



**ENVIRONNEMENT  
TERRITOIRES  
AUTOROUTES  
ET MER**

## **Contribution de l'Union Fédérale Environnement Territoires Autoroutes et Mer sur l'évaluation de la politique maritime**

### **Rencontre du 2 mai 2013**

En référence à la lettre de mission de la Ministre signée le 18 mars 2013 relative à l'évaluation de la politique publique maritime, la CFDT a eu l'occasion à plusieurs reprises d'émettre des avis et propositions dans diverses instances et à tous les niveaux de concertation. Le rapport récent de la cour des comptes sur la sécurité maritime constitue, à n'en pas douter, avec d'autres une source d'inspiration. Il porte une sévère évaluation des carences de nos services en la matière.

Si l'on prend un peu de distance historique, on peut dire que contrairement aux discours énoncés, la politique maritime n'a jamais été une priorité pour notre pays. Elle n'est assurément pas à la hauteur des surfaces maritimes gérées par la France (11 millions de km<sup>2</sup>).

Ainsi, depuis 1981, date de la création du premier Ministère de la Mer, la situation de l'économie du transport maritime et de la pêche n'ont pas cessé de se dégrader. Si 90 % du commerce mondial se réalise par voie maritime, la place de la France, elle, n'a pas cessé de se dégrader au point de devenir pratiquement invisible (la France est au 25<sup>ème</sup> rang mondial de la flotte de commerce en terme de tonnage).

Même chose pour la pêche, qui perd des emplois de production en continu depuis 30 ans. Aujourd'hui 65 % de la consommation de poisson en France est importée.

Face à des tendances aussi lourdes, la démarche d'évaluation nous paraît positive. La question de la gouvernance se pose au premier chef.

Dans un mémorandum remis au ministre, la CFDT avait fait un certain nombre d'analyses et de propositions. La plupart sont encore pertinentes.

L'activité maritime est par nature transversale.

Lorsque la ministre indique que la politique maritime repose sur les trois piliers du développement durable que sont l'économie le social et l'environnement, la CFDT partage cet avis.

Il s'agit donc bien de moderniser la gouvernance et l'administration maritime. Il nous semble important de souligner l'importance de la Marine Nationale et de ses personnels de statuts militaires dans l'organisation des services maritimes de l'État. C'est le fruit d'une histoire qui a commencé avec Colbert et qui perdure ..

Le Grenelle de la mer a été l'occasion de vérifier que RIEN ne se fait en France, dans ce domaine sensible, sans l'accord de la Marine Nationale qui agit, non seulement pour la défense des territoires (qui est sa mission première), mais aussi pour l'utilisation des espaces marins et sous marins.

Les Préfets Maritimes disposent des pleins pouvoirs en matière de sécurité, sûreté, aménagements surveillance des éco-systèmes (pêche maritime) etc... tant au niveau national.

L'organisation des services de l'État (centraux et déconcentrés) repose sur une petite administration dédiée (les affaires maritimes) qui fait le lien entre les autorités civiles et militaires avec une primauté hiérarchique du militaire... Ce n'est pas sans poser de problème en terme de parcours professionnels et de perspectives de carrières pour les personnels civils de tous niveaux.

La CFDT s'interroge sur l'utilité :

- du SG-MER dès lors qu'il y a un Ministre de la mer de plein exercice
- fonctionnelle de la DGITM et de l'articulation entre la DAM et la DPMA qui vient de rejoindre le MEDDE. Quelle évaluation de l'arrivée de la DAM au sein de la DGITM en terme de prise en charge par cette DG des problématiques maritimes ?
- de la construction interrégionale des DIRM qui pose de nombreux problèmes fonctionnels.

- de la déconstruction des Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM) dans les projets de décentralisation (transfert des services économiques Mer et Agriculture aux régions)  
Pour ce qui concerne la formation maritime nous avons de réelles inquiétudes :

- sur l'avenir de l'ENSM
- Sur le contrôle pédagogique des formations secondaires (LPM)

Nos revendications ont été déjà longtemps exprimées auprès du cabinet des ministres concernés.

A la CFDT, nous pensons que l'ensemble du MEDDE (tous corps confondus) doit se sentir concerné par la problématique maritime. Il faut ouvrir les portes et les fenêtres, et tirer avantage de la diversité juridique, technique et scientifique des personnels pour favoriser des parcours professionnels diversifiés et valorisés. La fusion des corps, l'intégration des corps Mer dans des corps plus vastes y participent sous réserve de maintenir les formations spécialisées utiles et adaptées aux postes comme aux compétences recherchées.

Nous pensons que la création d'une direction Générale de la Mer peut être un début de solution à condition d'être une DG de plein exercice et pas nécessairement dirigée par du personnel militaire !

Nous pensons aujourd'hui que les services maritimes déconcentrés éclatés (donc inefficaces) doivent être regroupés au plan départemental et régional avec les autres services interministériels à l'instar des DDT(M) ou ceux du MEDDE/METL au plan régional pour constituer des DREAL(M). Ceci constitue pour la CFDT une meilleure orientation que l'isolement au sein de directions inter régionale aux moyens limités.

Pour l'ensemble des politiques publiques maritimes, comme par exemple le développement des énergies marines renouvelables, la CFDT défend le principe d'associer les professionnels de la mer à toutes les procédures de concertation en cours.

La mise en place éventuelle d'une DG mer doit permettre de traiter de manière intégrée les enjeux anciens et nouveaux liés aux espaces maritimes et défendre les problématiques maritimes dans les interfaces terre/marin, à la fois au niveau des questions de pollutions d'origine tellurique, d'aménagement des zones côtières, de préservation de l'environnement :

- commerce maritime
- contrôles et sécurité en mer
- ports et inter modalité des transports au niveau portuaire
- gestion des espaces y compris dans leur dimension environnementale : espaces protégés et/ou réglementés, cohérence des schémas d'aménagement, simplification du mille feuille administratif, DCSMM
- gestion des risques et prévention
- pêches et aquaculture marine<sup>1</sup> : aspects gestion, filière/commercialisation, développement (cf PCP)
- aspects économiques : les moyens d'intervention doivent pouvoir soutenir les objectifs affichés en matière de politique maritime en coordination avec les incitations de niveau UE et/ou régional.
- une gouvernance intégrant les régions (Commission consultative auprès du ministre, aspects façades).
- négociations internationales et communautaires associées à ces sujets
- recherche, observatoires et prospective.

La mise en place d'une nouvelle direction générale et la constitution de son périmètre exigent bien entendu un dialogue social approfondi avec les organisations syndicales et l'ensemble des parties concernées par un tel projet.

---

1 – Nb : par rapport à la DPMA actuelle, la question de l'aquaculture d'eau douce se pose