

Pourquoi un autre Erika est probable. Ce n'est même qu'une question de temps.

jeudi, 29 novembre 2007 / Jocelyne Mallet

Texte diffusé le 9 novembre 2002, 10 jours seulement avant le naufrage du Prestige...

Il y a d'abord la Proposition de directive au parlement européen du 14 février 2001 sur l'accès au marché des services portuaires.
Puis les amendements à la directive européenne du 17 octobre 2001.
Puis la proposition modifiée de la directive, du 19 février 2002.
Et enfin les positions communes obtenues au Conseil des ministres des transports de l'Europe du 17 juin 2002.

Sommaire

[FONCTIONNEMENT DES PORTS - LES MARINS - LES NAVIRES - LA DIRECTIVE - TOUCHER N'EST PAS COULER -](#)

On n'en finit pas de tourner les pages. Mais au fait, pour quoi au juste ? Que dit-elle, au fond, cette directive ? Elle dit tout simplement qu'il faut envisager d'encourager les entreprises à se concurrencer sur des secteurs qui touchent de près l'intérêt collectif, dans une zone géographique, donc le port, qui depuis longtemps appartient à tous, puisque payée par les impôts de tous sur plusieurs générations. (Retenez : en vertu du système de péréquation [1] qui est le cœur du service public appelé maintenant service d'intérêt général).

FONCTIONNEMENT DES PORTS -

Pourquoi cette idée qui est présentée comme incontournable ? Parce que 90 % du commerce entre l'Union Européenne et les pays tiers passent par bateaux : c'est énorme. Que presque tout le pétrole importé par l'UE, transite par mer (soit 80 % du pétrole consommé). Et que 35 % du commerce intérieur se fait par voie maritime. Trois chiffres qui, à eux seuls, suffisent à montrer l'importance des services portuaires car dans un port il faut pouvoir accueillir des navires, c'est fait pour ça, sauf qu'on n'accoste pas un porte-conteneur de 6000 EVP (c'est-à-dire l'équivalent de 3000 camions de 35 tonnes) comme on gare sa Mégane. Il faut donc :

- ▶ des infrastructures adéquates : digues, quais ...
- ▶ un service pour guider les bateaux : le pilotage,
- ▶ un service pour les aider à accoster : le remorquage,
- ▶ un service pour les amarrer : le lamanage,
- ▶ un service pour les réapprovisionner : le soutage et les shipchangers,
- ▶ un service pour les contrôler : les officiers de port, la douane, la police.

Il faut ensuite :

- ▶ pouvoir décharger et recharger les marchandises transportées : cela concerne les dockers, les transitaires, les agents, les consignataires,
 - ▶ puis acheminer les marchandises (parfois les passagers) et qu'elles soient distribuées : par camions, par trains. Il faut donc des routes et des chemins de fer à proximité.
- Bref, les activités d'un port sont multiples, variées, très spécifiques et absolument capitales d'un point de vue stratégique : imaginez un port bloqué (un grain de sable quelconque venu se faufiler dans ces rouages si complexes) et c'est **tout de suite l'arrêt du commerce extérieur, une quasi-impossibilité de se ravitailler en pétrole donc plus de véhicules, pénurie de nourriture et autres biens de consommation**. L'économie est bloquée mais entendons-nous bien : *c'est toute l'activité humaine qui est paralysée*.
L'impact ne serait absolument pas le même pour une gare ou un aéroport.
D'où l'importance de ne pas prendre à la légère toute modification de l'organisation du domaine portuaire dont les interférences dépassent largement la zone géographique.

LES MARINS -

Nous avons parlé des ports, mais comme il n'y a pas de port sans navires, parlons des marins qui les mènent et qui sont si malmenés depuis quelques temps.

Les marins sont au mieux connus grâce à Coustau ou « Thalassa » : c'est dire si on est loin de la réalité.

Il y avait 16242 marins professionnels français (plaisance et commerce) en 2000 : rien en comparaison du nombre d'enseignants ou d'employés de la SNCF. Et comme par définition ils naviguent et travaillent de 10 à 16 heures par jour (légalement 14 heures), se regrouper pour défendre leurs statuts leur est très difficile : embarqués, ils n'ont pas le temps ; en congés, qui songe à donner encore de son temps pour la défense de son métier ? Ce sont les deux handicaps majeurs de ce secteur sur le plan social, offrant une voie royale à une politique dictée par les règles de la concurrence. Parmi ces gens de mer, on distingue communément les officiers pont (qui sont chargés de la navigation, du chargement et déchargement des marchandises) ; les officiers machine (chargés de la maintenance et de la conduite des moteurs) ; puis les équipages qui font la manutention et l'entretien au pont et ceux qui font la maintenance et l'entretien à la machine.

Pour former un officier au brevet complet de O1NM, le rendant « apte *toutes fonctions, toutes navigations* », il faut 4 ans d'école entrecoupés de 5 années de navigation, soit 9 ans au mieux. Néanmoins, il existe d'autres formations plus courtes, mais aux prérogatives plus restreintes. Or, la commission du Parlement européen est très claire : il manquerait aujourd'hui 13 000 officiers en Europe, 36 000 d'ici l'an 2006. Nous allons voir de quelle façon elle pense résoudre le problème.

Notons la disparition complète de l'officier électronicien radio à partir de 1995, alors que dans cette période

justement, les appareils électroniques et l'automatisation se sont de plus en plus sophistiqués : c'est un non-sens passé complètement inaperçu ! Cette charge et cette responsabilité n'ont fait que s'ajouter aux tâches des officiers pont.

LES NAVIRES -

Qu'est-ce qu'un navire ?

La question paraît presque inopportune. Pourtant il n'est pas inutile de connaître la spécificité de ce mode de transports pour comprendre à quel point ce secteur est sensible aux choix politiques, économiques et sociaux. Les impacts de ces choix ainsi que leurs conséquences sur les littoraux et le développement des points clés que sont les ports, sont primordiaux.

Les types de navires sont variés suivant le fret. On distingue, parmi les plus courants :

- ▶ Les pétroliers pouvant transporter 350 000 tonnes de pétrole, soit le plein de 10000 voitures.
- ▶ Les vraquiers (transports de blé, minerais, sel, bois, tôles, colis lourds, nourritures, ciment, bétail, huiles, vins, eau ...).
- ▶ Les RoRos : Ce sont les transporteurs de véhicules. Un navire de taille moyenne de cette catégorie charge environ l'équivalent de 3 Kms de bouchons de route.
- ▶ Les porte-conteneurs : il faut 3 000 camions de taille maximale pour vider complètement un de ces porte-conteneurs de dernière génération.
- ▶ Les ferries pour les passagers : un navire reliant la Corse au continent transporte l'équivalent des passagers d'une centaine de cars.

Un navire, c'est donc un véhicule aux capacités gigantesques qui a la particularité d'être soumis aux éléments eau et air, fondamentalement aléatoires et capricieux, et de plus assez difficilement maîtrisables. D'où la nécessité impérieuse de renforcer les principes de précautions et de sécurité (dont l'accès fiable aux renseignements météorologiques devrait faire partie).

100 camions-citernes (l'équivalent d'un petit caboteur) renversés sur la chaussée, cela provoquerait à coup sûr un impact médiatique et une très grande émotion. Pourtant cet incident énorme arrive souvent dans l'indifférence voire l'ignorance la plus totale, car il ne nous touche que lorsque les dégâts sont bien visibles sur nos côtes ou dans nos ports. Jamais lorsqu'ils ont lieu au large. De fait 70 pétroliers ont sombré pour la seule année 96, provoquant 70 marées noires à plus ou moins longue échéance : *qui en parle ? Devons-nous nous préoccuper uniquement de ce qui ce passe sous nos yeux ? dans l'instant ? et dans l'énormité ?*

LA DIRECTIVE -

Mais revenons à la directive.

La commission européenne, très consciente de l'intérêt économique vital et disons aussi lucratif pour les entreprises, du secteur maritime, a décidé en 1996, de mettre en place « une nouvelle stratégie en vue d'accroître la compétitivité de la navigation communautaire » (cf. l'Avis de la section Transports, ...).

Voici les cinq points fondamentaux de cette directive, qui changent radicalement l'organisation portuaire et maritime en général, parce qu'ils remettent en question les structures même de ce domaine sans garantir que leur mise en place préservera au minimum les conditions sociales, environnementales et de sécurité actuelles, alors qu'elles demanderaient à être améliorées.

1. La compétitivité au sein des services portuaires est-elle le moyen clé de « garantir l'efficacité globale des ports » ? C'est pourtant l'objectif majeur et prioritaire de la directive. Notons tout d'abord qu'il n'est dit nulle part pour quels motifs clairement définis il y a lieu d'accroître cette compétitivité. Les services de remorquage, de lamanage et de manutention, bien qu'incorruptibles, constituent des coûts mineurs pour un navire (en comparaison de leur combustible, par exemple). Instaurer une concurrence au sein de ces secteurs d'intérêt public ne diminuerait pas sensiblement l'économie des armateurs. Par contre, lorsque les coûts de main d'œuvre seront réduits pour soutenir la concurrence, en employant des roumains non formés et meilleur marché par exemple, il y aura tout lieu de craindre une diminution sensible de la qualité des services et infailliblement de la sécurité.

Car les problèmes de langue donc de communication entre les membres des équipages, n'ont rien d'anecdotique : faut-il rappeler le cas du naufrage récent causé par le Bow Eagle ? Pourra-t-on vérifier qu'un chef d'équipage italien comprenne les ordres de son second capitaine français, afin de les transmettre à ses matelots polonais ? Tout marin ayant navigué sous conditions internationales, donc avec de nombreuses nationalités à bord, touche quotidiennement du doigt, surtout en situations périlleuses, combien la langue peut être une barrière pour communiquer.

En fait, cette fameuse stratégie ne semble être qu'un postulat uniquement dicté par une morale du profit et de lobbying, et non un souci réel d'harmonisation économique. Les amendements qui ont permis au service de pilotage d'être ménagé dans le cadre de cette directive, peuvent s'appliquer à l'ensemble des services portuaires.

N'y a-t-il pas d'autres stratégies possibles à mettre en place ?

2. Que va apporter la délocalisation ? C'est le deuxième point **capital** de cette directive qui consiste à autoriser toute entreprise étrangère faisant partie de l'UE, à venir s'implanter et exercer son activité dans un pays, prenons la France, **selon les lois de son propre pays**. Soulignons que la directive est très explicite sur ce point puisqu'il est mentionné à l'article 2.4 que « les Etats membres **peuvent** exiger que les fournisseurs de services portuaires soient établis dans la communauté et que les navires utilisés exclusivement pour la fourniture de services portuaires soient enregistrés dans un Etat membre et battent pavillon d'un Etat membre ».

Prenons donc pour exemple la France, dont le Code du Travail et les lois sociales figurent parmi les plus élevés, et prenons l'Espagne, aux réglementations beaucoup moins strictes sur le plan social, ou bien Malte qui demande son entrée dans l'UE (et qui est un des paradis fiscaux les plus connus et les plus complaisants). On peut facilement

augurer qu'aucune entreprise maltaise ne viendra exercer en France en se pliant à la réglementation française, pour elle très défavorable. Car cela voudrait dire, pour aller vite :

- ▶ cotiser au régime de sécurité sociale donnant droit aux soins et congés de maladies,
- ▶ cotiser aux régimes de retraite,
- devoir un salaire minimum garanti, aujourd'hui de X euros, et se plier à une grille des salaires par niveau de qualifications,
- ▶ devoir employer une main d'œuvre qualifiée sortant d'écoles reconnues comme l'ENMM, qui auront délivré des diplômes reconnus pour leur niveau de compétence (c'est le cas de l'ENMM en France), et dûment validés par les Affaires Maritimes,
- ▶ entre 17 et 20 jours de congés par mois d'embarquement selon les conventions collectives propres à chaque secteur.

Inversement, une entreprise française sera naturellement attirée par des pays permettant les allègements fiscaux et sociaux d'un pays tiers. A moins qu'elle puisse employer, sur son territoire, par le biais d'une entreprise d'intérim internationale, un polonais ou un roumain qui sont les marins les moins chers du marché, ceci en vertu du mode 4 des AGCS. Concrètement, on pourrait trouver sur un navire, un matelot français et un autre polonais, l'un payé 1200 euros avec les avantages sociaux français, et l'autre « **900 \$ US par mois d'embarquement (y compris les congés, les heures supplémentaires, la nourriture, les primes et allocations diverses)** », comme le stipule le protocole d'accord en discussion entre les armateurs et les organisations syndicales. N'est-ce pas purement discriminatoire ? Et dès lors, comment garder des français à bord ?

Il est à noter que depuis le 1er janvier 2001, la législation communautaire permet à chaque pays membre de l'UE d'employer un quota important de marins étrangers (non formés et sans possibilité réelle de contrôle donc moins chers) sur les navires. Les récents naufrages mettant en cause des navires occidentaux (Erika : italien ; Bow Eagle : norvégien ; Jolly Rubino : italien ; Ievoli Sun : italien ...) ont tous fait suite à une législation permettant la délocalisation du personnel. Dès lors, on peut craindre que la directive amène jusque dans les ports les mêmes incidents tragiques.

En quoi l'auto-assistance permet à toute entreprise d'utiliser la législation du pays le plus avantageux pour exercer sur le lieu de son choix.

Son principe est défini comme suit : Art. 4 - « situation où un utilisateur d'un port se fournit à lui-même, **en utilisant son personnel et ses équipements propres**, une ou plusieurs catégories de services portuaires **conformément aux critères fixés dans la présente directive** ». Ce qui veut dire que toute entreprise, quelle que soit sa nationalité, aura accès aux marchés des services portuaires avec son propre personnel soumis aux conditions sociales du pays d'origine : donc, une entreprise chypriote pourra s'installer au Havre avec sa communauté et ses lois chypriotes, faisant une concurrence absolument déloyale, ne laissant aux entreprises autochtones d'autre choix que de se délocaliser.

De plus la directive prévient qu' « **elle ne peut accepter que le droit à l'auto-assistance soit réservé aux navires battant pavillon d'un état membre car cela ne serait pas conforme aux règles et obligations internationales** ». Nous sommes donc prévenus que ce principe est étendu à tous les pays, *quel que soit leur niveau de réglementation*.

L'auto-assistance renvoie en outre au mélange des fonctions : un matelot sera appelé à décharger lui-même son propre navire et sera donc docker ; un capitaine, parce qu'il touche « régulièrement » le même port, sera aussi pilote ; un mécanicien pourra être appelé à entretenir les moyens de manutention portuaires ... Et puisque nous sommes dans une logique de rentabilité, le but immédiat est de supprimer des emplois, voire des métiers, en même temps qu'on impose une surcharge de travail à une corporation qui n'en a nullement besoin. Un navire qui reprend la mer dans de telles conditions est un navire mené par un équipage déjà éprouvé par la fatigue avant même le premier coup de vent. On conçoit difficilement de prendre sa voiture après 15 heures de travail physique, c'est pourtant ce qu'on demande aux marins.

Comment la directive dérègle plutôt qu'elle n'organise.

§ 8- « ... l'objectif de l'action proposée, qui est d'assurer l'accès, pour toute personne physique ou morale établie dans la Communauté, au marché des services portuaires, peut être mieux réalisé par la définition de principes communs à tous les Etats membres . La présente directive **se limite au minimum requis pour atteindre ces objectifs et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin** » : en fait de limites, celles qui sont données aux entreprises sont tellement ténues qu'on peut se demander si elles existent encore, sachant qu'il est précisé au § 5 que « Le fait de faciliter l'accès au marché des services portuaires ... devrait se traduire par la suppression des barrières à l'entrée du marché pour les fournisseurs de services portuaires..., une réduction des coûts ... »

§ 13- « les fournisseurs de services **devraient avoir le droit** d'employer le personnel de leur choix. » Bien que se prévalant du souci de respecter les réglementations relatives à la formation et aux conditions de travail, la directive trahit bien ici sa véritable volonté de laisser les entreprises libres de faire n'importe quoi ...

Art. 15- « les normes sociales ne doivent pas être moins strictes que celles définies par **la législation communautaire applicable** ». Mais existe-t-elle, au moins ? Quelles sont les normes communautaires en termes de pavillon ? La libre concurrence n'autorise-t-elle pas le pavillon communautaire le plus « avantageux » de primer sur les autres ? Bref, de qui se moque-t-on ?

Le but est bel et bien de contourner les législations de chaque Etat (voire d'inciter chaque pays à modifier sa propre législation) pour faire primer une législation communautaire à peine ébauchée et donc peu contraignante. Limiter les règles, c'est donner une liberté accrue aux entreprises. Sommes-nous certains que c'est le bon choix pour garantir la protection de l'environnement, de la sécurité et des conditions sociales ?

D'autant que le rôle de l'Etat (qui est le représentant des intérêts de la collectivité dans son ensemble) est surtout réduit aux réparations.

Art. 13.1 - Recours- « les Etats membres veillent à ce que toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un

droit de recours contre les décisions ou les mesures individuelles prises en vertu de la présente directive par les autorités compétentes ou l'organisme gestionnaire du port. » : ceci est un pouvoir supplémentaire octroyé aux entreprises pour outrepasser les décisions de « l'autorité compétente » qui ne leur conviendraient pas. Ce droit de recours n'est pas sans rappeler l'ORD qui finit toujours par donner raison à l'OMC contre les Etats.

Art. 28 : L'Etat se voit pris dans la double contrainte de devoir jouer le rôle tout à fait légitime de responsable de « l'ordre public, de la sûreté et de la sécurité dans les ports ainsi qu'en matière de protection de l'environnement » alors que son autorité est de fait limitée par le pouvoir octroyé aux entreprises : mais en cas de catastrophe, qui sera responsable ? Les élus ont une responsabilité déterminante dans les choix et les décisions politiques qu'ils auront affichés, mais pourront-ils payer les dégâts d'une marée noire ?

Art. 17 - Compensations : L'Etat vend purement et simplement des secteurs financés par tous les contribuables, à l'image de ce qui est déjà en cours pour le terminal conteneurs de Fos. Dans quelle mesure est-ce acceptable ? Les citoyens ont-ils été informés ? A-t-on sollicité leur avis ? Quand, ce qui m'appartient en propre est vendu à un quidam sans que j'en sois informé, même dans mon intérêt personnel, cela ne relève-t-il pas de la spoliation ?

Art. 5 - Autorité compétente : Qui ? concrètement. Elle n'est pas plus définie que dans l'article 4. Sera-t-elle représentée par des fonctionnaires d'Etat, ce qui serait la meilleure garantie de la neutralité qu'on est en droit de lui demander ?

Art. 4 - Définition de la notion de « système portuaire » : Pour quelles applications les commissaires européens se voient-ils obligés de définir, en plus de la notion géographique de port, celle de « système portuaire » ? Cette question est une invitation à la transparence. L'Etat n'a-t-il plus le droit de jouer un rôle commercial, alors qu'il a investi dans cette optique, en équipant les ports de grues, stations de pompage, quais ... ?

Les Etats doivent être souverains au sein des institutions européennes par rapport à leurs choix économiques dont il leur incombe de donner des voies d'exercice aux entreprises **et non l'inverse**.

UNE CONTRADICTION FLAGRANTE ENTRE LES CONSTATS ET LES OBJECTIFS DE LA DIRECTIVE-

Forts de tous ces constats, ne sommes-nous pas en mesure de réaliser pourquoi un autre Erika est probable dès que la Communauté s'engagera dans la voie ouverte par la directive, et si les Etats membres refusent de prendre les mesures qui leur sont encore possibles ?

D'un côté, une étude commandée par la Commission elle-même pour préparer cette directive, a fait état le 23 avril 2001 que « 80 % des accidents maritimes sont dus à des erreurs humaines ». Elle ne peut en outre ignorer :

- ▶ que 2 navires sur 5 ne respectent pas les normes internationales ;
- ▶ que 40 % des pétroliers naviguant dans le monde ont plus de 25 ans (c'est énorme pour un bateau) ;
- ▶ que plus de 2/3 de la flotte pétrolière mondiale navigue sous pavillons de complaisance ;
- ▶ que l'apport massif de personnel étranger sous-qualifié pose le problème des contrôles : à ce sujet, chaque pays européen s'est engagé à contrôler 25 % des navires faisant escale dans les ports et la France a été épinglée en 2002 pour son incapacité à respecter son engagement, compte tenu du manque d'inspecteurs formés, et ceci malgré les effets d'annonce qui ont pu être fait par les gouvernements successifs.

D'un autre côté, conscient que l'application minimum de cette directive est susceptible d'entraîner inévitablement des catastrophes, le Parlement Européen laisse à chacun des Etats la responsabilité de mettre en place les décrets d'application, ayant pris soin au préalable de ne leur donner qu'une marge de manœuvre restreinte.

Par conséquent, c'est la responsabilité de chacun des députés français qui est engagée dans les choix qu'ils pourront proposer et voter.

TOUCHER N'EST PAS COULER -

La solution d'urgence, et c'est impératif si l'on est conscient de la situation, est d'imposer que les entreprises soient soumises **aux règles du pays d'accueil** : c'est-à-dire pour la France, maintien du SMIC, des cotisations à la Sécurité Sociale et aux régimes de retraite, des congés payés, du respect des niveaux de formation et des différentes normes existantes ... *pour tout salarié de ces entreprises d'où qu'elles viennent*. D'autant plus que cette solution cadre parfaitement avec les objectifs de la directive.

Mais attention ! Une passerelle toute trouvée pour l'application des règles minimum préconisées par la directive, existe déjà en France : la VAEP.

Le choix de la politique de formation maritime en France reflète parfaitement celui de l'application des règles minimum de cette directive par la mise en place systématique de la Validation des Acquis et de l'Expérience Professionnels (VAEP), sans se donner les moyens d'en évaluer toutes les conséquences (sociales, économiques et écologiques).

Or l'application de la VAEP, comment se présente-t-elle ?

Par exemple, actuellement, un brevet de commandant qui a demandé 9 ans de formation d'Etat, est mis en concurrence avec le certificat qu'aura reçu un matelot, représentant 6 mois d'études dispensées dans une école privée. Cela ne tombe-t-il pas à point nommé, lorsqu'il manque officiellement 13 000 officiers en Europe ? Et même si la Direction des Affaires Maritimes à Paris reconnaît que le nombre des étudiants serait suffisant pour résorber à moyenne échéance ce manque, s'ils ne faisaient à la sortie de l'Ecole Nationale de la Marine Marchande, le choix d'une autre carrière compte tenue de la dégradation patente des conditions de travail.

Notons au passage, toujours selon les chiffres de la Commission européenne, qu'« Entre 1992 et 1999, le salaire moyen des gens de mer qualifiés a chuté de 53 % pour les Allemands, de 51 % pour les Belges, de 49 % pour les Néerlandais, de 26 % pour les Portugais, et de 14 % pour les Français. » Et rajoutons que la crise de la marine marchande en France a eu lieu dans les années 80.

En conclusion, il est important d'avoir à l'esprit que la directive qui sera proposée par le Parlement et le Conseil européen, n'est pas le fruit d'une politique étrangère appliquée à chaque Etat, mais bien la concrétisation des politiques communes, toutes responsables des effets qu'elles entraîneront. La probabilité d'un autre Erika n'est hélas pas une fiction, mais le risque d'une marée noire s'étend maintenant à l'ensemble des ports.

le 12 novembre 2002

[1] Péréquation renvoie à la notion d'équilibre et de partage que nous obtenons en payant aujourd'hui pour demain (les autoroutes par exemple), quand les zones peuplées paient pour les plus désertes (cela peut être les lignes téléphoniques au fin fond de la Corse ou des Cévennes, le courrier, les transports ferroviaires ...), les régions les plus riches pour les plus pauvres (au niveau des écoles, des hôpitaux ...) ...
