

## TRIBUNE



# Donner aux Centres de sécurité des navires les moyens d'assurer leurs missions

Syndicat national des personnels de l'administration de la mer CGT

Suite à la parution dans l'édition du « marin » du 20 septembre, d'un article rapportant la situation d'un patron pêcheur et de ses deux matelots bloqués à quai et interdits de prendre la mer faute d'avoir un permis de navigation en cours de validité, le Syndicat national des personnels de l'administration de la mer CGT souhaite communiquer sur la situation des Centres de sécurité des navires (CSN).

Dans cet article paru dans l'édition du 20 septembre du *marin*, le patron, impuissant et stupéfait, rappelle qu'il a demandé depuis juin, et à plusieurs reprises aux services en charge de l'inspection des navires et de la délivrance du « sésame », de venir contrôler son navire. Le service concerné confirme et s'explique : « **Nous n'avons plus assez d'agent !** »

Alors que se discute un budget 2014, placé sous le sceau de l'austérité en raison du redressement des finances publiques, des marins pêcheurs français sont condamnés à rester « sac à terre », en chômage technique, faute d'une administration de la mer en capacité d'exercer un service public régulier. Si certains n'avaient pas fait le lien, la baisse de moyens des ministères a un impact direct sur la vie économique du pays. Ainsi se pose la problématique de l'article du *marin* sur la situation du Centre de sécurité des navires (CSN) de Cherbourg, reflet local d'un problème systémique et national aux Affaires maritimes.

La pêche est le secteur professionnel le plus accidentogène, les conséquences, hélas, se paient souvent en coût humain. La flotte de pêche française est composée de quelque 7 000 unités, dont 80 % de moins de 12 mètres d'une moyenne d'âge de 25 ans, dont 1 700 ont un âge moyen de 35 ans et plus. Le cas rapporté par le *marin*, dont le patron a navigué 37 ans sur le même bateau, en est la parfaite illustration.



## Une sécurité de la flotte dégradée.

Le caractère particulier et sensible du métier de pêcheur ainsi que l'âge des navires concernés, ont conduit les pouvoirs publics, en 2011, alors qu'il déléguait aux sociétés de classification privées l'inspection des navires de plus de 500 UMS, à conserver les visites de sécurité des navires de pêche sous gestion directe de ses services publics. Cette position, ardemment défendue par la CGT au Comité technique ministériel, reposait sur le constat d'efficacité et l'évidence économique.

En effet, les services des Affaires maritimes lorsqu'ils sont normalement armés, effectuent une mission de prévention auprès des marins, d'accompagnement technique, de conseil, de vigilance et, lorsque cela s'avère nécessaire, de contrôle et de police. Autant d'action de proximité et de service public qu'un prestataire privé n'aurait pas accomplies. Le format alors envisagé par le ministère était de faire un état des lieux de la flotte, de verser la gestion des contrôles au privé et de ne conserver que les missions régaliennes de police et de répression.



## Des services exsangues.

Les conséquences délétoires étaient triples : d'une part sans la pression constante des services de l'État, la sécurité de la flotte se serait inévitablement dégradée et les accidents auraient été plus fréquents, d'autre part les primes d'assurance auraient augmenté alors que le coût des visites privées aurait contribué à plomber l'équilibre économique des entreprises. Enfin, les marins pêcheurs auraient été contraints de « taper » davantage dans la ressource pour assurer la survie de leur activité. Le gouvernement avait alors renoncé à son projet.

Dès lors, qu'a-t-il été fait pour permettre au Centres de sécurité des navires d'assurer leurs missions ? Rien ! Parallèlement le paquet Erika III est entré en vigueur pour le contrôle des navires de commerce. Un effort supplémentaire en terme d'objectif de visites dont les cibles et les résultats sont fixés par la Commission européenne a été demandé aux services. Avec seulement une centaine d'agents au plan national, les services des Affaires maritimes effectuent plus de 14 000 visites chaque année sans possibilité matérielle d'en effectuer davantage. L'obligation de résultats augmente, les services sont exsangues. L'État ne remplira pas ses obligations communautaires cette année.

Pourtant, les agents sont soumis à des contraintes croissantes : placés en régime d'astreinte en semaine, le week-

end et les jours fériés, ils sont mobilisables jour et nuit. Ils ne comptent pas leurs heures, ne les récupèrent pas et interviennent régulièrement en dépasement des garanties minimales.

Si l'on ajoute au tableau une situation statutaire inique, un régime indemnitaire parmi les plus bas du ministère et une quasi absence de perspective de carrière, chacun a le devoir de s'incliner devant la conscience professionnelle des inspecteurs de la sécurité des navires qui portent à bout de bras une mission de service public et dont le dévouement pallie le dénuement. Ce propos n'est pas une forme rhétorique, la sécurité du pavillon français vient d'être classée au premier rang mondial. On le doit au recrutement universitaire des inspecteurs, à leur formation, à leur compétence et à l'ardeur qu'ils mettent à la tâche.



## Une politique de recrutement inadaptée.

Au-delà des belles paroles sur les nécessaires réductions d'effectifs, « la possibilité de faire mieux avec moins », le principe de réalité finit par s'imposer. Avec une réduction de 189 emplois dans le cadre de la Révision générale des politiques publiques (RGPP) sur un effectif de 1 500, toutes missions confondues, les services des Affaires maritimes sont à l'os, il n'y a plus rien à gratter.

Les intentions et propositions du Grenelle de la mer sur l'adéquation missions / moyens ont été passées par dessus bord.

Les Assises de la mer, grand raout où chacun y est allé de sa revendication particulière, n'ont pas permis la nécessaire analyse de fond et de stratégie promise dans le projet présidentiel du Défi maritime français.

Que dire du ministre de la Mer, dont les déclarations d'intention se succèdent et qui n'a pas dénié rencontrer la première organisation syndicale de son administration depuis qu'il est aux affaires ? La situation actuelle ne tombe pas du ciel, elle est le fruit d'arbitrages politiques et d'une politique de recrutement inadaptée. Sur les



Lionel Fageau

Le manque de moyens dévolu aux CSN impacte fortement la flotte de pêche française vieillissante.

cinq derniers exercices, les Affaires maritimes ont recruté, chaque année, une quinzaine d'administrateurs pour seulement un inspecteur. Le résultat est là, des cadres positionnés sans agents à encadrer, des services administratifs sous-dotés et des CSN sans inspecteur.

Pourtant, les propositions de la CGT, pour partie pointées par un rapport de la Cour des comptes, sont concrètes, pertinentes et, pour avoir été entérinées dans les Grenelles, font l'objet d'un large consensus : il manque au plan national 40 inspecteurs de la sécurité des navires. Le manque d'attractivité du métier, souligné par le rapport de la Cour des Comptes et constaté pour l'armement des services doit être résolu par l'amélioration des conditions de travail, la reconnaissance du statut hautement technique des missions et l'amélioration catégorielle. Soit ni plus ni moins que l'alignement sur les métiers équivalents qu'ils soient à l'industrie pour l'Inspection des installations classées ou au ministère de l'Écologie, à la Direction générale de l'aviation civile pour le contrôle des aéronefs.

À y regarder de près, la dépense est mesurée. Mise en perspective au regard des enjeux pour nos marins pêcheurs ou pour notre flotte de commerce, elle devient ridicule dès

lors qu'on veut bien sortir de la lecture strictement comptable actuelle dans laquelle notre pays s'enlise.

Le propos serait incomplet s'il ne traitait pas de la question institutionnelle et fondamentale du service public dû aux professionnels de la mer. Le service public est une part mutualisée et, en quelque sorte, socialisée, de la richesse nationale. Il concourt à l'égalité entre citoyens. C'est l'un des piliers de la République sociale. Ce choix d'organisation a été fait par les Français, sa pertinence d'amortisseur social est démontrée en période de crise. Il est facteur d'efficacité économique.

Pour ces raisons, nos institutions ont placé l'obligation de continuité du service public au plus haut niveau de nos textes de référence. Le principe de continuité a valeur constitutionnelle, il s'impose à la loi.

À l'heure où s'écrivent ces lignes, la loi budgétaire 2014 est discutée au Conseil des ministres. Inscira-t-elle pour sa partie « politiques maritimes » les lignes budgétaires vitales ? Rien n'est moins sûr. Aussi, devant l'incapacité des services à assurer leurs missions, bientôt reviendra le serpent de mer de la nécessaire privatisation. La CGT ne laissera pas faire, les marins français n'avalent pas la couleuvre !