé sur les rochers » faute de persévérance.

Le rappel des retraités

Actuellement, les effectifs des Centres de Sécurité des Navires sont notoirement insuffisants. La prise en compte de cette filière technique par le ministère n'est pas appréhendée. Le dispositif a été laissé à la dérive, les services font face aux obligations communautaires en dérogeant à la réglementation du travail au mépris de la santé et de la sécurité des agents.

Pour l'immédiat, le ministère évoque le recours aux retraités, « **papis vacataires** », ce qui est un **non-sens économique**, ces contractuels coûtant 50 % plus chers qu'un fonctionnaire, et un **paradoxe en période de crise et de chômage massif**.

Aujourd'hui, le dogme de la Révision Générale des Politiques Publiques (RGPP) qui interdit tout recrutement de fonctionnaire, sans discernement, empêche la mise à niveau requise des équipes d'inspection des navires.

La solution évoquée ? L'externalisation !

Ainsi, le gouvernement crée les causes, en asphyxiant les services publics, pour imposer les solutions, la privatisation avec à chaque fois les mêmes résultats : une baisse de qualité du service rendu et une augmentation du prix.

N. Sarkozy et J.L. Borloo nous mènent en bateau

Le ministère de l'écologie, chargé de la mer, passe par-dessus bord l'ambition maritime de la France affichée par Nicolas Sarkozy le 16 juillet dernier. Il piétine les engagements Grenelle de la Mer n° 88, 113, 114 et 119 relatifs à l'inscription de la France dans une démarche d'exemplarité pour le contrôle et la surveillance, la préservation des vies, l'amélioration des compétences maritimes de son administration et le développement de la responsabilité sociale et environnementale des acteurs économiques.

Le projet du gouvernement prendrait le contre pied de toutes les recommandations émises en matière de sécurité maritime par les organisations syndicales et les ONG. **Pourtant les moyens existent.**

Le programme « Sécurité et Affaires Maritimes » qui porte principalement les missions de service public de gestion des pêches et d'inspection de la sécurité des navires, sert de « **vache à lait** » **pour les armateurs**. En 2010, le programme est en augmentation de 3,8 %. Amélioration des contrôles et de lutte contre les pollutions ? Pas du tout !

Sur les 135 M€ votés par les parlementaires, 5 % vont au contrôle des pêches, 0,6 % à la sécurité des navires et 60 % aux allègements de cotisations sociales pour garantir la rente aux actionnaires des sociétés de transport maritime.

Solutions et avertissements

La CGT conteste la dérive actuelle des cadeaux fiscaux qui appauvrissent l'État et menacent ses services publics.

La CGT propose de réorienter les budgets publics sur les missions régaliennes d'intérêt général par la diminution de 10 % des niches fiscales octroyées aux armateurs, équivalent financier d'une augmentation de 100 % des moyens alloués au contrôle des navires, à la protection de l'environnement et à la lutte contre les pollutions.

La CGT-Mer prévient que si le gouvernement ne renonce pas immédiatement à son projet de destruction du dispositif de contrôle des navires, elle appellera à une mobilisation durable de toute la filière maritime qui exposera la France aux sanctions communautaires en matière de défaut des obligations de contrôle de sécurité des navires, de manquement au contrôle des pêches et d'insuffisance du suivi de la qualité sanitaire des coquillages.