

Sécurité Maritime : entre privatisation et abandon le MEDDTL s'assoit sur les engagements du Grenelle de la Mer

Les fédérations de syndicats maritimes sont « vent debout » contre le projet de réforme de la sécurité maritime. Sans concertation avec les organisations syndicales concernées, le Gouvernement entend décider de tronçonner le dispositif intégré de sécurité maritime, édifié après la catastrophe de l'Erika, pour confier la partie juteuse du contrôle de sécurité des navires de jauge brute de plus de 500, aux sociétés privées de classification.

Le secteur à risque, non rentable, qui concerne les navires de pêche de moins de 12 mètres, serait quant à lui laissé à l'abandon faute d'agents de l'Etat en nombre suffisant pour assurer les visites périodiques (inspection de sécurité et inspection du travail).

Quelle tartuferie, traduction concrète des conséquences directes des réductions d'emplois initiées par la RGPP ! Les marins et les Fédérations syndicales représentant les agents chargés de l'Inspection de la Sécurité des Navires ne peuvent l'accepter.

Alors que l'encre du Grenelle de la mer n'est pas encore sèche, le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable des Transports et du Logement, renoncerait à ses engagements 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 président des riches continue de distribuer ses cadeaux aux patrons :

Les armateurs qui ont initié la réforme de la sécurité des navires, obtiennent du Gouvernement le transfert des missions et des prérogatives de pouvoir public, à des sociétés privées de classification. Le conflit d'intérêt est patent, ils seraient « juges et parties ». En exemple, Philippe Louis DREFUS, patron de Louis Drefus Armateurs et ancien président de l'Association des armateurs européens, siège au conseil d'administration du Bureau Véritas aux côtés d'Ernest Antoine Sellière qui en détient 52 % du capital.

L'affaire est profitable pour le Bureau Véritas. En effet, si l'activité du groupe dans le secteur maritime ne représente que 12 % du groupe, celle-ci est la plus rentable. En 2009, elle avait dégagé une marge de 31,2%, contre une moyenne de 16,4% pour l'ensemble du groupe.

Ainsi, sous couvert de modernisation et de rationalisation du contrôle de la sécurité des navires, c'est avant tout un cadeau supplémentaire, sonnante et trébuchante, qui est fait au secteur privé.

Vers un contrôle à deux vitesses :

Comment le Ministère de l'Ecologie, dont la ministre avait réaffirmé, dès son entrée en fonction, ses attributions sur le champ maritime, peut-il sérieusement pousser à une réforme qui laisse à l'abandon la sécurité des navires de pêche de moins de 12 mètres, flotte d'une moyenne d'âge de plus de 24 ans ?

Le dispositif actuel, assuré par l'Etat au moyen de visites périodiques serait revu par un contrôle de second niveau. Ainsi, la mission des fonctionnaires qui assurent aujourd'hui le soutien technique et le conseil gratuit auprès des petits patrons évoluerait en pur rôle de répression. L'élément majeur de la politique de prévention serait abandonné pour laisser place au tout répressif.

Avec l'abandon des visites périodiques réalisées par l'Etat, institué par cette réforme, la veille régulière sur la sécurité des navires de pêche et ostréicoles de moins de 12 mètres sera laissée à l'appréciation et à la bonne volonté des armateurs.

Les conséquences sont dorénavant et déjà attendues : la qualité de la flotte va baisser, les accidents vont augmenter et les primes d'assurance vont s'envoler au détriment de la sécurité des marins, des emplois et de l'économie de la filière. Pour compenser le surcoût, les pêcheurs devront accentuer l'effort de pêche sur la ressource, orientation contraire aux engagements du Grenelle de la Mer.

La délégation des navires de plus de 500 UMS (Unité de tonneau de jauge brute) aux sociétés de classification crée un lien de subordination entre contrôleurs et contrôlés.

La perte de neutralité et d'indépendance du contrôle, exercé par l'Etat, sera gravé dans le marbre.

Les armateurs ne s'y trompent pas. C'est bien ce pouvoir de pression sur les contrôles privés qui est recherché. Pourquoi demanderaient-ils à payer pour un service qui leur est rendu efficacement et gratuitement si ce n'est pour avoir un retour sur investissement ?

La marchandisation du contrôle de la sécurité des navires répond à la logique libérale de privatisation des missions publiques. L'approche dogmatique, contraire au bon sens se moque qu'au final ça coûte plus cher et ça fonctionne moins bien !

Un front syndical s'élève pour dénoncer cette « braderie » du dispositif intégré de sécurité maritime.

Lors de la présidence française de l'Union Européenne, Nicolas Sarkozy s'est enorgueilli d'avoir fait ratifier « le paquet Erika III ». Entre le parole et les actes, le Président de la République n'est pas à une contradiction près. Après l'effet d'annonce, force est de constater que les moyens nécessaires pour répondre aux directives européennes n'ont pas été déployés.

La France, sous contrainte de la RGPP et du non remplacement d'un fonctionnaire sur deux, fait le choix du scénario de privatisation, poussant plus loin même l'esprit des orientations de BRUXELLES qui n'impose pas une telle déréglementation. Ainsi, la France, liée par les engagements du Grenelle de la mer, négociés par le collège à 5 (Etat, Collectivités locales, Patronat, Organisations syndicales et ONG et associations) s'assoit sur ses déclarations d'intention et abandonne le secteur maritime et les salariés.

Les organisations syndicales du secteur font des propositions, elles sont mesurées et chiffrées.

Il manque 100 Inspecteurs de la Sécurité des Navires pour garantir un service public de qualité, performant et indépendant. Dans le même temps, la RGPP ampute 189 emplois dans le programme 205 « Sécurité et Affaires Maritimes.»

L'affaiblissement du service public maritime est un contre sens. Le but non avoué est le transfert vers le privé et la facturation des missions de service public. Ainsi, le gouvernement crée les causes, il appauvrit les services publics pour imposer les conséquences, le recours au privé. Le rapport d'impact du projet de décret de privatisation de la sécurité maritime ne contredit pas la CGT, le but de la réforme énoncé dans le document sonne comme un aveu : « *le transfert de l'instruction des dossiers « pavillon » aux sociétés de classification agréées, permettra d'absorber la surcharge de travail liée à l'inflation réglementaire !* » (SIC)

Financer un service public indépendant : prendre l'argent là où il est !

Le programme SAM représente 135 millions d'euros. Seulement 0,6 % va à la sécurité des navires quand près de 60 % vont à l'exonération de cotisations sociales aux armateurs. Il y a donc matière à mobiliser les ressources existantes, aujourd'hui confisquées par le patronat sous les diverses exonérations et défiscalisations, en faveur du financement destiné à assurer un service public gratuit et de qualité sans mettre en péril la survie des entreprises.

Le gouvernement doit revenir à la raison, concerter avec les représentants des marins et des personnels des Affaires Maritimes, et renoncer au passage en force

Le représentant national Mer au
bureau Fédéral de la FNEE-CGT
SG-adjoint du SNPAM-CGT

Nicolas MAYER