

## Changer de cap

Les Affaires Maritimes ont vécu des décennies en marge du continent administratif. Telles les Galapagos, des espèces endémiques s'y sont développées avec leurs codes et leurs mécanismes de reproduction. Des pratiques culturelles voire culturelles ont cours dans nos services, elles se trouvent profondément ébranlées par une réforme qui tend à normaliser, pour le meilleur comme pour le pire, le fonctionnement et les règles de gestion des personnels.

**La CGT dénonce depuis des années les « corps maison » civils chimériques** tricotés de longue main par un corps d'encadrement qui disposait **d'agents formés, compétents, corvéables et sous payés**. Qu'il s'agisse des missions de gestion des navires, des marins, de la plaisance, de l'économie de la filière maritime, du contrôle des pêches, de l'inspection de la sécurité des navires ou des cultures marines et de l'environnement tous les agents, A, B ou C, indifféremment de leur technicité ou des sujétions, sont affectés dans des corps civils.

L'illusion a été maintenue par la définition, au sein de chaque corps, de branches abusivement qualifiées de scientifiques ou techniques. **Les compétences des personnels dit « administratifs » sont banalisées et ne sont pas reconnues**. Des régimes indemnitaires, parfois illégaux, sont venus confirmer ce semblant de reconnaissance de spécificité. **En fait, nous sommes tous perdants, sous payés et sur-employés**.

Aujourd'hui, dans un contexte de réduction des effectifs qui frappe plus durement les services administratifs, la vérité éclate: **sans remise en cause de la RGPP, les Affaires Maritimes n'ont plus les moyens de leur ambition**.

Les enquêtes conduites auprès des personnels par la CGT pour la préparation des Comités d'Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail ont fait apparaître le profond « ras le bol » des personnels, dont l'origine est liée au sous effectif, à la complexification des tâches, aux exigences grandissantes incompatibles avec l'armement des services, à l'absence de reconnaissance, au manque de formation et à la démission de l'encadrement. Les services les plus touchés sont indéniablement les services administratifs, cependant, les autres ne sont pas en reste.

**Une clarification et un renforcement des moyens s'imposent. Une mise à plat et une adaptation des corps et des règles de fonctionnement sont exigées par la CGT. On ne peut plus fonctionner de la sorte.**

Le dernier avatar de la gestion gribouille des Affaires Maritimes s'est traduit par la modification de la Prime de Personnels Navigants. Profitant de l'application du dispositif PPN aux agents en charge de la gestion du Domaine Public Maritime, servi pour reconnaissance de leur recrutement scientifique et de leur travail à la marée en horaires décalés, l'administration a retiré le mécanisme de revalorisation automatique. Quelle mesquinerie !

**Cette ultime provocation sur la PPN pourrait se payer comptant. Elle provoque l'ire des personnels concernés et impose la clarification de leur régime indemnitaire dont la légalité est contestée par les DDTM.**

### Les ISM en question

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier et la réforme, les DDTM remettent en cause le régime des Indemnités de Sorties la Mer. Ce dispositif inventé sur mesure pour contourner la vigilance des cerbères de Bercy ne supporte pas l'exposition à la lumière. Ce bricolage maison était destiné à passer outre le seuil maximum réglementaire de montant de primes applicable par rapport au traitement. Il venait abonder, sans que cela se voit, le régime indemnitaire des navigants.

Ainsi apparaît que ce n'est pas le régime indemnitaire des navigants, toutes primes confondues, qui est trop élevé, il est inférieur aux métiers équivalents des autres ministères, mais que c'est le traitement de base calqué sur des grilles types qui est trop bas.

**Le CGT exige que l'on sorte de cette ambiguïté. Comme le disait un ancien Président de la République « on se sort de l'ambiguïté qu'à ses dépend », il est temps que l'administration paie le juste prix. Les corps des Affaires Maritimes calqués sur les plus basses grilles qui soient ne sont pas en conformité avec les missions et sujétions demandées aux agents.**

Le raisonnement vaut pour tous les métiers, au-delà de la considération de l'embarquement. Ainsi, les Affaires Maritimes qui exercent des missions pour le compte du ministère de l'agriculture, affectent des personnels hautement qualifiés pour la gestion des navires, des marins, de la filière maritime, des territoires et de la ressource qui ne peuvent se prévaloir d'un statut technique et des primes correspondantes en rapport avec leur travail, du fait de leur statut administratif.

**Pour la question précise des ISM, la CGT demande la régularisation et l'intégration dans un dispositif légal. Moyennant l'augmentation de 30 % pour la prise en compte de l'imposition, la CGT exige que la somme des ISM soit intégrée au corpus catégoriel.**

La DRH risque d'opposer l'incompatibilité d'une telle mesure avec le seuil maximum de prime fixé par le statut. **La CGT rappelle ce qu'elle dit au ministère depuis 2005, le seuil a été défini arbitrairement pour application aux corps des Affaires Maritimes des dispositions déployées aux corps administratifs du ministère.** La CGT conteste cette homologation qu'elle avait qualifiée en son temps de laminoir.

### **La réforme statutaire**

Les dispositifs indemnitaires comme les montants ne sont pas conformes aux missions. Les corps « Mer » empêcheraient, nous dit le ministère, d'aller au-delà de ce qui est servi actuellement.

Sur ce point la CGT est d'accord avec l'administration et lui renvoie la responsabilité. La CGT milite pour le maintien des spécificités mer pour la raison qu'elles répondent à des métiers, compétences et formations requises propres à l'exercice des missions maritimes et au maintien du service public de la mer. Dans le même temps, la CGT réclame le versement des corps mer dans une filière technique par homologation des missions et métiers pratiqués à l'agriculture. **De fait, le maintien des corps mer ainsi que la revalorisation des grilles indiciaires et des primes ne sont pas incompatibles mais forment les mêmes données du problème.**

Pour les métiers techniques et spécifiques mer pour lesquels ce dispositif est réclamé, le raisonnement est implacable. Les missions administratives ne sont pas en reste. Nonobstant le fait qu'une bonne partie des missions qualifiées à tort au sein des Affaires maritimes d'administratives pourrait se prévaloir du caractère technique, les primes des activités administratives *stricto sensu* sont sous évaluées.

A titre d'exemple, pour les métiers strictement administratifs et quand bien même la reconnaissance technique ne serait pas reconnue, **l'écart entre un contrôleur des Affaires Maritimes et un secrétaire administratif de l'agriculture est de l'ordre de 2000 € / an** On nous dit qu'il n'y a pas qu'aux Affaires Maritimes que la disparité existe, soit. Cependant, d'où viennent les ordres pour la gestion économique de la filière halieutique, pour le contrôle des pêches et pour la gestion des cultures marines si ce n'est du Ministère de l'Alimentation de l'Agriculture et de la Pêche ?

Les exigences communautaires sans cesse grandissantes en matière de politiques maritimes pour la gestion et le contrôle sont relayées par le MAAP qui met la pression sur les agents des Affaires Maritimes moins bien traités que ses propres personnels. **Nous sommes placés en situation de sous-traitant, sur-pressés et sous payés.**

### **Les séquelles de la réforme des services**

L'intégration dans les Directions Départementales Interministérielles (DDTM) est révélatrice par le décloisonnement qu'elle provoque. Le Ministère de l'Agriculture (DPMA et DGAL) se décharge sur les services déconcentrés de la Direction des Affaires Maritimes (DML) au motif que le lien en « silo » entre les services et leur direction est rompu.

De fait, la mutualisation DPMA – DAM fonctionne à plein et toujours dans le même sens. La charge qui pèse sur les DML, anciennes DRAM 3 et DDAM, est croissante. Les agents concernés se trouvent dans les mêmes services déconcentrés que ceux de l'agriculture, l'écart de traitement entre agents ex-agriculture et ex-DDAM en devient écœurant et porte à la nausée.

L'absence totale d'harmonisation et de dialogue entre la DPMA et la DAM paralyse le système. La première pond des exigences en rafale sous forme de notes, circulaires et diverses instructions tandis que les agents de la seconde croulent sous la pluie de commandement en se demandant quand cela va-t-il se calmer.

**La dissymétrie entre les résultats attendus et les moyens réellement disponibles provoque l'asphyxie des services. De fait, le système est bloqué, les instructions ayant désormais la même valeur qu'une lettre au père Noël.**

L'encadrement ne sait plus faire et il n'hésite plus à trahir des inquiétudes ouvertement. Les agents sont dégoûtés par le manque de moyens, de formation et d'animation. L'administration de la mer part à la dérive, le ministère ne sait répondre que par des projets de privatisation des missions.

**Pour la CGT, l'ambition maritime de la France exprimée par le Président de la République le 16 juillet dernier et les orientations du Grenelle de la Mer passe part la remise en cause de la RGPP, la réaffectation des 189 ETP, la révision statutaire, l'adaptation de l'indemnitaire, la confirmation des missions et métiers mer.**

Dans le contexte actuel, la mesure phare et médiatique annoncée par Nicolas Sarkozy pour asseoir dans les esprits l'ambition maritime de la France, « la fonction garde côte », reprise par le Premier Ministre et le Directeur des Affaires Maritimes est un cache sexe.

Les administrations en charge de l'Action de l'État en Mer se voient dans l'obligation de mutualiser leurs moyens nautiques. Si en matière de commandement intégré et d'organisation de la flotte, ce dispositif est séduisant, il n'en reste pas moins que la mise en commun des faiblesses individuelles doublée d'une augmentation des missions, n'a jamais fait une force.

### **Le cas des navigants (Patrouilleurs, Vedettes, Ulam, Cultures Marines)**

On nous vante la « fonction garde côte » comme la panacée. L'affichage du Centre Opérationnel et du Comité Directeur de la fonction garde côte masque le manque cruel de moyens. La marine nationale patauge jusqu'en 2017, date à laquelle son plan de renouvellement de moyens devrait entrer en vigueur. Les Affaires Maritimes peinent à remotoriser ses vedettes. Les Douanes désarment leurs navires, quant à la gendarmerie, ce n'est pas les quelques vedettes mises en service qui vont garantir le soutien de tout le système.

**Le ministère du budget, obnubilé par les économies, prend des mesures contre-productives. Ainsi, alors que le dispositif naissant de fonction garde côte commande une réflexion intégrée et cohérente, les effectifs sont sabrés par la RGPP et les harmonisations statutaires sont rejetées en première lecture.**

Le Premier Ministre souhaite l'armement de navires de l'AEM avec des fonctionnaires issus des administrations concernées. Sur le principe, la CGT entend l'argument mais pointe les contradictions. La CGT a demandé à Jean Louis Borloo, ministre en charge de la mer, d'intégrer les corps mer dans la réflexion de révision du régime pénibilité. Après 7 mois de mouvement d'une partie des personnels des Affaires Maritimes, conduit par la CGT, le MEEDDM a accepté de présenter les corps mer au budget. Celui-ci a refusé, en première analyse, l'application du B pension et la bonification d'une année pour cinq ans travaillés.

**La CGT a eu recours à un avocat conseil dont les conclusions sont sans appel : à la lumière de la jurisprudence, les corps « mer » de contrôle sont éligibles au B pension.**

Tout ce chantier a été conduit par notre syndicat « sans tambour ni trompette », les agents ne doivent cependant pas perdre de vue tout le travail que cela a nécessité ainsi que l'investissement financier qu'il représente. Faisant cela, nous n'avons fait que notre devoir. Il n'empêche que l'honnêteté commande à ceux qui critiquent l'action syndicale en général et la CGT en particulier de reconnaître l'initiative, la constance et la persévérance de notre organisation pour défense de l'intérêt des agents.

Concernant les régimes indemnitaires, les revendications légitimes de reconnaissance de technicité et de port d'arme ne sont pas juridiquement compatibles avec le régime catégoriel administratif de l'IAT et de l'IFTS appliqué aux corps mer.

**La première étape, immédiate, proposée par le syndicat CGT est la régularisation des ISM. Parallèlement, nous continuons à demander la révision du statutaire, procédure longue et complexe qui nécessite l'arbitrage de la Direction Générale de l'Administration et de la Fonction Publique et du Ministère du budget.**

Il est à noter qu'une fois les ISM actuelles intégrées au corpus indemnitaire, les indemnités de mission pour service fait : 15.25 € pour une mission entre 11 h – 14 h ou 19 h-21 h ainsi que les sujétions de nuit seront exigibles par les agents.

## **Inspection de la sécurité des navires : La privatisation rampante**

La CGT a vigoureusement contesté la révision du décret n°84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution par une analyse détaillée (courrier du 16.12.09 et communiqué de presse du 4.02.10.)

Là encore, cette initiative est éclairante sur l'état de démembrement du dispositif intégré du service public maritime. Les agents ne sont pas dupes et ne se laisseront pas faire.

## **Transfert de la police portuaire**

La section nationale des Officiers de Port & Officier de Port Adjoint du SNPAM-CGT mène le combat contre le transfert des pouvoirs régaliens de police et de contrôle aux collectivités territoriales.

L'alerte sur le littoral a été lancée et déjà, nombres de présidents de région contestent ce nouveau transfert de charge de l'État.

Toutes propositions gardées, ce dossier comporte des similitudes avec la problématique des ISN.

**La CGT défend dans les deux cas un service public régalien, fort et indépendant de toutes considérations commerciales plaçant l'intérêt général, la sécurité et la lutte contre les pollutions en vertus cardinales.**

## **Organiser la résistance**

Tous les services maritimes sont menacés.

Les missions administratives sont fragilisées par le dépeçage des services, la surcharge de travail et le manque d'encadrement. Le mal être général au travail grandit.

Les missions techniques sont minées par la désorganisation des services, la navigation à l'aveugle et le décalage croissant entre les exigences et les moyens disponibles.

**Il devient urgent, dans l'intérêt de tous, de porter le fer là où ça fait mal.**

Les services techniques disposent des leviers les plus efficaces pour faire bouger l'administration. Les expériences passées nous apprennent que seule une action solidaire, majoritaire et déterminée est en mesure d'obtenir gain de cause. Nos collègues des cultures marines ont tenu bon pendant 7 mois avant de bénéficier de la prime pour travail à la marée. Ils l'ont demandé pendant des années, sans résultat, seule l'action a fait bouger les lignes.

Certains pourraient être tentés de vous dissuader de résister, pensant avec naïveté qu'il suffirait de taper du poing sur la table et de déposer un cahier revendicatif pour faire plier une administration qui a tout refusé pendant des années.

**La CGT propose une intersyndicale à toutes les organisations de bonne volonté. La CGT va soumettre, à tous les partenaires qui décideront de mener le combat solidaire, un préavis de grève pour le 23 février.**

Ce jour d'action sonnera comme coup de semonce et placera le niveau de mobilisation des agents. Le 23 février sera mis à profit pour relayer les problématiques maritimes dans la presse et auprès des parlementaires. Il sera suivi d'un mouvement de résistance des services techniques qui s'activeront pour l'intérêt de tous.

Les moyens d'action qui suivront consisteront à faire la démonstration de la fragilité du système actuel. En clair, les services techniques, armés de personnels administratifs, travailleront sous le régime général du statut de la fonction publique et des règlements intérieurs de leur établissement.

**L'administration ne reconnaît pas la valeur de son personnel maritime,  
les agents vont lui en donner pour son argent.**

**Tous ensemble pour sonner l'alarme le 23 février 2010 et résistance pour être enfin entendus.**