

« *Parce que c'est notre projet !* »

Les urnes ont parlé. Le gouvernement sitôt nommé, l'administration centrale se met En Marche, la Direction des Affaires Maritimes est « en avant toute », cependant, ne va t-elle pas dans le mur ?

Le directeur des Affaires Maritimes, Thierry COQUIL, invitait les organisations syndicales lundi 25 septembre dans le cadre des rencontres régulières DAM/OS auxquelles la CGT participe bien volontiers. Notre préférence, en lieu et place de ce pis aller, aurait été au maintien des Comités Techniques Centraux où les sujets maritimes pouvaient être abordés au fond, sur la journée entière, en présence de l'administration centrale et des Directeurs Régionaux.

Moyens, effectifs, sens des missions, adaptation aux demandes de la société, évolutions réglementaires étaient traités directement et efficacement en Comité en présence de tous les protagonistes. Le Directeur des Affaires Maritimes, responsable du programme, dessinait la stratégie, rendait les arbitrages, passait les commandes et demandait des comptes. Son rôle est aujourd'hui, hélas, réduit à esquisser les priorités d'affectation des moyens, charge ensuite aux mandarins en DREAL, DIRM et DDTM de se livrer à une foire d'empoigne pour glaner budgets et effectifs, les uns rendant des comptes aux Préfets, les autres au Secrétaire Général du Ministère.

Comment dès lors, avec une structure aussi éparsée, parfois aux intérêts antagonistes, pouvoir prétendre à développer une Politique Maritime Intégrée ? Ici repose les raisons de l'échec de l'ambition française en matière de stratégie maritime.

La Direction des Affaires Maritimes a perdu en 2010 toute verticalité. Elle perd en technicité et en expertise, les politiques publiques maritimes godillent, les compétences s'étiolent, chacun est témoin du délitement constant.

De longue main, des intérêts particuliers travaillent en silence au démantèlement de la DAM. D'un côté, l'état-major de la Marine acteur de l'action de l'État en Mer, exsangue, verrait d'un bon œil les 80 millions disponibles du Programme 205 « Sécurité et Affaires Maritimes, Pêche et Aquaculture » tomber dans son escarcelle pour boucler ses fins de mois ; de l'autre un Ministère en perte d'identité, nostalgique de sa gloire passée au service de la reconstruction des infrastructures du pays, orphelin de ses missions techniques, condamné faute de mieux à promouvoir un modèle de corps généralistes, d'agents interchangeable soit disant totipotents.

Dans cet environnement nivelant, la Direction des Affaires Maritimes fait tâche et malgré les coups portés dans ses œuvres vives, elle reste à flot. L'administration de la mer, scindée depuis 2010 entre l'échelon régional et départemental, coupée de son administration centrale, reléguée en cul de basse fosse dans nombre de DDTM, conserve malgré tout sa pertinence ainsi qu'une identité enviée, à laquelle tant ses agents que les administrés restent attachés. Les personnels des services maritimes sont hautement spécialisés, l'exercice des missions le réclame. Les compétences nécessaires s'acquièrent au fil des ans dans un parcours de compagnonnage peu compatible avec la gestion des Ressources Humaines du Ministère actuelle où « *la diversité des parcours professionnels* » et la valse des postes l'emporte sur la persévérance, la consolidation des acquis et l'expérience.

Si l'administration de la mer résiste encore, constatons qu'elle subit. Pour survivre, il convient qu'elle se réinvente. Telle est la thèse de Thierry COQUIL, Directeur des Affaires Maritimes.

Le projet esquissé pour le futur aux organisations syndicales ne manque ni d'ambition ni de cohérence. En substance, la France a besoin d'une administration de la mer compte tenu de son positionnement géostratégique, le Ministère doit conserver une expertise maritime, la Direction des Affaires Maritimes, héritière d'une longue histoire, possède des compétences rares mais n'a plus les moyens de prolonger son positionnement actuel à large spectre. Par ailleurs, les attentes en matière environnementale ainsi que la judiciarisation de la société appellent un repositionnement.

Trois piliers soutiennent le plan annoncé : une réforme structurelle, un changement de paradigme, un rééquilibrage géographique.

- 1 L'analyse porte sur une nécessaire Administration Maritime territorialisée et intégrée,
- 2 Migrer de l'accompagnement du marin à l'administration des activités, répondre désormais encore davantage aux attentes sociales et environnementales, sortir du tout sécuritaire pour élargir et garantir la sécurité environnementale et sociale par l'anticipation et la gestion de l'impact des activités maritimes sur le milieu,
- 3 Investir les territoires Ultramarins pour rééquilibrer la présence de l'administration de la mer partout où sont les enjeux.

L'aggiornamento promis ne laisse rien au hasard, jugez plutôt :

- **Établissements de Signalisation Maritime** : trop nombreux, pas assez moderne, la « rationalisation » en forme de coupe claire est annoncée.

- **Polmar** : centralisation du stockage de matériel avec plan de projection aéroporté ou autre, selon les scénarii envisagés. Pour chacun d'entre eux, définir un plan opérationnel d'intervention et d'articulation des acteurs.

- **CROSS** : conduire une réflexion sur le maintien du nombre de Centres. Le cas échéant, mobiliser les évolutions technologiques en matière de surveillance et de communication pour rebâtir le maillage territorial.

- **Centre de Sécurité des Navires** : privatiser une part des missions en déléguant aux sociétés de classifications. Responsabiliser les entreprises par le désengagement de l'administration des missions de conseil et d'assistance. Réduire le nombre d'inspecteurs, favoriser le télétravail, réduire le nombre de centres, anticiper la montée en charge des missions relatives aux contrôles de COx, NOx, SOx, particules fines, bruit, eaux de ballast, démantèlement, GNL ...

- **Navigation Professionnelle** : Poursuivre le développement du portail du marin, responsabiliser les entreprises dans leurs obligations de déclaration, repositionner la mission en DIRM.

- **Plaisance** : Développement de l'immatriculation automatique pour les navires de moins de 5 m, externalisation des épreuves théoriques.

- **Dispositif de Contrôle et de Surveillance** : Mobiliser le FEAMP (NDR comme la CGT l'avait préconisé, 80 millions sont prévus à cet effet) pour financer la construction d'un nouveau Patrouilleur. Reporter les équipages des vedettes actuelles, en toutes ou parties sur ces bâtiments. Positionner un Patrouilleur en Méditerranée. Recours aux Drones pour les contrôles.

- **Renouveler la flotte des Phares et Balises** : L'option d'un armement unique flotte des phares et balises et moyens hauturiers du DCS n'a pas été évoqué. En matière de contrôle des pêches, la CGT n'est pas favorable à la constitution d'équipages mixtes Marins / Fonctionnaires.

La CGT a fait remarquer qu'une fois la toile réduite à la plaisance et après la réintégration de la navigation professionnelle en DIRM, il ne resterait qu'à intégrer les Cultures Marines au DCS et à placer le tout sous gestion DIRM pour rétablir une Administration de la mer intégrée.

Chaque point présenté mérite débat. La CGT ne fait de l'opposition systématique un principe, notre organisation est disposée à apporter sa pierre.

Pour ce faire, l'impact individuel de chaque mesure sur le service public aura à être analysée en amont et largement concerté. La CGT n'acceptera aucune diminution de service rendu aux usagers, ni perte d'activité pour les agents.

Si notre organisation est ouverte au dialogue et annonce par avance qu'elle sera force de proposition, d'ores et déjà, un point dur est identifié. Nous sommes opposés à la pensée magique de la privatisation de missions accompagnée de contrôles de second niveau. L'expérience montre que le passage du « *savoir faire* » au « *faire faire* » s'accompagne systématiquement d'une perte de compétence et d'une réduction de la sécurité. Dans une pensée anglo-saxonne, l'important en cas de sinistre est de dégager sa responsabilité et de pouvoir identifier un responsable pour pouvoir punir et, le cas échéant, corriger.

La CGT reste attachée au rôle, peut être daté aux yeux de certains, de prévention, d'accompagnement et de conseil. L'humain, le service au marin reste pour la CGT le cœur d'activité que doit conserver l'administration de la mer. Nous ne voulons pas que cette administration se borne à ne devenir qu'une structure émettrice de normes cantonnée à punir et réprimer.

Concertation ou ordonnance, la méthode retenue pour la refondation des Affaires Maritimes est dans les mains du Directeur. De l'option choisie pour bâtir cette nouvelle maison dépendra le climat de mise en œuvre et, in fine, la qualité de l'édifice.

Quoi qu'il en soit, la CGT ne manque d'arguments. Que chacun soit assuré qu'elle jouera pleinement son rôle.

Le secrétaire général
Nicolas MAYER