

COMITE REGIONAL CGT BRETAGNE

SECURITE MARITIME

Le TK Bremen, pose les questions de la sécurité maritime dans son ensemble, les responsabilités de l'Armateur, de l'Etat sur les ports et de l'action de l'Etat en mer, de la politique maritime européenne et des pouvoirs publics sont mis à l'index.

L'échouage du TK Bremen sur le littoral Breton, dont les causes seront déterminées par le bureau enquête accident mer (BEA mer), fait poser de multiples questions sur les actions, mobilisations et moyens des différents acteurs de l'Administration de la mer, dans le domaine de la sécurité maritime sous l'autorité du Préfet maritime et des Préfets terrestres: les services du contrôle de la sécurité des navires (centre de sécurité des navires), la police portuaire (capitaineries), les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), POLMAR mer et les centres POLMAR-terre, le remorquage d'intervention, d'assistance et de sauvetage en haute mer, les phares et balises pour assurer la sécurité de la navigation et signalisation maritime, chacun jouant son rôle et assumant ses responsabilités dans le cadre de ses missions régaliennes et de service public, avec les moyens budgétaires et humains qui leur sont attribués.

Tout d'abord, si au cours de ce naufrage aucune victime humaine n'est à déplorer, nous ne pouvons que nous en réjouir et la capacité des secours en mer a encore une fois démontré son efficacité.

Les capitaineries sont hors de cause, leurs missions de police portuaire doivent rester sous l'autorité de l'Etat quel que soit le statut du port maritime (GPM ou décentralisés).

En amont, il est établi, que les autorités de police portuaire n'ont agi que dans le sens de leurs responsabilités et des règles fixées par le code des transports et des ports maritimes. Elles ont cette mission délicate qui consiste à assurer l'autorité de l'Etat du port, auprès d'usagers multiples ayant des intérêts économiques et commerciaux divergents souvent en concurrence. Le professionnalisme des Officiers de port et des Officiers de port adjoints des capitaineries, tous anciens navigants, est reconnu par toutes les professions maritimes et portuaires pour toutes les activités liées à la sécurité, la sûreté et l'organisation du trafic maritime. Leur neutralité vis à vis des nombreux acteurs portuaires est un gage de sécurité, leurs décisions ne sont généralement pas contestées car ils privilégient en permanence leurs missions de sécurité au nom de l'Etat du port. Il faut sans nul doute consolider l'activité des capitaineries sur le plan nautique par la présence de système de régulation du trafic maritime (VTS) et renforcer leur support juridique, conformément au code des ports maritimes, par la mise en place de zones maritimes de régulation du trafic des chenaux d'accès, zones d'attente et de mouillage y compris en cas d'avis de tempête. Cela suppose également le renforcement des garanties statutaires du corps de fonctionnaires des capitaineries, que la réforme actuelle est loin de satisfaire. Elle ne peut faire l'économie d'un dialogue social approfondi.

La ministre de l'Ecologie déclare « réfléchir à une extension des pouvoirs des capitaineries pour leur permettre d'interdire la sortie en mer d'un navire sur motif météorologique ! »

Cette déclaration à chaud, ne convainc pas les professionnels que sont les gens de mer, bien au fait des pratiques de mouillage en cas de tempête, ni les Armateurs pour d'autres raisons liées à leurs intérêts commerciaux. La décision d'appareiller ou pas prise par le capitaine en respect du droit maritime, englobe, faut-il le rappeler, la pression commerciale à laquelle est soumis le capitaine, seul maître à bord.

C'est bien l'exigence d'une révision de l'approche du transport maritime, secteur pivot dans les échanges mondiaux soumis à l'exacerbation de la concurrence et à la dérégulation totale du secteur maritime, que revendique la CGT avec d'importantes dispositions sociales en faveur des gens de mer : ce qui suppose la lutte contre les pavillons de complaisance, la ratification par la France des conventions de l'OIT comme minima social pour les marins étrangers et en France la renégociation du volet social du RIF créé en 2005 et qui favorise le dumping social.

C'est bien aussi la nécessité de renforcer les contrôles de sécurité maritime en associant les inspecteurs du travail maritime pour les marins français et les inspecteurs internationaux pour les droits et conditions sociales des salariés des équipages étrangers (inspecteurs ITF) qui doivent être reconnus dans les dispositifs.

C'est le socle des propositions de la CGT au Grenelle de la mer en matière de transport maritime sans oublier l'exigence d'une nécessaire implication forte des pouvoirs publics pour garantir une maîtrise publique du secteur portuaire comme aussi la responsabilisation du Gouvernement sur les outils et moyens publics pour la mise en œuvre d'une politique maritime intégrée de la mer et du littoral (engagement N° 88).

Affaiblir le secteur public maritime et le service public rendu est un contre-sens.

Ces volets de la sécurité maritime et les questions de la Gouvernance sont une fois de plus englués dans la spirale infernale de la révision générale des politiques publiques (RGPP et réformes de l'Etat territorial)

Les annonces ou discours du Gouvernement au nom du Grenelle de la mer ne peuvent masquer les profonds décalages avec ces engagements négociés en collèges à cinq dans le processus du Grenelle (Etat, Collectivités, patronat, organisations syndicales, associations environnementales et d'usagers), dans la mise en œuvre de la politique de sécurité maritime intégrée tant en France qu'à l'échelle de l'Europe

Pour la CGT, ce naufrage s'inscrit dans une nouvelle crise majeure, à répétition sur le territoire littoral de la région Bretagne (12 ans après le naufrage de l'ERIKA » qui n'est donc plus un lointain souvenir depuis le 15 décembre 2011) où le gouvernement, est confronté à l'affaiblissement des services publics de sécurité maritime qu'il n'a de cesse de mettre à l'épreuve des réorganisations des services maritimes en façades (découpage des missions entre les Préfets maritimes et terrestres et rupture de leur organisation de travail intégrée) et des réductions des moyens humains à travers la logique comptable et dogmatique de la RGPP et de la réforme de l'Etat territorial.

Les conséquences de cette politique font entre autre, que les moyens d'intervention et opérationnels que l'Etat dispose sont insuffisants pour les centres POLMAR-terre et de gestion des situations de crise.

La CGT dénonce sans cesse, la responsabilité de l'Etat n'ayant pas mis les moyens à la hauteur des besoins identifiés par les personnels pour conforter un dispositif national de Contrôle de Sécurité des Navires (CSN) instauré depuis 1999 suite au naufrage de l'Erika. Pire, ne pouvant plus répondre à ses obligations européennes du contrôle à 100% des navires ciblés, le Gouvernement a opté pour la privatisation des visites de sécurité des grands navires de plus de 500 UMS à travers les sociétés de classification ayant parfois des conflits d'intérêt avec les Armateurs.

Sans oublier la quasi-absence de déploiement des moyens d'intervention et de sauvetage en haute mer dans le Golfe de Gascogne, depuis le départ du remorqueur «Abeille Languedoc » vers le détroit du Pas de Calais suite au retrait Britannique en matière de moyens d'intervention sur la mer du Nord. C'est aussi cela l'actualité de l'action de l'Etat en mer qui relève d'un intérêt général et donc du service public mais moins médiatisée que la création de la fonction de garde côtes par le Président de la République dans le livre bleu de la mer et suspendue aujourd'hui aux moyens mis en œuvre !

Il y a une compréhensible exaspération des populations face à cette nouvelle crise qui affecte le littoral breton.

Encore une fois, c'est le pétrole et fuel qui martyrisent! les zones protégées du milieu naturel sensible et remarquable dite NATURA 2000, et les zones ostréicoles proches avec un lourd impact économique, social et écologique. Le conseil régional de Bretagne a porté plainte et s'est constitué partie civile devant le Tribunal de grande instance de Brest où le capitaine du navire est entendu, pour rappeler, après le combat judiciaire de l'ERIKA, la nécessaire prise ne compte du préjudice écologique.

On ne peut que se féliciter des interventions de plus de 200 pompiers et des agents communaux sur place et de volontaires pour le nettoyage du littoral grâce à la volonté et la disponibilité des collectivités locales, mais on ne peut en dire autant de l'Etat qui s'est séparé de la quasi-totalité de ses moyens opérationnels sur les territoires et de ses ressources humaines de terrain.

La volonté affichée par le Gouvernement, discours après discours des ministres, et les déclarations du Président de la République au Havre et à Brest, ne font pas une politique maritime intégrée.

On ne peut s'empêcher de penser que le cycle des discours et annonces va aller bon train dans cette période pré-électorale. Gageons qu'elle puisse donner une impulsion à la création de la filière industrielle française de dépollution et de déconstruction des navires en fin de vie, engagement phare du Grenelle de la mer, que la CGT revendique depuis l'affaire affligeante du navire de guerre le « CLEMENCEAU » qui a fini sa course dans un chantier de déconstruction Anglais.

La CGT réitère sa demande, comme elle l'a exprimé au ministre de l'Ecologie en septembre dernier, d'une déclaration forte du Gouvernement engageant le processus d'expertise de plusieurs sites de nos façades maritimes en cours, à prendre en compte les potentiels industriels et économiques pour déboucher sur la mise en place de cette filière industrielle nationale.

Pour la CGT, la perspective de déconstruction du TK Bremen sur place pose, en termes d'enjeux économiques, sociaux, environnementaux et écologiques, la question de la mise en place d'une filière industrielle, à part entière qui doit participer à l'élaboration d'une politique industrielle et environnementale d'une ambition nouvelle.

La France se doit de se doter d'une filière cherchant l'excellence environnementale et sociale pour sortir des pratiques dangereuses pour la sécurité, la santé humaine et l'environnement du chantier. Ces exigences essentielles en matière de sécurité, de conditions de travail et de santé des travailleurs et de protection de l'environnement pour les installations de recyclage des matériaux et de leur transport, sont à prendre en compte dans l'opération et est à faire valoir pour les sites de la filière.

La CGT, avec l'ensemble des professions concernées et ses organisations en territoire, exige toute la transparence d'une part sur l'enquête en cours, et d'autre part, sur les avis d'experts de construction navale pour que le choix de déconstruction et de dépollution de ce navire réponde aux enjeux sociaux et environnementaux et de développement de l'activité industrielle de réparation, de construction et de déconstruction en complémentarité sur les différents sites envisagés pour la déconstruction et la dépollution.

Montreuil le 22 décembre 2011