

LA TRANSPOSITION DANS LE PAYSAGE PORTUAIRE DE LA CONVENTION 163

par

Alain COUDRAY et Angel LLORENTE

Président d'honneur de la FAAM et administrateur général des Affaires maritimes
Président de la FAAM et secrétaire de la commission portuaire de bien-être de Dunkerque*

Par rapport à mon intervention dans ces mêmes lieux en 2004 sur un sujet très proche, je n'aurai pas, hélas, à vous faire-part d'avancées nouvelles, car depuis la publication au JO de la loi de ratification de différentes conventions maritimes de l'OIT – dont la 163 sur le bien-être des marins à bord et dans les ports – nous attendons les mesures réglementaires de transposition dans le droit français des engagements pris par la France lors de la ratification :

- « veiller à ce que des moyens et services de bien-être adéquats soient fournis aux gens de mer tant dans les ports qu'à bord des navires » (art. 2 –1) ;

- « veiller à ce que les arrangements nécessaires soient pris pour le financement des moyens et services de bien-être fournis conformément aux dispositions de la convention » (art. 2-2) ;

- réexaminer fréquemment les moyens et services de bien-être afin de « veiller à ce qu'ils soient adaptés aux besoins des gens de mer, compte tenu de l'évolution de la technique et de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans l'industrie des transports maritimes » (art.3) (comme, par exemple le développement des terminaux croisière ou conteneurs).

Je veux toutefois souligner l'avancée importante sur le plan social maritime de la signature récente à Genève de la convention consolidée dont Alexandre Charbonneau vous parlera tout à l'heure Les dispositions de la 163 et de sa recommandation y sont reprises, ce qui ne fait que renforcer les obligations que je viens de vous rappeler.

La seule mesure que l'on connaisse et qui devrait être incluse dans le Décret d'application est la création d'un Conseil National de Bien-être qui pour des raisons de simplification administrative sera joint à la Commission de Prévention du Risque Professionnel Maritime, pour s'appeler donc : Commission Nationale de Prévention du RPM et du Bien-être des Marins. Elle devrait être mise en place avant le second semestre 2006. Elle complètera les premiers Conseils portuaires de Bien-être mis en place à Marseille, Dunkerque et Port Réunion, le prochain devant être celui de l'estuaire de la Loire.

Ces conseils réunissant les représentants de l'Etat (Port – Affaires Maritimes), les collectivités locales les représentants des armateurs et des marins et les associations d'accueil, avec une représentation de droit de l'AGISM - qui gère un réseau maintenant performant de 7 hôtels ** et un centre d'accueil à Donges - et de

* FAAM : Fédération des associations d'accueil des marins.

la FAAM qui fédère 21 associations d'accueil offrant aux marins, avec ou sans local, des services de communication, détente et transport.

Avant de donner quelques résultats de ces conseils, je voudrai insister sur la nécessaire motivation des participants à ces conseils et notamment les représentants des collectivités locales qui, avec l'Etat et les associations, sont des partenaires incontournables pour assurer un accueil portuaire performant.

Les foyers d'accueil, que ce soit en France ou à l'étranger, éprouvent des difficultés à équilibrer leur budget pour répondre aux besoins croissant des marins. Ceux-ci sont en effet confrontés à différents problèmes : éloignement des quais par rapport aux centres des villes portuaires, brièveté des escales, surtout sur les navires porte conteneurs, application du code de sécurité « ISPS » qui entraîne une surcharge de travail et donc moins de temps libre pour les équipages devant assurer le contrôle à la coupée du navire, rallongement du parcours à effectuer pour quitter la clôture du port par des points d'accès gardés très espacés. Il faut donc assurer le transport de ces marins pour qu'ils puissent, c'est leur principale demande, téléphoner à leurs familles. Les cartes téléphoniques, dont la vente représentait une des principales ressources des foyers, permettent, et c'est une bonne chose pour le marin, un temps de communication plus long. En contrepartie non seulement les recettes sont moindres pour les foyers mais ils doivent financer des cabines supplémentaires pour répondre à la demande d'équipages qui ne disposent souvent que de quelques heures d'escale. Enfin, alors qu'au moment de la création de l'Euro il fallait 1€20 pour 1 US\$, la dépréciation de cette dernière devise, actuellement 1 US\$ correspond à 0€70, réduit considérablement le pouvoir d'achat des marins dont les dépenses dans les foyers contribuent de moins en moins au financement des services mis à leur disposition. Le soutien des Conseils de Bien-être est donc nécessaire pour leur permettre de poursuivre leur action.

L'objectif que nous – FAAM – souhaitons atteindre via ces conseils portuaires et via l'instance de réflexion que sera la Commission Nationale est de passer en matière d'accueil des marins, d'un bénévolat assisté à un véritable partenariat entre les acteurs portuaires et nos associations, dans le cadre d'une nouvelle mission portuaire. C'est à dire passer de « seamen's clubs » survivant grâce au dévouement de bénévoles et à des subventions toujours aléatoires, à des structures bien intégrées dans le paysage portuaire et performantes.

Pour atteindre cet objectif plusieurs pistes pourront être examinées par la Commission du Bien-être :

1 – L'officialisation de cette nouvelle mission portuaire (pour reprendre les mots du représentant de l'Etat à l'inauguration du nouveau centre d'accueil au terminal conteneurs du Port Autonome de Marseille). Ceci implique une modification du Code des Ports Maritimes – en ce qui concerne les ports autonomes – pour inclure dans les activités connexes prévues par l'art. 111 – 12 l'accueil des marins. Il en sera de même pour le Code des Collectivités Locales pour les autres ports maintenant décentralisés. Ceci permettra en toute légalité de prévoir dans les budgets portuaires une ligne affectée au bien-être des marins, dont on peut espérer une aide financière plus importante et pérenne.

2 – La généralisation de la « contribution «armateurs »

Actuellement versée sur le mode volontaire et seulement dans quelques ports, cette contribution doit-être généralisée à tous les ports. Son caractère obligatoire pourrait être envisagé (que représentent 18€ - montant actuel – dans un compte d’escale de navire ?) et prévue par la Recommandation 173. Ce serait une ressource pérenne pour des associations confrontées à une baisse de leurs ressources traditionnelles, notamment de boutique. A titre d’exemple à Marseille où cette contribution existe, l’armement de croisières Costa dont les paquebots escalent chaque semaine et dont les équipages fréquentent assidûment le centre d’accueil tenu par les bénévoles de l’AMAM, dans la gare maritime pour communiquer avec leurs familles, ne verse pas un centime à l’association !

3 – Le renforcement de la coopération avec l’AGISM

La vocation sociale de cet organisme, subventionné par l’Etat a été récemment réaffirmée par son Président et son « tuteur » (l’ENIM). La bonne marche du réseau d’hôtels doit permettre de financer cette action sociale. Cette coopération déjà bien engagée peut revêtir différentes formes : assistance technique et conseil de gestion – logistique en matière d’avitaillement (comme l’achat groupé de cartes téléphoniques) – rétribution d’un salarié dans les foyers installés dans les hôtels des gens de mer (Boulogne, Le Havre, Brest, Marseille) mais aussi dans d’autres centres. L’exemple réussi de Calais pourrait être étendu à d’autres sites

4 – La définition des « ports appropriés » où l’accueil des marins doit-être assuré

Selon quels critères ? – Les réseaux AGISM et FAAM ne couvrent pas certains ports importants comme Caen ou, Bordeaux.

Mais la Commission Nationale devra également se pencher sur un certain nombre de problèmes qui contrecarrent la qualité de l’accueil des marins dans nos ports :

1 – La compatibilité entre cette obligation d’accueil et les contraintes « sécurité » du Code ISPS

La disparité des exigences portuaires dans ce domaine qui varie de la libre circulation des visiteurs de navires (bénévoles des associations) munis de badges sur le port de Marseille à la distribution au coup par coup d’autorisations individuelles à St Malo montre la nécessité pour la Direction des Ports de donner une interprétation claire du Code permettant – avec le nécessaire contrôle préalable des demandes faites par les associations – les visites à bord et la possibilité pour les marins de venir à terre.

2 – La disparition sur les quais des cabines téléphoniques

La logique uniquement commerciale de France Télécom conduit à la disparition des cabines jugées non rentables, dont celles situées dans les ports. Si l’on veut offrir aux marins un minimum de possibilités de communication avec leurs familles –ce qui représente actuellement le besoin n° 1 de bien-être - il faudra envisager que les ports prennent en charge ces moyens de communication.

3 – L’équipement des centres d’accueil

Celui ci est assuré partiellement par des subventions dont celles très appréciées des Œuvres de Mer et du Welfare Trust d’ITF (Fédération Internationale des Transports)

L'ENIM ; tuteur de l'AGISM peut aussi intervenir. Mais il sera souhaitable de coordonner ces aides, peut-être par le biais des conseils portuaires.

4 – L'information des marins en escale

C'est le seul point sur lequel l'engagement de la 163 a été transposé et il faut féliciter l'ENIM d'avoir rédigé et diffusé un « annuaire social des gens de mer » guide pratique bilingue offrant aux marins une information claire sur les différentes structures d'accueil à leur disposition dans les ports français.

A la fin de l'année dernière nous avons été conviés Angel et moi à un séminaire international à Venise dont le port et la dynamique association d'accueil veulent se doter d'un conseil de bien-être. Nous avons été surpris en écoutant le représentant roumain à ce séminaire de voir comment ce pays considéré comme le plus pauvre d'Europe et candidat à l'entrée dans l'Union, avait complètement transposé dans sa réglementation et la réalité de leurs ports les engagements pris en ratifiant la 163. Souhaitons donc que la France, pays des Droits de l'homme, où les droits des marins sont maintenant pris en compte par cet Observatoire, puisse disposer d'un accueil des marins performant, toujours animé par l'esprit de générosité de bénévoles mais, bien inséré et partenarisé dans le paysage portuaire, contribuant à l'image de marque de nos ports.