



Les Verts Commission Mer et Littoral

Marseille, le 27 octobre 2001

Compte-rendu de la réunion sur quelques points particuliers propres à la Méditerranée

Présents : Jean-Paul Declercq, Claude Beaujard, Christine Sandel, Michèle Pendelièvre, Francine Tramoni, Edwige Fadeieff, Yves Reynaud, Bernard Genet, François Gambillard, Jean-Claude Schilly, Roger Deflaux, Pierre et Jocelyne Mallet.

Soit 7 adhérents de la commission Mer et Littoral, 1 inspecteur d'ITF Méditerranée, un océanographe, le secrétaire fédéral ports et docks CFDT, 5 représentants d'ATTAC Marseille, commission marine marchande, capitaine de l'Abeille Provence.

Ordre du jour :

Le pavillon de Kerguelen et la défense des marins :

Yves Reynaud, inspecteur ITF, présente la situation :

En France le pavillon français comporte deux types de pratiques, suivant deux textes de loi différents. Il y a un pavillon national 100% français, qui concerne les navires immatriculés dans les ports des départements français, pour lesquels toutes les lois de la République sont applicables, en particulier le Code du Travail Maritime. Et il y a un autre registre, le " pavillon bis " des navires immatriculés dans les TAAF (terres australes et antarctiques françaises), principalement dans le territoire des Kerguelen. Le port d'attache de ces navires est " port aux français " (port fictif qui laisse croire que le navire est " bien français " alors que cette rade n'abrite que des manchots).

Ce pavillon Kerguelen concerne plus de 50% de la flotte sous pavillon français.

A bord des navires sous pavillon national normal, l'équipage était jusqu'à une période récente obligatoirement français. Aujourd'hui, du fait des règles de libre circulation des travailleurs en Europe, l'équipage doit être obligatoirement européen (en général français), et le code du travail ainsi que toutes les lois sociales (sécurité sociale, retraite), sont applicables.

A bord des navires du second registre, un accord non écrit prévoit qu'un pourcentage de marins (25 à 35 %) seront français, mais la loi impose cette règle seulement pour le capitaine et le second. Les lois sociales ne sont pas applicables. Les relations de travail sont régies par le seul contrat.

Le syndicat international des marins ITF intervient pour défendre les intérêts des marins embarqués sous pavillon de complaisance.

Un pavillon de complaisance, c'est le pavillon d'un Etat qui accepte d'immatriculer un navire, moyennant finance, en laissant le propriétaire, qui n'est pas résident de l'Etat en question, faire quasiment ce qu'il veut à bord, sans contrôle.

Pour ITF, le pavillon français des Kerguelen peut être déclaré pavillon de complaisance quand un navire est contrôlé par des intérêts étrangers (par exemple le paquebot Mistral, sorti des chantiers de St Nazaire il y a deux ans, qui appartient à un armateur Grec).

L'immatriculation de navires aux "mers lointaines" ne date pas d'aujourd'hui. Cette pratique a été longtemps marginale. Mais, à la demande des armateurs, un système légal permettant aux industriels du transport maritime de faire des économies en embarquant des marins du tiers monde sous-payés a été mis en place en 1986. D'abord limité aux navires vraciers, ce système a été étendu, petit à petit, aux divers secteurs du transport maritime, et ceci malgré une forte grève des marins français en 1986.

Il faut noter que la France n'est pas le seul pays à avoir ainsi mis en place des " pavillons-bis ". Le Danemark, la Norvège, l'Allemagne, la Grande Bretagne, ont pris des mesures similaires, bien avant pour certains.

Aujourd'hui 50% des marins français travaillent sur les ferries. Sur ces lignes, il n'y a pas de pavillon Kerguelen, car la puissance d'action syndicale est forte.

Face à une flotte mondiale concurrencée par les pavillons de complaisance, le 2^{ème} registre est une mauvaise réponse. La pratique du " toujours moins cher " ne permet pas au 2^{ème} registre d'être de bonne qualité. Les syndicats n'arrivent pas à préserver tout cela et subissent un chantage de plein fouet, d'où le " laisser-faire " pour le personnel du bas de l'échelle.

On en arrive à une liste de 18 navires immatriculés sous pavillon Kerguelen qui sont d'intérêt étranger, déclarés pavillons de complaisance par ITF, bateau par bateau (depuis juillet 2001). Ils sont obligés de signer des accords ITF en passant par les syndicats ; pour l'instant pas de fuite vers les pavillons de complaisance.

Sous pavillon Kerguelen, on trouve des français aux postes importants, mais généralement en CDD, et des étrangers, dont les contrats ne sont valables que pour la durée de l'embarquement. Les situations des marins sont très diverses. Ainsi des marins marocains à 4000 F/mois . ITF demande 8125 F (1250 USD) de salaire net global par mois pour un matelot qualifié (soit 569 \$ de salaire de base, plus 422 \$ pour les heures supplémentaires et le travail du dimanche, 133 \$ pour les 7 jours de congés payés mensuel, et 126 \$ d'indemnité de nourriture afférente à ces congés).

Débat

A bord des bateaux tous les marins étaient français à 100%. A bord des navires immatriculés Kerguelen, il n'y a plus que 25 à 35 % de français. Ce n'est pas écrit mais c'est une pratique. Les syndicats sont pris au piège en voulant défendre les Français ; ils acceptent que l'on recrute des Français en échange d'étrangers à faible coût. Difficultés de négociation entre le CCAF (patronat) et les syndicats. Les armateurs demandent régulièrement des exonérations de charges (cotisations sociales patronales) au niveau du commerce.

S'ils ne pouvaient, les armateurs iraient jusqu'à demander que leurs assurances soient payées par l'état.

La question n'est pas de refuser une aide au transport maritime sous pavillon français. Il s'agit d'une industrie qui affronte directement la concurrence au niveau international, et il certaines mesures fiscales peuvent être acceptables. Si l'on veut des navires sous pavillon français il faut éviter qu'ils aillent à l'étranger pour des raisons fiscales.

Parmi les mesures fiscales possibles, il est évoqué la prime au tonnage, réclamée par les armateurs, avec le soutien ou l'accord de la plupart des acteurs du monde maritime français, dont les syndicats : dans la plupart des autres pays (en particulier en Europe) l'armateur paie un impôt par rapport au tonnage (par exemple aux Bahamas, au début paie une prime d'immatriculation puis ensuite une prime au tonnage). En France on paie en fonction de son chiffre d'affaires.

Notre position pourrait être de soutenir le principe de la prime au tonnage, mais dans le cadre du 1^{er} registre (le vrai pavillon français). Les armateurs, eux, voudraient bien avoir une prime au tonnage mais continuer d'avoir le pavillon de Kerguelen. Du point de vue syndical il n'y a pas de retour sur investissement, les emplois continuent à diminuer.

Il apparaît bien que ceux qui ont soutenu ou accepté avec le pavillon de Kerguelen comme un moindre mal se sont tous "plantés". Il faudrait faire comme les Italiens et avoir des pavillons métropolitains, faire une aide à l'embauche du personnel par une défiscalisation complète du marin (pas d'impôts nationaux, ni d'impôts locaux) donc son salaire peut être plus bas. En Italie, il y a une volonté politique de formation maritime à partir de la classe de la seconde de collège.

Des propositions ont été faites d'un pavillon européen, mais il est apparu clairement que le but était de faire au moins cher pour tout, un pavillon tirant vers le moins disant, ne reprenant pas le point de vue des syndicats.

Sur le coût du transport : un porte-container qui ramène du vin de Californie vers la France coûte le prix d'un bouchon. Il y a une bataille à mener pour augmenter le coût du transport. Si le prix est doublé nous aurons des navires en bon état.

Il ne faut pas admettre des discriminations entre les personnes à bord des bateaux, cela est contraire à notre éthique "verte" et à notre constitution. Ce pavillon ne peut être défendu par aucune organisation politique, ni aucun syndicat. Ceux qui ont accepté de mettre le doigt dans l'engrenage se sont trompés. Jusqu'où accepte-t-on de descendre pour accepter un emploi ? On doit avoir l'ambition de garder des niveaux qui soient plus hauts.

Il manque 20% d'équipage suffisamment formé au niveau international.

Comment défendre les marins français et les marins étrangers :

Les marins français sont informés et ont des moyens de défense. Toutefois, sous pavillon TTAF, le code du travail maritime n'est pas obligatoirement applicable. C'est en effet officiellement un "Code du Travail Maritime d'Outre Mer qui s'applique. Mais celui-ci n'est qu'une coquille vide. On trouve beaucoup de CDD, et certains armateurs imposent des "contrats internationaux", sans affiliation à l'ENIM (sécurité sociale et retraite des marins). Pour ce qui concerne les marins étrangers, c'est le contrat à l'embarquement, c'est à dire le CDD à vie, dans la précarité. Lorsqu'un marin arrive en France, il peut se faire défendre par la justice française. Il peut faire saisir un bateau et entamer des procédures qui durent jusque 2 ou 3 ans. Le résultat n'est malheureusement jamais acquis d'avance, et il n'y a pas de jurisprudence établie. En Italie, les marins obtiennent des permis de travail dérogatoires tant que la justice suit son cours. La mission de défense des marins est difficile, voire impossible, pour certains marins qui n'ont pas de contrat de travail écrit et ne sont parfois même pas inscrits au rôle d'équipage.

Au niveau européen, une mission (groupe "Gilroy") étudie un fonds européen de garantie des salaires. Les compagnies d'assurances sont intéressées semble-t-il.

Au niveau des salaires, une convention du BIT donne un minimum de 450 dollars de base pour un matelot qualifié. Mais rien est indiqué pour les autres qualifications, qu'elles soient inférieures (simple matelot non qualifié ou nettoyeur machine) ou supérieure (officier de quart, capitaine). Pour les syndicats, le minimum devrait se situer beaucoup plus haut (à 569 dollars net de base pour un matelot qualifié, soit 1250 \$ en incluant les heures supplémentaires et congés payés)

La législation sur le littoral et son application en Méditerranée :

Un participant indique que pour la pollution par déballastage en mer, les pêcheurs marseillais envisagent de bloquer les navires qui le pratiquent. Encore faudrait-il, bien sûr, qu'ils trouvent le moyen de les repêcher. Mais au-delà de cette remarque, ceci exprime bien la volonté générale de faire quelque chose, et le sentiment que les Administrations responsables sont impuissantes.

Le ramassage des déchets par les pêcheurs est encouragé par des subventions.

A Fos, les usines dégazent, d'où pollution atmosphérique. Le minerai est exposé à ciel ouvert, on passe dans le minerai jusqu'à 10 milles des côtes, jusqu'à Porquerolles (50 000 tonnes perdues en mer par an - minerai de fer et de charbon donnés à manger aux poissons). Deux cas de tuberculose très concrets ont été signalés par les médecins. Rien n'est fait.

Sur Fos et Martigues il y a des raffineries ; les chimiquiers sont tous sous pavillon de complaisance. A Port de Bouc, tous les médecins notent des problèmes respiratoires. Sur ces chimiquiers il y a un mort par mois, des explosions, des travailleurs avec des conditions extrêmes. A Martigues un participant capitaine de remorqueur signale que les navires entrent en pleine ville, à 10 nœuds, avec des remorques plus ou moins bien arrimées, en mauvais état. Le comble : la plage de Fos a le pavillon bleu !

Sur Calvi il y a mutation des herbiers (3 ou 4 plantes aquatiques) par la pollution chimique. Egalement pollutions par les stations d'épuration. Ce qui à terme pose le problème de survie de la méditerranée. Pas de grosse concentration urbanistique sur la Corse, ce qui sauve du réchauffement.

Le Var est également touché de plus en plus fréquemment. La navigation de plaisance pollue par des rejets dans les criques, d'où l'interdiction de se baigner après des longs week-ends. Disfonctionnement des stations d'épuration au bout du Cap Sicié. Les stations ne sont pas équipées pour les arrivées fortes d'eaux pluviales et poussent la " sur verse " directement dans la mer.

De nouvelles normes européennes seront mises en place en 2002, il faudrait faire un état des lieux (Christine Sandel est volontaire pour faire le recensement des stations d'épuration et de leurs problèmes).

Arrivée de la caulerpa taxifolia : développée de façon exponentielle sur toute la façade PACA, elle prend la place d'autres espèces et produit malgré tout de l'oxygène, mais les poissons doivent s'adapter à la manger. La vigilance existe uniquement sur le parc national de Port-Cros à Hyères où elle se développe de plus en plus.

Récupération des déchets dans les ports : pour la récupération des déchets ménagers produits pendant l'escale, des poubelles sont à la disposition des navires, et ce service est compris dans les frais d'escale; Mais pour les grosses quantités de déchets, organiques ou industriels, le navire doit faire appel à des bennes, le service est payant, parfois très cher, ce qui incite au déversement en mer. Il est signalé que certains navires effectuent les sorties du port poubelles pleines, avec des fûts à l'extérieur du bastingage et fixés. Ce type de pratique contraire à la convention Marpol devrait faire l'objet de PV des services portuaires. Et, surtout, les services de récupération des déchets devraient être obligatoirement inclus dans les frais d'escale, sans surcoût pour celui qui les utilise.

Entre le sud Sardaigne, le sud et l'extrême sud-est de la Sicile, on constate en plongée des fûts de 200 litres, des sacs en plastique.

Il existe seulement 3 stations de déballastage en Méditerranée.

Que risque le Maire de Marseille sur la pollution par les stations d'épuration ? En cas de déballastage, un capitaine risque 2 ans de prison et 1 million de francs d'amende (10 ans de salaire pour un capitaine russe !).

Pas de zone économique exclusive en Méditerranée. Comment peut-on intervenir ? On se cale sur la base SNDSM pour intervenir au niveau des catastrophes pétrolières et autres.

La directive en préparation sur les services dans les ports pose de nombreux problèmes pour la sécurité. Pour la commissaire Loyola de Palacio, tous ces services sont des services commerciaux, qui doivent être ouverts à la concurrence. Ainsi le pilotage, l'aide fournie par les remorqueurs, mais également les remorqueurs de haute mer destinés au sauvetage et à la préservation du littoral en cas d'évènement de mer ne seraient pas considérés comme service publics, et devraient obéir à la règle du toujours moins cher. On risque de se retrouver avec des remorqueurs armés par des équipages Kerguelen ou pavillon de complaisance, avec un fonctionnement et un outillage catastrophique

Le plan " polmar " est actuellement en révision.

Les attaques contre la loi Littoral

La loi littoral a été votée à l'unanimité en 1986. Lionel Jospin, le 3 sept 1999, dans son discours devant la Collectivité Territoriale de Corse, a présenté, comme possibilité d'évolution vers une législation spécifique à la Corse, "l'adaptation" de la loi littoral, qui contribuerait au développement économique de la corse !!!

Dans le projet de loi élaboré par la suite avec les élus territoriaux, les députés, et les présidents des conseils généraux, dans le domaine du transfert des compétences en matière d'environnement, la loi littoral n'a pas été transférée dans sa totalité mais bel et bien démantelée. L'article 12, s'il instaure dans son article 3 l'élaboration d'un schéma de développement durable de la Corse, donne la compétence à la CTC de déterminer la liste des espaces remarquables de l'île, autorise la construction en discontinuité de l'existant, autorise la construction ou l'installation d'équipements légers dans la bande des 100 mètres. Un amendement présenté par corsica nazione (travaillés et rédigés avec les représentants des Verts, I verdi Corsi) pour un transfert de la loi littoral dans son intégralité a été rejeté par la droite locale et abstention de la gauche toute tendance confondue.

Ces mesures de démantèlement de la loi Littoral pour la Corse pourraient, si elles étaient appliquées, être reproduites à l'identique dans d'autres Régions.

Les membres présents lors de ce colloque étaient donc d'accord pour soutenir la position des Verts Corses sur le fait que seuls les nouveaux espaces remarquables peuvent faire entrer dans une éventuelle compétence territoriale, que les espaces et milieux à préserver doivent être listés, que la définition des nouveaux espaces et milieux remarquables ne doit pouvoir se faire que selon des modalités précises, avec mise en place d'une commission d'experts indépendants habilités pour définir la qualité de ces espaces, et quorum nécessaire et indispensable pour le vote des délibérations concernant ces sites.

Le développement du cabotage et l'évolution dans les ports

Au cours du débat, la question du cabotage a été posée.

La Commission Européenne s'affirme favorable au cabotage, ce qui ne peut normalement que satisfaire les écologistes, puisque le transport par voie maritime est le plus économe en énergie. Plus de marchandises transportée par caboteur, c'est autant de camions en moins sur les routes.

Mais le débat montre les dangers du raisonnement de la très libérale commissaire aux transports Mme Loyola de Palacio : Les réseaux de transport terrestre vont être saturés. Il faut passer côté mer ce qui ne peut passer côté terre. Jusque là on est d'accord. Mais pour la commissaire, à partir du moment où l'on introduit une priorité, il faut aligner le financement en réduisant les coûts portuaires et casser les prix coûte que coûte.

Nous avons commencé à parler, à ce propos, du projet de Directive " concernant l'accès au marché des services portuaires ". Les dockers et ITF ont entamé une mobilisation dans les ports contre les projets de libéralisation qui retireraient au dockers le monopole de la manutention dans les ports, ce qui amènerait une surcharge de travail pour les marins.

Et il semble bien que, au-delà de cette question de la manutention, cette Directive très libérale a pour but avoué de faire baisser tous les tarifs intermédiaires dans le transport maritime, ce qui aurait pour résultat d'introduire le système de la complaisance, dont on connaît les méfaits pour les marins et pour l'environnement, dans tous les services portuaires (pilotage, remorquage, lamanage, manutention, etc...).

Un intervenant membre d'Attac insiste sur le cadrage que la Commission s'apprête à prendre, et qui consistera à ouvrir le cabotage à tous les pavillons, c'est à dire à supprimer les obligations de pavillon national ou européen qu'il peut y avoir entre ports d'un même Etat ou entre ports Européens.

Cette décision est prévue pour le premier semestre 2002, et elle aura pour conséquence d'amener la pression du pavillon de complaisance y compris au niveau des entreprises portuaires comme le remorquage. Cet intervenant insiste sur la nécessité de mener d'urgence le combat dans les médias, vers les députés français et européens, car bientôt il sera trop tard.

Il a enfin été question de la nécessité de développer les transports inter-modaux, en particulier le " mer - routage "

La législation sur le littoral : Eléments complémentaires apportés par Françoise BEGUE-TRAMONI par un courrier envoyé le 25 novembre 2001 au responsable de la commission.

La loi littoral a été votée à l'unanimité en 1986. Lionel Jospin, le 3 sept 1999, dans son discours devant la collectivité territoriale de Corse, a présenté le préalable de l'arrêt de la violence comme condition à toute négociation politique future (concernant l'évolution institutionnelle de l'île) entre le gouvernement et la Corse. A cette occasion il a présenté, comme possibilité d'évolution vers une législation spécifique à la Corse, "l'adaptation" de la loi littoral, qui contribuerait au développement économique de la corse !!!

Dans le projet de loi élaboré par la suite avec les élus territoriaux, les députés, et les présidents des conseils généraux, dans le domaine du transfert des compétences en matière d'environnement, la loi littoral n'a pas été transférée dans sa totalité mais bel et bien démantelée ! . A savoir :

L'article 12 "du projet de loi sur la corse :

- 1/ donne la compétence à la ctc de déterminer la liste des espaces remarquables de l'île (annulant ainsi l'article l 146-6 de la loi littoral
- 2/ autorise la construction en discontinuité de l'existant
- 3/ autorise la construction ou l'installation d'équipements légers dans la bande des 100 mètres
- 4/ instaure l'élaboration d'un schéma de développement durable de la corse

L'article 13 du projet de loi sur la corse annule l'article l 142-2 du code de l'urbanisme, qui détermine les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation du sol et l'article l 144-2-3, concernant la législation de la protection des sites et des paysages et monuments classés et inscrits.

Au cours de la séance du vote du texte de l'avant projet de loi, le 8 et le 9 décembre 2000, à la ctc, corsica nazione a présenté les amendements suivants, travaillés et rédigés avec les représentants des verts, i verdi corsi :

*transfert de la loi littoral dans son intégralité. En effet, le transfert de compétences, et notamment en matière d'environnement, ne peut pas ne pas s'accompagner d'une responsabilisation des élus et de la société civile corse. Aussi, dans cette logique, la loi littoral doit être transférée en l'état. Le débat de société, notamment à travers l'élaboration d'un schéma de développement durable pour la corse, avec la participation de la société civile, des mouvements citoyens, et des élus, permettra alors de déterminer s'il y a lieu, "d'adapter" la loi littoral, voire de la renforcer. Selon les stratégies et les choix de développement ainsi retenus. Cet amendement a été rejeté par la droite locale et abstention de la gauche toute tendance confondue.

*en ce qui concerne les équipements légers dans la bande des 100mètres : amendement proposé: "hors équipements légers" (accepté).

A l'heure actuelle, l'article 12 du projet de loi pour la corse stipule : compétence de déterminer la liste des espaces remarquables par la ctc plus les autres cités ci dessus.

i verdi corse ont demandé à Noel Mamère de présenter les amendements suivants à la séance de vote de la loi le 27 et 28 novembre :

*ajouter "nouveaux" devant espaces remarquables dans la rédaction de l'article.

*lister les espaces et milieux à préserver (tous ceux de l'article l 146-6 et autres)

*d'intégrer dans les modalités de définition des nouveaux espaces et milieux remarquables la mise en place d'une commission d'experts indépendants habilités pour définir la qualité de ces espaces, et prévoir un quorum nécessaire et indispensable pour le vote des délibérations concernant ces sites.

*de rétablir les articles l 142-2 et l 144-2-3 du code de l'urbanisme, affectant les servitudes d'utilité publique l'utilisation des sols et les sites classés et inscrits (remarque: les servitudes d'utilité publique sont imprescriptibles, il y a donc abus de pouvoir manifeste).

*au cours de la réunion de la commission des lois, mercredi 21 novembre 2001, Noel Mamère a présenté uniquement l'amendement du mate : en ce qui concerne la possibilité de construire dans la discontinuité, possibilité hors zones nature 2000, znieff, espaces et milieux remarquables du 146-6, sites inscrits et classés. Amendement accepté par la commission.