

# Grand carénage en vue pour les « Affmar »

- Les Affaires maritimes sont engagées dans un vaste plan de réorganisation.
- Seize chantiers sont lancés d'ici 2022.
- L'objectif, à effectifs constants voire réduits, est de mieux contrôler et d'aider au développement des activités maritimes.

La vieille maison, héritée de Colbert, fait sa révolution. Le 16 février, la direction des Affaires maritimes (Dam) a présenté aux organisations syndicales un vaste plan d'avenir baptisé « Projet AM2022 ». Avec onze chantiers « métiers » et cinq « transverses », il doit revoir de fond en comble, d'ici quatre ans, l'organisation d'une administration atypique.

« Nous sommes la seule qui ne s'intéresse qu'au maritime, tant dans la promotion des activités que dans leur régulation, explique Thierry Coquil, le directeur des Affaires maritimes. Elle représente un archipel de métiers très différents. Une vraie richesse mais aussi une complexité source de fragilité. »

Cette administration au sein d'un grand ministère redoute de se diluer dans un État qui réduit son train de vie. « Un risque, alors que les Affaires maritimes s'occupent de sujets compliqués, tant en termes d'activités, de milieux et de droit », justifie Thierry Coquil qui évoque la nécessité d'en faire « une plateforme au service des autres administrations porteuses des politiques civiles en mer ».

Se réformer plutôt que de disparaître, c'est la feuille de route sur laquelle l'administration travaille depuis un an. Le comité interministériel de la mer a validé en novembre cette modernisation, commande confirmée par Nicolas Hulot en janvier devant le Conseil national de la mer et des littoraux.

« L'un des objectifs est de réduire l'écart entre ce qui est hypercontrôlé et ce qui n'est pas du tout contrôlé. » Les Affmar peuvent donner l'impression ainsi de ne s'occuper que des marins Enim alors que beaucoup d'autres activités utilisent des marins sous un autre statut. Paradoxe : certains vont être hypercontrôlés alors que pour d'autres, l'administration va tourner la tête. Le dire est une chose, le mettre en place est plus complexe... Surtout que les Affmar veulent, à l'heure du Brexit et de la concurrence fiscale entre pavillons et États, tenir compte d'une nécessité de compétitivité pour le maritime français.

Le hic, c'est que l'administration maritime est, au fil d'années de disettes budgétaires et de départs non remplacés, à la limite de sa marge d'ajustement. Alors que la charge de contrôle – dans la pêche ou pour les nouvelles normes environnementales – augmente, notamment outre-mer pour une organisation d'abord bâtie sur la métropole. Pour compliquer l'équation, de nouveaux besoins apparaissent, d'abord avec l'émergence des EMR mais aussi avec la nécessité d'expertise internationale (planification spatiale, cybersécurité...).

Comment changer ? « Il faut simplifier l'encadrement de l'économie maritime tout en tenant compte du fait que les règles ont tendance à se complexifier », résume Thierry Coquil. Les contrôles seront adaptés : surcontrôler ceux qui ne respectent pas les règles du jeu et certifier *a priori* les ac-



Eric Hourf

teurs responsables. Les sociétés de classification auront plus de délégations (pour les plus de 24 mètres, hors navires à passagers) afin de redéployer l'administration sur des missions plus régaliennes. « Ce qui, dans une logique de confiance a priori, nous demande de bien comprendre les besoins des acteurs », reconnaît Jean-Philippe Quitot, chef de la mission flotte de commerce à la Dam.

La dématérialisation des procédures est au cœur de la réforme. Après le portail du marin – qui va atteindre son 10 000<sup>e</sup> inscrit – un portail des armateurs doit voir le jour. Sur le plan territorial, un guichet unique permettra de gérer au même endroit les brevets et aptitudes des marins comme les permis d'armement et déclarations des armateurs, actuellement divisés entre directions interrégionales et DDTM. « Il faut un traitement d'ensemble », détaille Thierry Coquil.

Thibaud TEILLARD

## Une nouvelle organisation pour les Cross

Ne dites pas à Thierry Coquil qu'il veut fermer des Cross. « Ce n'est pas le sujet, répond le directeur des Affaires maritimes. Par contre, traiter globalement la sécurité sur l'ensemble de la Manche et non plus séparément sur le Cotentin, Ouessant et le pas de Calais, cela a un sens. »

Une étude interministérielle est en cours pour inventer un système utilisant les nouvelles technologies pour améliorer la surveillance globale des trois rails. Expérimenté au Danemark, le programme européen de surveillance des émissions par drones devrait aussi faire ses premiers essais à Gris-Nez cette année.

L'administration, qui a gagné deux concours internes à l'État, travaille aussi sur l'utilisation de la « tech » au service de la sécurité. Balisenav, avec le Shom, doit utiliser la réalité augmentée, et

Predisaufvetage doit mettre en place, en mer, l'équivalent des alertes météo. Au menu aussi : la consolidation des données d'accidentologie des Cross mais aussi des Codis ou de la SNSM, afin de mieux prévenir les incidents.

Mais le plan 2022 n'oublie pas les moyens physiques. Le dispositif Polmar terre va être réorganisé avec un centre pilote. Le nombre de baliseurs (39) devrait être réduit d'une dizaine mais avec une flotte moderne et disponible. Outre le renouvellement en cours de l'Osi-**ris** aux Taaf, le cahier des charges pour un patrouilleur d'une quarantaine de mètres en Méditerranée est en cours de rédaction.

Deux vedettes de 30 mètres (Marseille et La Rochelle), voire trois, sortiront. La vedette de Boulogne sera remise en configuration patrouilleur.

T. T.



Olivier Méliemec (archives)

Une surveillance globale de la Manche doit être mise en place.

2 800

Les Affaires maritimes emploient 2 800 personnes dans toute la France, dont seulement 140 dans les deux étages de la tour Sequoia à La Défense.

## Territoires

Pour rester au plus près des enjeux littoraux locaux et au contact des collectivités, la réforme ne prévoit pas de changer l'organisation territoriale basée sur quatre directions interrégionales et quatre directions de la mer outre-mer mais aussi sur les DDTM (et leur antenne DML) dans les départements.

## Budget

Sur la période 2018-2022, le plan prévoit 6 à 7 millions d'euros d'investissement par an au titre du budget Affaires maritimes et 18 à 19 millions d'euros complémentaires financés par le Feamp.

Se réformer plutôt que de disparaître, c'est la feuille de route sur laquelle l'administration travaille.



Thibaud Teillard

Thierry Coquil, directeur des Affaires maritimes depuis deux ans : « Réduire l'écart entre ce qui est hypercontrôlé et ce qui ne l'est pas du tout. »