



Réforme des services du secteur maritime

Interventions et positions de FORCE OUVRIERE

Réunion du 1er avril 2009

1) Sur les procédés employés : pour le Cabinet, le dialogue social c'est « je pense donc tu suis »

Nous prenons acte de cette réunion de concertation que Force Ouvrière réclame avec insistance depuis juin 2008, notamment lors de la phase de préfiguration de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM).

Toutefois, nous déplorons que le Cabinet du Ministre d'État ait déjà communiqué ce qui ressemble à des décisions, par voie de presse le 27 février puis le 10 mars dernier, avant même que cette première réunion de concertation, programmée le 20 mars, puis reportée au 1^{er} avril 2009, n'ait eu lieu !

Ces communiqués reposent-ils sur des décisions interministérielles ou bien s'agit-il de faire passer en force une réforme en répondant à des points de vue idéologiques, corporatistes et à des enjeux de pouvoir ? Nous nous interrogeons réellement.

La note de présentation datée du 26 mars (mais adressée aux organisations syndicales le 30 mars en soirée, moins de 48h avant cette réunion...) précise d'ailleurs que plusieurs arbitrages gouvernementaux sont encore à venir. Pourtant tout semble précipitamment décidée selon la vision du cabinet du ministre d'État et ses communiqués.

Par conséquent, nous vous interrogeons : de quoi sommes-nous censés débattre aujourd'hui ? S'agit-il simplement de nous entendre réagir sur un communiqué de presse ministériel qui a tout acté avant même d'ouvrir la concertation ? Quelle est cette mascarade de concertation ? Tout est décidé du point de vue structurel et organisationnel, mais, dans sa grande générosité, le Ministre d'État daigne autoriser les représentants des personnels du MEEDDAT à exprimer un avis qui ne sert plus à rien ? Le dialogue social ne s'use qu'en ne l'utilisant pas (ou en le méprisant) et, dès lors, il est remplacé par d'autres modes d'expressions plus radicaux...

Nous demandons naturellement d'être destinataires des documents présentés en séance.

2) Sur l'objet de la réforme : un « Grenelle de la mer » n'a pas à définir l'organisation des services publics de la République

Tout d'abord, il n'est pas admissible de justifier cette réforme au seul motif du lancement d'un « Grenelle de la mer ». Comme le « Grenelle de l'Environnement » ne saurait couvrir tous les champs ministériels ni épuiser la question de la stratégie du MEEDDAT, un « Grenelle de la mer » ne peut dicter l'organisation administrative du secteur ! Et puis, déterminer l'organisation et les outils avant d'ouvrir le débat et la concertation est d'emblée le signe d'une belle mascarade autour de ce nouveau Grenelle.

Par conséquent, nous demandons que soient d'abord définies, en concertation avec les organisations syndicales, la politique gouvernementale et la stratégie du MEEDDAT pour le domaine maritime, de façon globale et intégrée.

Les propositions de réorganisation ne devront être examinées qu'à l'issue d'une telle réflexion. En tout état de cause, elles ne peuvent émaner exclusivement de quelques soi-disant « spécialiste de la mer » qui ne servent que des intérêts particuliers voire idéologiques, en défendant une vision partielle et partielle de la mer.

L'ensemble des services publics ainsi que les personnels concernés doivent être consultés. Or ici, tout est bouclé sans débat ni concertation !

FO n'est pas favorable au concept de gouvernance à cinq imposé par le Grenelle de l'environnement. Et nous sommes catégoriquement opposé à ce qu'une telle « gouvernance » vienne dicter ou définir l'organisation des services publics de la République.

Sur le calendrier de la réforme (2009), si nous comprenons la nécessité de l'inclure dans celui de la réforme de l'administration de l'État au niveau territorial (éviter ainsi les doubles ou triples mobilités et réorganisations), celui-ci doit inclure la nécessaire phase de concertation préalable avec les organisations syndicales du CTPM du MEEDDAT.

Cette nouvelle réforme des services du secteur maritime trahit en fait le constat du manque de moyens des services ayant une action sur la mer et les affaires maritimes.

Sur la gestion des autorisations administratives, les services peuvent accumuler plusieurs mois de retard sur la délivrance d'autorisations telles que les permis bateaux mais également des autorisations de pêche (permis de mise en exploitation – PME) ou certificats de sécurité des navires. L'insuffisance des effectifs pour les contrôles est également patente, allant jusqu'à exposer la France, et par conséquent le ministère, à des condamnations et astreintes financières historiques par la Cour de Justice européenne.

Le regroupement des services est donc justifié par le MEEDDAT qui n'a plus les moyens nécessaires pour assurer ses missions. Mais cela suffit-il à définir une stratégie pour l'action du MEEDDAT en mer ? Indiscutablement non !

Autre constat : cette réforme, et votre présentation, démontrent que l'administration des affaires maritimes se comporte comme « un ministère à part » en méconnaissant grandement la réalité des missions des agents et des services du MEEDDAT. Il n'y a pas des services des affaires maritimes d'un côté des services de l'ex Equipement ou de l'ex Ecologie de l'autre, il n'y a que des services du MEEDDAT !

Certaines conséquences directes méritent d'être soulevées :

Ce regroupement va inévitablement éloigner le service public de proximité pour les marins, créant une nouvelle fracture. Ceux qui ne disposent pas de toute la logistique (informatique, personnels, moyens financiers) seront abandonnées à leur sort. Cette politique va donc favoriser les gros armements et grandes entreprises de pêche au détriment de l'économie locale. Ceci risque de fragiliser, voire de réduire, la flotte artisanale de pêche et donc impacter l'économie locale, directement et indirectement.

Cette réforme illustre donc une nouvelle politique libérale du gouvernement, qui touche cette fois le secteur maritime. Et au motif de pallier des manques d'effectifs, le MEEDDAT va accroître des disparités !

Nous tenons également à rappeler ici l'opposition totale de FO à la délocalisation de l'ENIM à La Rochelle : cette décision dogmatique est absurde et irréaliste. D'ailleurs, le transfert est annoncé pour mars 2010 et aujourd'hui personne ne sait où pourrait être installé l'ENIM à La Rochelle ! FO demande l'abandon de cette décision, ce que démontrerait à coup sûr une étude de faisabilité si le MEEDDAT avait le courage de la faire (celles pour les services statistiques SOeS du CGDD et pour le SETRA aboutissent clairement à mettre en avant toute l'aberration du processus des délocalisations annoncées).

3) Une nouvelle réforme « RGPP compatible »

Cette réforme sert bien évidemment le diktat de la RGPP, révision générale des politiques publiques, en fusionnant et en réduisant les services, les moyens, les effectifs mais aussi en « *préfectorisant* » une activité qui aurait pu rester dans le champ de compétence du MEEDDAT.

Au budget triennal 2009/2011, le MEEDDAT annonce rendre 190 ETP dans les services du domaine maritime. C'est donc là l'objectif de cette réforme, comme la destruction des services des phares et balises (devant absorber la moitié de ces réductions !).

a) Concernant la création de quatre directions de façades maritimes (DFM) en métropole : « une administration de façade présentée un 1er avril ne peut qu'interroger ».

Plusieurs questions se posent :

- Ce nom de DFM est-il validé par le gouvernement ? Il semble que non et que certains ministères lui préféreraient des « directions interministérielles de la mer » : cela n'aurait plus du tout le même sens, ni le même pilotage.
- Ces DFM seront placées sous l'autorité de quel Préfet ? Préfet maritime, Préfet de Région, Préfets de Départements, pour quelles compétences ?
- Quelles conséquences pour les agents qui devront « constituer » ces DFM et qui vont devoir rejoindre la région siège de la DFM : déménagement, emploi du conjoint, scolarité des enfants, coût, quelles procédures et mesures compensatoires sont prévues ? L'impact social sera énorme.
- Les DFM disposeront-elles d'antennes locales ? Que signifie que les DFM « s'appuieront sur les DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et les DDT (Direction Départementale des Territoires) » ? Comment cela va-t-il s'articuler entre les différents niveaux et que deviennent les délégations de façade des DIREN ou DREAL ? Comment confier la coordination à une DFM qui ne maîtrise qu'une infime partie des dossiers touchant la mer et du littoral ?
- Quel avenir pour les délégations de façade maritime des DIREN - DREAL ? La réforme entraîne-t-elle un transfert complet de compétences et d'ETP des DREAL (a priori 2 ETP par DREAL) vers les futures DFM ? Dans ce cas, quel sens y a-t-il à déstabiliser et déshabiller d'emblée les DREAL ? C'est insensé. C'est aussi couper les liens terre – mer et la gestion intégrée environnementale de la mer et du littoral en découpant les compétences exclusivement maritimes en DFM et exclusivement terrestre en DREAL. Sur le plan de la gestion intégrée c'est aberrant, comme cela l'est sur le plan environnemental.
- Pourquoi la note n'évoque pas la problématique sur l'outre-mer qui représente pourtant l'essentiel des enjeux maritimes et environnementaux ?
- N'y a-t-il pas un problème non résolu pour l'organisation et la mise en œuvre de la réforme en Corse ?
- et est-on certain que les compétences maritimes départementales seront effectivement placées en DDT par chaque Préfet de département ?

b) Au niveau départemental : « C'est quand la mer se retire que l'on découvre qui se baigne sans maillot » :

Là encore les interrogations sont nombreuses :

- Pourquoi supprimer des effectifs des services phares et balises alors qu'aujourd'hui il est déjà insuffisant pour entretenir les équipements de signalisation et qu'il faut renforcer la sécurité en mer ! Quelles seront les missions des Phares et Balises, et pour le compte de qui ? Cette réduction d'effectifs ne cache-t-elle pas à terme une remise en cause du rôle, des fonctions et des missions actuelles des Phares et Balises ?
- Un armement unique Affaires Maritime/Phares et Balises est-t-il envisagé, et sous quel statut pour les marins embarqués ?
- Comment sont pris en compte les OPA dans ce projet de nouvelle réorganisation ?
- Quelle est donc la définition d'un « pôle mer » ?
- Que signifie le terme « adossée » dans le communiqué de presse annonçant des « directions bien identifiées chargées du littoral et de la mer adossée aux directions départementales des territoires (DDT) » ?
- Cela signifie-t-il que les DDAM sont mises à la disposition des Préfets de Département sous la forme de « pôles mer » indéfinis, en espérant les retrouver en DDT ?

Déjà, certains préfets de département annoncent créer une direction ad hoc (Affaires maritimes + morceaux du Service Maritime) hors DDT.

D'ailleurs votre note du 26 mars précise explicitement que les pôles mer seront différents d'un département à l'autre.

Avec la modularité issue des circulaires du Premier ministre des 7 juillet et 31 décembre 2008, laisser l'organisation maritime au niveau départemental aux Préfets, c'est morceler les missions et c'est surtout perdre, comme sur le reste des politiques publiques du MEEDDAT toute capacité d'intervention ! C'est aberrant et stupide de la part du MEEDDAT !

De plus, la réforme éclate les compétences et les missions des services maritimes et phares et balises entre les DFM et les « pôles mer ».

Une fois encore, le MEEDDAT se retrouve meilleur élève d'un mauvais cours. Il ne lui suffit pas d'être en tête pour la mise en œuvre des mesures RGPP officielles qui lui sont imposées, il faut aussi qu'il s'en invente d'autres tout aussi destructrices : pourquoi perdre une compétence ministérielle reconnue en la morcelant ainsi à l'échelon départemental ?

c) Un réel risque de morcellement et de dilution des compétences :

Ce n'est pas ainsi que la France pourra répondre à ses obligations européennes (transposition et mise en œuvre de la directive relative à la stratégie maritime ou Natura 2000 en mer par exemple), mettre en œuvre la directive cadre stratégie marine et développer une gestion intégrée de la mer et du littoral.

Votre approche par façades (imposée en réalité par les directives européennes) n'interdit absolument pas de mettre la compétence maritime dans les DREAL et de créer 4 « DREAL de façades ». Le caractère inter-régional des missions des DREAL le permet ! De plus, c'est bien le rôle de ces services déconcentrés du MEEDDAT que d'avoir des fonctions d'ensembliers et de réunir les missions ministérielles pour les réaliser de façon intégrée à l'aune du développement durable (et ici en complémentarité et cohérence terre – mer – littoral / affaires maritimes – activités économiques marines et portuaires – environnement). Pour FO cela mérite d'être examiné avant toute décision.

Si le choix demeure sur des DFM, les liens DFM-DREAL doivent être renforcés et précisés (et pas uniquement en indiquant que la DREAL restera R-BOP). La question des missions environnementales devra être clairement résolue en partenariat DFM-DREAL.

Reste le niveau départemental : si l'on veut éviter que le MEEDDAT ne se retrouve sans aucune compétence ni moyen dans le domaine maritime, il faut que les « pôles mer » envisagés constituent des unités territoriales des DREAL (ou des 4 DREAL de façades) ou bien, à tout le moins, des unités territoriales des DFM. Le schéma envisagé dans votre note du 26 mars fait prendre un risque énorme sur l'avenir des compétences maritimes départementales : on le voit certains préfets envisagent déjà de ne pas créer de tels pôles et de placer ces compétences dans d'autres services que la future DDT !

4) La demande de Force Ouvrière porte donc sur l'engagement d'une réflexion sur la stratégie du MEEDDAT et d'une véritable concertation avec les organisations syndicales, ayant pour objectifs de :

- garantir un service public d'extrême proximité pour les professionnels et multiples usagers de la mer, lisible, homogène et cohérent d'un département littoral à l'autre de la façade maritime ;
- préserver les moyens et les compétences du MEEDDAT (au MEEDDAT) et une organisation cohérente pour répondre aux obligations européennes et assurer un service public de qualité ;
- dans le cadre de cette réforme organisationnelle des structures et services, mener une réflexion globale et intégrée, prenant en compte les différents usages et enjeux de la mer : sécurité, transport, pêche, plaisance, aquaculture, conchyliculture, sports nautiques, mais aussi interfaces avec le littoral, enjeux liés au tourisme, préservation de l'environnement marin : eau, faune, flore, sol, sous-sol, exploitation des ressources et développement des énergies renouvelables, etc

Enfin (et surtout) dès validation gouvernementale de la réforme, **travailler sur l'impact social** (ce que votre note du 26 mars et votre présentation n'abordent même pas !) :

- combien d'agents sont concernés par ce projet de réforme ?
- combien devront changer de postes et/ou de missions et/ou de lieu d'affectation ?

Il faut des garanties écrites, des engagements pérennes. Les personnels concernés doivent pouvoir se positionner en toute connaissance (statut, gestion, indemnités, rémunération, missions, positionnement hiérarchique,...).