

Affaires Maritimes : une administration exsangue et désorganisée

« L'éternel retour du concret ! »

Les personnels de l'administration de la mer se sont fait entendre ce jeudi 4 octobre 2012. Avec une participation globale de 60 % et des mobilisations de 80 à 100 % dans les services opérationnels et navigants, cette journée de grève résonne comme un coup de semonce.

Il était temps. La Direction des Ressources Humaines (DRH) continue de dérouler aveuglement sa production mécanique de textes réglementaires sans se soucier ni de leurs cohérences ni de leurs conséquences. C'est à croire que personne ne les a encore averti que les français avaient récemment voté pour le changement.

Id'où venons nous ?

La CGT illustre, argumente et démontre, depuis 4 ans au moins, que l'administration de la mer n'a pas les moyens humains et financiers de ses ambitions. Prise en tenaille entre d'une part des exigences communautaires croissantes pour le contrôle des pêches, le contrôle de la sécurité des navires ou l'application de la réglementation environnementale sur le littoral et d'autre part confrontée à une diminution relative de ses moyens, les Affaires Maritimes « boivent la tasse » et ses agents se noient !

D'aucuns pourraient arguer qu'il appartient aux agents de « *faire des efforts* » et de se mobiliser pour renforcer leur « *compétitivité*. » C'est méconnaître l'état d'esprit des personnels qui depuis des années déjà, tiennent à bout de bras des missions, sans en avoir les moyens, parfois au mépris de la réglementation du travail et de leur sécurité. « *La mission commande !* » tel est le mot d'ordre aux Affaires Maritimes. Pour autant, il y a une limite à tout et lorsqu'il n'y a plus d'eau sous la quille parce que soit on vous a retiré les moyens qui vous gardaient à flot, soit parce que la barque a été trop chargée, inutile de vouloir cravacher davantage, ça talonne et on n'avance plus. Nous y sommes !

Comment voulez vous faire davantage quand déjà, les conditions de travail sont poussées à l'extrême et que les résultats parlent d'eux-mêmes :

- sur le contrôle des pêches par exemple, l'administration des Affaires Maritimes réalise 2/3 des résultats avec 1/3 des moyens alloués au Dispositif de Contrôle et de Surveillance. Alors que le rapport de l'inspection générale « Levy et Baraduc » de mars 2004 avait calibré l'armement nécessaire des Ulam à 8 agents pour être pleinement opérationnel, les services ne sont pourvus que de 7 agents faute de moyen.

- aux Affaires Maritimes, il faut 2 équipages pour armer un Patrouilleur alors qu'il en faut 4 aux Douanes qui elles, respectent leurs agents.

- pour le contrôle de la sécurité des navires, 2 agents peuvent gérer un « portefeuille » d'environ 210 navires à l'année. Certains collègues sont placés seuls dans leur secteur avec plus de 450 navires en gestion.

- pour la gestion des activités conchyliques et environnementales et alors que d'une part une crise traverse le secteur depuis 2008 et que d'autre part les Services Natures Eaux et Risques des DDTM, les services sanitaires des DDPP, les DIRM pour les questions de dossiers environnementaux ou de création de schémas régionaux de l'aquaculture et les services économiques de l'agriculture transfèrent leurs missions aux services Cultures Marines et Environnement, il n'y a en tout et pour tout qu'une quarantaine d'agents pour gérer, en sus des questions environnementales, les 3500 entreprises conchyliques, les 20 000 ha et les 50 000 parcelles.

Alors quoi, messieurs les « belles personnes » :
Ils sont où les fonctionnaires nantis, ils sont où les gains de productivités !?

I-1 Une régularisation réglementaire en « trompe l'œil ! »

La CGT-Mer alerte régulièrement l'employeur et les agents fonctionnaires sur l'illégalité de leurs cadres de travail. Un comble dans une administration régaliennne qui a en charge, notamment, le normatif et les contrôles des conditions de travail des marins.

- Depuis 2008 et plusieurs mouvements sociaux, la CGT-Mer alerte sur l'absence de couverture juridique des régimes de travail dans les services Cultures Marines et Environnement. La DRH vient d'écrire, dans le cadre d'une modification de décret : « Cette modification est également l'occasion d'ajouter à ces missions [ndr : celles déjà couvertes par le décret] les activités de contrôle des activités aquacoles et conchylicoles qui n'étaient, jusqu'à présent, couvertes par aucun dispositif réglementaire. »

- Depuis 2010, la CGT-Mer souligne que l'instruction des Unités Littorales des Affaires Maritimes (ULAM) est illégale. La DRH, en l'avouant du bout des lèvres, vient de prendre un nouveau cadrage. **La CGT dénonce l'absence de concertation.** Pour la CGT, ce cadrage, calqué sur les régimes de travail des personnels à terre, est inapplicable et toujours illégal dans ses modalités, notamment au regard de l'obligation réglementaire de définition d'un programme de travail annuel, irréalisable pour les missions en mer et donc non mis en place. Le couplage avec les Indemnités de Sujétion Horaire est également non conforme au droit. Le forfait appliqué est une pure invention, préjudiciable aux agents et non réglementaire. Sur ce point, l'employeur opine du chef quand la CGT-Mer le dit et la DRH répond : « le nouveau cadrage se met en place sans problème, il est opposable. » En d'autres termes : « ***Vous n'avez qu'à l'attaquer au tribunal.*** »

Pour un gouvernement qui promeut l'exemplarité en matière de dialogue social : bravo !

- Depuis plus d'un an et la rédaction d'un document d'analyse ([cliquez ici](#)), la CGT-Mer annonce que les instructions Patrouilleur des Affaires Maritimes et Vedettes Régionales sont illégales. La DRH vient d'écrire, dans le cadre d'une modification de décret : « Le temps de repos est quotidien, (il) est allongé à 11 h [...] Cette possibilité est ouverte en application de l'article 16 de la Directive 2003-88/CE du 4 novembre 2003 concernant certains aspects du temps de travail. »

Près de 10 ans pour transposer une Directive et ne le faire que sous la pression de la première organisation syndicale et des agents, **ce n'est ni sérieux, ni respectueux des personnels et de leurs partenaires sociaux.**

- Depuis 8 mois, la CGT-Mer annonce que le déploiement d'une prime de travail le week-end dans les Centres de Sécurité des Navires ne résout pas la question du manque d'agents dans ces services, ne comble pas la question de la reconnaissance statutaire des Inspecteurs de la Sécurité des Navires et ne résout en rien la question de légalité. La DRH vient d'écrire, en substance, dans le cadre d'une modification de décret : « Ajout de l'inspection de la sécurité des navires dans le cadre des activités programmées [...] suite aux préconisations du Conseil Général de l'Ecologie et du Développement Durable [ndr septembre 2010] »

Mais quel est donc ce fameux décret miracle qui résout, en une fois, l'ensemble des problèmes liés au manque de moyens et d'organisation du travail ? Il s'agit du décret n°2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales de durée du travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels du ministère. « Vieilles » de plus de 10 ans, les dispositions proposées par la DRH illustrent une fois encore, s'il en était besoin, l'incurie de l'employeur pour les personnels mer qui sont restés tout ce temps, sans filet réglementaire.

I-2 Ce texte résout-il la question de légalité ? La CGT a des doutes sérieux.

La réglementation du travail s'est construite au fil des siècles par rapports de forces successifs pour atteindre, à chaque étape, le compromis imposé du moment avec, pour constante, l'amélioration croissante des conditions de travail couplées au progrès et à l'augmentation des gains de productivité.

Une rupture s'est produite sous le gouvernement Raffarin avec l'instauration de la « journée solidarité. » Ce fût, sous couvert de bons sentiments, le premier marqueur de recul. La durée du temps de travail s'allongeait sans augmentation de salaire.

Pour autant, le gouvernement de droite n'a pas osé toucher au socle des garanties minimales applicables aux agents qui cadre la durée maximale de la journée de travail, la durée maximale de la semaine de travail et les durées minimales de repos entre chaque cycle de travail.

Le dispositif existe pourtant, on le comprend, pour les policiers, pompiers, infirmières, postes à responsabilité pour la protection des individus et des biens ou pour tout fonctionnaire « *lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient et pour une période limitée.* » Il est prévu à l'art 3 du décret n°2000-815 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat et dans la magistrature.

« *Art 3 II.-Il ne peut être dérogé aux règles énoncées au I [ndr garanties minimales] que dans les cas et conditions ci-après : **Lorsque l'objet même du service public en cause l'exige en permanence**, notamment pour **la protection des personnes et des biens**, par décret en Conseil d'Etat, pris après avis du comité d'hygiène et de sécurité le cas échéant, du comité technique ministériel et du Conseil supérieur de la fonction publique, **qui détermine les contreparties accordées aux catégories d'agents concernés** ; »*

En quoi le contrôle des pêches, les visites de sécurité des navires pour les missions programmées au moins un mois à l'avance, de renouvellement du permis de navigation, les remembrements conchylicoles ou l'étude des dossiers environnementaux sont-elles des missions de service public qui exigent en permanence de déroger aux garanties minimales ?

A l'évidence les missions citées ci-dessus ne remplissent pas les conditions fixées par le législateur. Pour la CGT, l'employeur utilise abusivement cet artifice juridique pour pouvoir faire faire à ses agents deux journées de 7 heures en une, parce qu'il manque de personnel.

Est-ce la solution ? A l'évidence non ! Ce pis aller ne résout pas le point cardinal, le manque de poste. Pire, il l'aggrave.

En effet, la CGT a illustré que l'application du décret n°2002-259 sur les dérogations aux garanties minimales ne respecte pas la lettre du législateur puisque aucune contrepartie n'était appliquée. La DRH répond : « *l'art 3 du décret 2002-815 prévoit que le décret en CE déterminant les conditions dans lesquelles il peut être dérogé aux garanties minimales **doit déterminer les contreparties accordées aux catégories d'agents concernés.** Si des contreparties sont accordées [...] elles ne sont pas prévues lorsque les dérogations concernent le travail programmé. Dès lors, il est proposé d'introduire un alinéa prévoyant cette compensation.* »

La CGT avait donc raison, l'application du texte n'était pas conforme à la législation. De quelle contrepartie s'agit-il dans la nouvelle formulation du décret ? Les heures au-delà du maximum légal, c'est-à-dire, 10 h par jour, seront bonifiées à hauteur de 50 %. Mais, le maximum annuel légal reste à 1607 h.

Dès lors, les agents « utiliseront » leurs contingents d'heures plus rapidement, **leurs conditions de travail vont se dégrader et le problème n'est pas réglé.** Que se passera t-il une fois la totalité des heures de travail effectuées ? **La solution est donc le recrutement d'agents supplémentaires et pas le bricolage.**

II La Direction des Affaires Maritimes : un employeur désinvolte et négligent

II-1 Des Directeurs Régionaux dans l'illégalité

Il est temps de remettre de l'ordre et de sortir des faux semblants. Les personnels embarqués des Affaires Maritimes disposent, dans leur dispositif de dérogation aux garanties minimales, de contreparties qui n'en sont pas. En effet, le décret prévoit qu'un nombre égal de jours de repos à terre que de jours embarqués devront être garantis. **Ce repos compensateur est contractuel, imposé et intangible.**

Pour autant des Directeurs Inter-Régionaux des Affaires Maritimes n'hésitent pas une seconde à rappeler, en toute illégalité, les personnels pendant leurs périodes de repos compensateurs obligatoire pour assurer l'armement des bâtiments de mer et garantir l'exécution de la mission.

**Ils objecteront, avec un air de « ravis de la crèche » que : « les personnels sont volontaires. »
Quand bien même, les agents seraient volontaires, leur rappel en période de repos est interdit !**

Du reste, là encore, ce mode opératoire non respectueux des agents et de la réglementation est un cache-misère. Les agents rappelés versent les jours de travail effectués en sus dans un contrat épargne temps. Il faudra bien qu'ils les récupèrent un jour. Que ce passera-t-il quand ils les utiliseront pour partir en congés et qu'il n'y aura plus d'agents à rappeler ?

Quand les Directeurs Inter-Régionaux des Affaires Maritimes rappellent les personnels navigants durant leur repos compensateurs, aucun soin n'est pris pour saisir ni le CHSCT ni pour informer le Comité Technique. Ça se passe comme ça aux AFFMAR !

Il n'y a pas assez de personnel pour assurer les missions, les moyens manquent. Les Affaires Maritimes sont le temple de la bricole mais le réel finit toujours par s'imposer, il résonne aujourd'hui avec tumulte et fracas.

II-2 Direction des Affaires Maritimes : Amiante « Marche ou crève ! »

La CGT-Mer a alerté l'employeur sur le risque « Amiante » à bord des navires armés au contrôle des pêches et lors des visites de sécurité des navires en juillet 2011 ([ici](#)). Une intervention a été faite en 2011, en CCHS et en CTM, avec production d'un courrier fédéral CGT ([ici](#)) et d'amendements ([ici](#)).

a) Le caractère d'urgence a été rappelé par la CGT-Mer compte tenu de la persistance des expositions et de l'existence de maladies déclarées dans les rangs des agents de l'administration de la mer. Qu'a-t-il été fait ? Rien !

b) Où sont les fiches d'exposition et de recensement des agents exposés à l'Amiante et remises à la DAM ? Perdues dans le déménagement de la place Fontenoy à l'Arche !

c) Qu'est-il mis en œuvre pour protéger les agents ? Rien !

A ce jour, le Décret n° 98-332 du 29 avril 1998 relatif à la prévention des risques dus à l'amiante à bord des navires ([ici](#)) n'est pas respecté. La Directive OMI pour l'entretien et la surveillance des matériaux de bord contenant de l'amiante ([ici](#)) n'est toujours pas transposée pour les fonctionnaires des Centres de Sécurité des Navires.

Le courrier du Directeur des Affaires Maritimes au Directeur Régionaux des Affaires Maritimes relatif à l'identification des navires comportant de l'amiante est éloquent ([ici](#)).

Il illustre l'incapacité des Affaires Maritimes au niveau régional, hier comme aujourd'hui, à embrasser les questions stratégiques pour les restituer quand bien même la vie des agents est en jeu.

III Administration de la Mer : Une organisation inopérante et inachevée.

III-1 Démantèlement vertical la faute originelle

Dès janvier 2008, la CGT-Mer intervenait auprès du Ministre d'Etat, Jean Louis BORLOO, pour attirer son attention sur la force et les faiblesses de l'administration de la mer ([ici](#)). La CGT proposait, dans le cadre de la réforme des services, de conserver la structuration verticale de leur organisation avec, pour évolution, le décloisonnement et perméabilité avec les services du ministère, notamment pour la partie environnementale.

Qu'a-t-il été retenu ? L'organisation en « tuyau d'orgue », structurée et pertinente articulée entre d'une part, la Direction des Affaires Maritimes porteuse du programme, les Directions Régionales ordonnateurs secondaires et pilote des missions / moyens et d'autre part les Directions Départementales, services opérationnels, a été dissociée entre Directions Interrégionales de la Mer (DIRM) autonomes, découplées et inopérantes et les Délégations Mer et Littoral des Directions Départementales des Territoires et de la Mer qui assurent, pour l'essentiel, les services aux marins et navires.

Cette réforme laisse les services « au milieu du gué ». La CGT-Mer l'a exprimé sans détour le 27 mars dernier lors d'une rencontre avec François HOLLANDE, encore en campagne, avec une amorce de proposition ([ici](#)).

L'administration de la mer est une structure qui traite de missions intimement liées. Elle possède un fort identifiant et une aura encore prestigieuse auprès de ses administrés. Sa force réside dans sa cohésion et donc, dans la cohérence de son organisation. Cependant elle souffre d'un mal qui la ronge, le conservatisme, le réflexe réactionnaire, l'endogamie et la consanguinité.

Pour ne pas s'être ouvertes au monde, les DIRM sont un échec. Incapables d'embrasser la dimension stratégique d'aménagement du littoral, de projection sur l'avenir en terme de planification des usages, de développement économique ou de schémas de mutation, les DIRM se reconduisent elles mêmes sans se réinventer, en passant à côté des enjeux d'avenir. Incapables d'agir par elles mêmes à cause d'une réforme inachevée, elles doivent recréer les liens initiaux en tissant des conventions avec les DDTM. L'administration de la mer est une structure intégrée, elle ne vit que par son entité et ne souffre que de sa marginalité.

Les DIRM sont devenues, en à peine 2 ans, une « vieille dame impotente » fatiguée, pilotée sur un mode plan-plan. Repliées sur elles mêmes, elles sont devenues incapables de sortir d'un schéma mortifère de reproduction. Sorties du pilotage de la Directive Cadre Stratégie Milieux Marins et de l'animation des Conseils Maritimes de Façades, elles pataugent. Pas de la faute des agents, mais du manque de vision et d'ambition de leurs directions. L'entre soi sclérose. Comment ne pas s'étonner de l'absence de pilotage par la DIRM des établissements d'enseignement maritime. L'éducation des jeunes est la mission cruciale pour former les marins de demain. La jeunesse est le point phare du projet gouvernemental. Là encore, les DIRM, autorité académique, « insultent l'avenir » en n'assumant pas ces fonctions stratégiques.

III-2 Décloisonnement : Une réforme moderne, ambitieuse et prometteuse qui ne coûte rien.

Il manque d'hétérosis dans les DIRM, de vitalité, d'ouverture, de projection sur la partie charnière de l'environnement maritime, le littoral. Tout se joue à cet endroit et, comme dans chaque structure, c'est à la charnière que l'édifice est le plus fragile. Le littoral est le réceptacle de toutes les perturbations anthropiques amonts. Il ne sert à rien de vouloir corriger à l'aval ce qui devrait être évité à la source. C'est sur le littoral et dans les ports que se joue l'intermodal pour rendre attractives les infrastructures portuaires françaises et redynamiser l'emploi. C'est par l'interconnexion des réseaux ferrés, ports et voies navigables que la France pourra relever son défi maritime. **Les DIRM sont trop petites, trop spécialisées et trop « vieillottes » pour affronter ce défi.**

Il devient urgent de finaliser la réforme de structure de l'administration de la mer et de faire le pari « pascalien » du saut vers le futur en mariant le réseau régional des autorités environnementales que sont les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et le monde maritime, en créant des DREALM !

Sans moyen supplémentaire, une telle réforme aurait un effet levier substantiel tant sur le plan de l'exercice des missions que par l'apport matériel des services existants dont une partie est sous utilisée.

Placées en autorités maritimes de tutelle décentralisées, les DREALM deviendraient le fer de lance de la politique maritime française à la fois stratégiques et pilotes des services opérationnels départementaux. Une telle organisation ré-instaurerait la verticalité et initierait un découplage culturel salvateur.

Les moyens de l'administration de la mer deviendraient la force opérationnelle de projection du Ministère dans le secteur maritime. Une mutation intellectuelle s'opérerait pour passer de la culture de police et de répression aux enjeux de planification et de gestion de la ressource et de l'environnement.

IV L'heure des choix

IV-1 Les limites de la privatisation

Il existe deux façons d'exercer les missions : doter les services de moyens nécessaires et part le fait, s'inscrire dans la proposition n°88 du Grenelle de le MER validée par tous les acteurs (Etat, ONG, Employeurs, Employés et Scientifiques) ou privatiser les missions.

La Direction des Affaires Maritimes amorce une validation de ce dernier choix qualifié pudiquement d'externalisation.

Déjà, le contrôle des navires de plus de 500 UMS (env 500 Tonneaux) a été délégué aux sociétés de Classification avec la participation complice du Conseiller Mer de M. Mariani, récompensé depuis par un bon poste chez Armateur de France. Peu importe que les actionnaires des dites sociétés soient aussi armateurs. Les contrôleurs et les contrôlés sont les mêmes et honnis soit qui mal y pense et verrait là un conflit d'intérêt.

Le jaugeage des navires de plus de 12 m passe au privé et devient payant. Les commissions de visite de sécurité des navires passent de deux agents à un seul.

Bon, et alors, ce bricolage ne fait pas une politique. Des arbitrages ont été rendus, des missions restent dans les giron du service public, égalitaire, performant et indépendant. Comment fait-on pour le remplir ? Là est la question.

La réglementation communautaire nous aiguillonne. Elle ne va pas en s'allégeant. Il manque 160 postes aux Affaires Maritimes. C'est à la fois beaucoup et dérisoire lorsqu'on pense que la réussite d'une politique repose sur si peu. Il faut 80 postes dans les centres de sécurité des navires, 60 postes pour le Dispositif de Contrôle et de Surveillance et 20 postes dans les services Cultures Marines et Environnement.

IV-2 Un ministre de la Mer : pour quoi faire ?

La rencontre organisée avec la DRH et la DAM le 3 octobre dans le cadre du préavis de grève fût un échec. C'était écrit d'avance. Le politique n'avait rendu aucun arbitrage, les représentants du personnel avaient tout à demandé compte tenu du passif, la DRH n'avait rien à donner si ce n'est le rappel de « Agenda Social.» Merci bien. La CGT mesure que le changement, « c'est pas pour demain. »

- Le cadrage ULAM, premier texte sorti par l'administration est un recul en terme de condition de travail et une entrave pour l'organisation souple des missions.

- L'instruction Cultures Marines confirme le respect des garanties minimales tandis que dans le même temps, il est soumis aux organisations syndicales une modification de décret qui les supprime.

- Le régime de travail et indemnitaire des moyens hauturiers est renvoyé à l'agenda social tandis qu'une aumône de 200 € pour les Patrouilleurs et 100 € pour les Vedettes Régionales est consenties pour amorce de paiement des ISH depuis février 2012. Un blague quand le taux de base est de 408 €/mois.

- Rien n'est annoncé pour libérer le statut des Inspecteurs des Affaires Maritimes, devenu corps mort depuis qu'il est amputé de son socle de contrôleurs, fusionnés dans le corps de Technicien du Développement Durable.

- Seul motif de satisfaction, les syndicats des gens de mer vont enfin pouvoir bénéficier de mesures spécifiques. Après plus de 3 ans de demandes, la CGT se félicite d'avoir été entendue.

La rencontre du 4 octobre avec les cabinets de D. BATHO et de F. CUVILLIER a permis de sonder l'abîme entre le politique et la CGT sur la question mer. Initialement calée sur trois domaines : Voie Navigable de France, réseaux routiers et Secteur Maritime, il est rapidement apparu lors de la réunion que pour ce dernier point, un échange de 40 mn ne serait pas suffisant pour pouvoir traiter sérieusement de la question.

La CGT-Mer a exprimé ses craintes et ses propositions. Le représentant du Ministre a convenu qu'une réunion spécifique devait être organisée « en urgence », sous quinze jours.

D'ici là, la CGT retient ses critiques. Place est donnée au débat argumenté et aux propositions constructives.

Que le Ministre nous écoute, qu'il tranche judicieusement et dessine sa vision avec pour objectif l'efficacité et un horizon en prenant garde de ne pas devenir l'architecte d'un nouveau temple de la réaction, bonbonnière marginalisée percluse de conservatisme, mais le bâtisseur d'une administration ouverte, tournée vers l'avenir et les enjeux de demain.