

Privatisation du Contrôle de la Sécurité des Navires

Les objectifs du projet de réforme présentés par la Direction des Affaires Maritimes sont doubles : **réduire les missions des Centres de Sécurité des Navires** afin de pouvoir continuer à réduire régulièrement leurs effectifs, **offrir aux sociétés de classification et autres sociétés privées de contrôle** et de certification de nouvelles parts de marché.

Comme en 2012, nous nous opposons à cette réforme car nous pensons d'une part que **la sécurité des travailleurs de la mer et la prévention de l'environnement ne doivent pas être déléguées à des sociétés privées** qui ont des relations commerciales avec les entreprises qu'elles sont supposées contrôler. Et d'autre part, qu'il est illusoire de croire que l'État conservera une expertise sur ces sujets dès lors que ses agents ne monteront qu'occasionnellement sur les navires.

Dans le détail ce nouveau projet en gestation depuis plus d'un an, entend terminer le régime de visites de sécurité actuel de tous les navires de moins de 24m et le remplacer par un régime déclaratif. On parle ici de façon indiscriminée : des navires de pêche (secteur d'activité le plus accidentogène), des navires à passagers (dont un nombre important sont sous le régime de DSP), des navires de charge (notamment ceux des travaux maritimes avec engins de levage).

La Direction des Affaires Maritimes a certainement perdu sinon la raison au moins le sens des mots car il n'y aucun lien logique entre ces mesures et l'objectif affiché de "*maintien du niveau de sécurité actuel!*"

A tout le moins, avant de poursuivre et d'élargir la délégation initiée il y a 5 ans, une démarche raisonnée aurait consisté, au préalable, à évaluer l'effet de l'espace des visites mis en œuvre en se rapprochant des acteurs de terrain avant de se lancer dans l'inconnu. **Vous auriez alors vu que la dégradation du niveau de sécurité est déjà à l'œuvre.**

Pareillement et alors qu'aucun bilan de la réforme de 2012 n'est disponible, le projet entend déléguer aux sociétés de classification les visites de sécurité de tous les navires de plus de 24 m (navires spéciaux, navires à passagers) qui opèrent de par le monde.

Cette mesure pose deux problèmes majeurs : d'abord comment avec l'ersatz de contrôle de 2ème niveau déjà en vigueur contrôler l'activité de sociétés dont les pratiques quoique documentées sont très loin d'être homogènes à la surface du globe ?

Ensuite **comment l'État va-t-il continuer à développer une expertise précise des systèmes techniques existant ou à venir** (combustible GNL, pile à combustible, navires autonomes) sans que ses agents ne se confrontent régulièrement aux problèmes engendrés par leurs utilisations et aux mesures de sécurité fonctionnelles ou opérationnelles mises en œuvre ?

Pour équilibrer l'abandon de ces deux pans de l'activité des CSN, sont esquissées dans votre projet deux nouvelles mesures : le fameux renforcement du contrôle de 2ème niveau, sentence creuse qui masque un désarroi latent ainsi que la mise en place de contrôles inopinés et de campagnes ciblées auxquels se rattacherait un régime de sanctions administratives.

La CGT pose la question : combien de visites spéciales ont eu lieu depuis 2012 sur les navires de charge délégués aux sociétés de classification ? A notre connaissance : aucune à epsilon près.

Pourtant ce devait être la porte d'entrée du contrôle de 2nd niveau. Et s'il est prévu maintenant que les agents profitent des audits pour faire des visites spéciales ciblées, alors c'est la fin des audits également. Ces audits pourraient se réduire à entraîner l'équipage de nos navires à passer avec succès un contrôle par l'État du port.

Quant au navire de moins de 24 m, comment croire qu'un contrôle inopiné en exploitation et donc nécessairement superficiel, puisse être préférable à un contrôle planifié, exhaustif et hors exploitation? Les ISNPRPM ont noué depuis des années des relations de confiance avec les armements, basées sur leur professionnalisme et sur la pédagogie déployée pour réaliser certes un travail de certification mais surtout de prévention des risques. **Les ISNPRPM sont avant tout des préventeurs et non des gendarmes, un tel changement de culture de travail ne sera pas accepté.**

La projet prétend ensuite développer l'expertise des inspecteurs. Pour cela il substitue finalement à l'expérience qui s'acquerrait sur les navires, des formations continues obligatoires. Cette mesure pourrait être intéressante sous réserve que se développent les liens de l'ENSAM avec l'ENSM et les autres universités scientifiques, et quitter l'entre-soi « affmar ». Quant au "capacity building" de l'EMSA, qui était à l'origine un catalogue de formations pour le voisinage de l'Europe et sur lequel il faudrait maintenant s'aligner, cela ressemble à une blague : l'ambition de formation des agents de l'État français est-elle comparable à celle de la Géorgie ou de la Moldavie ?

Revoir les niveaux de qualifications en supprimant la ségrégation entre A et B est une bonne chose, mais la CGT n'acceptera pas qu'un B fasse un travail de A et endosse les mêmes contraintes et responsabilités sans avoir le régime indiciaire afférent.

Enfin et c'est le plus important, **cette ébauche de projet prévoit de tailler les effectifs d'un bon quart.**

Aucune étude sur l'impact géographique des coupes claires, ne nous est présenté.

Des CSN fermeront-ils ? Des antennes ? Comment réduirons-nous d'un quart d'ici à 2 ans ?

Attendrons-nous les départs en retraite ? Vu la pyramide des âges et l'allongement de la durée au travail, rien n'est moins sûr.

Enfin, puisque le pli semble pris de tout passer par-dessus bord. Profiterons-nous du mouvement en marche pour rendre cette administration totalement civile, puisque l'ISN sous statut militaire aurait la contrainte de la mobilité imposée ?

En résumé nous nous opposons à ce projet car :

- Ses objectifs ne reflètent pas l'ambition maritime que devrait avoir notre pays,
- Il organise la dégradation de l'expertise technique des agents de l'État,
- Nous ne sommes pas dupes de la vacuité du contrôle de deuxième niveau,
- Nous sommes convaincus que le travail de préventeur est plus efficace que celui du gendarme,
- Les effets sur les services et les agents n'ont pas été correctement évalués.

La CGT est favorable pour travailler à l'amélioration du service public. La méthode envisagée consiste en un pari pascalien. Les conséquences potentielles pour la sécurité des marins et des navires sont trop importantes pour que la CGT accompagne ainsi, un saut à l'aveugle, dans l'inconnu.