

LA DAM S'INTERROGE SUR SON POSITIONNEMENT, LA CGT AUSSI !

Lors de la réunion informelle entre la Direction des Affaires Maritimes et le Syndicat National des Personnels de l'Administration de la Mer CGT, le lundi 24 octobre 2011, la situation de la structure affaires maritimes, l'ampleur des missions, et la situation des personnels ont été largement évoquées.

Ordre du jour et positions de la CGT :

ISH

Ce régime indemnitaire prévu depuis 2002 aurait du être appliqué aux corps mer en bonne suite de la circulaire de 2001 de M. Weiss, SG du Ministère, sur la réduction du temps de travail. La DRH avance, nous nous en félicitons, nous visons pour les corps mer l'application de la modalité forfaitaire pour travail à la marée.

ISM

Ce dispositif particulier mérite d'être juridiquement consolidé ou remplacé sans perte de salaire pour les agents ni incidence fiscale. M. EYMARD est venu à bord de l'IRIS le 19 mai dernier, l'équipage conserve un goût amer de le teneur des échanges. Nous en parlerons. Le maintien d'un taux différentiel entre les deux Patrouilleurs ne peut pas demeurer. L'horizon pour la publication d'un arrêté de modification des taux est bouché dès lors que le texte de référence fixe les bornes. Il nous faut régler cette question.

Indemnités compensatoires de visite obligatoire les week end pour les ISN

Il nous faudra travailler cette question en lien avec les régimes de travail des CSN, la comptabilisation du temps, le respect des garanties minimales, le régime d'astreinte et l'évolution statutaire des IAM point sur lequel nous souhaitons que la position actuelle "*on vocation à intégrer un corps d'ingénieur*" passe à "*seront intégrés dans un corps d'ingénieur*." Dans tous les cas, la CGT ne s'inscrit pas dans une démarche qui vise à servir une indemnité pour l'exercice d'une mission de week-end non conforme au droit du travail. Pour la CGT, si les missions de service public doivent être effectuées en période de repos hebdomadaire, les régimes de travail et les statuts doivent être revues sur le régime technique le plus favorable aux agents.

Les critères de qualification des grands centres de sécurité

Nous ne voulons pas d'une définition de critères "*au doigt mouillé*." Aujourd'hui la grille de lecture sur quatre critères qui crée à peu de choses près une correspondance entre les grands centres et les grands ports maritimes nous semble pouvoir être améliorée. En filigrane plane la question des postes d'adjoints aux chefs de Centre, des responsables qualité et des coordonnateurs CRS pour lesquels la définition des coefficients de PFR est vigoureusement contestée.

Demeure la question lancinante des règles d'affectation entre agents de statuts différents. Les postes qui ne passent pas en CAP et qui sont pourvus sans concertation pénalisent les agents civils.

Pour la CGT, il est nécessaire d'assurer un horizon et une progression aux IAM. La préfiguration de postes à responsabilité y répond. Reste la question de la place offerte aux civils, des critères d'éligibilité et de rémunération.

La concertation sur les arrêtés ERIKA 3

Nous n'avons pas totalement perdu en conservant les visites de sécurité des navires pour les moins de 12 m. Pour autant, la DAM n'a pas les effectifs pour assurer les missions, **il manque un centaine d'ISN environ**.

Les ULAM sont exsangues, tiraillées, pour celles qui ont conventionné avec les DIRM, entre leur part de visite de sécurité et l'augmentation des objectifs de contrôle des pêches fixés par la DPMA. La toile se déchire par le milieu. Nous n'avons plus les effectif pour travailler dans des conditions légales et assurer les missions. La CGT est contre l'abandon des missions.

Environ quatre vingt agents manquent au DCS pour pouvoir répondre à la Commission Européenne via la DPMA.

Pour la réglementation sur la sécurité des navires, une variable d'ajustement vient d'être introduite par la définition d'un risque statistique pour réévaluation de la dangerosité des navires et le calibrage des périodes de visites. C'est un pis-aller.

Dans les faits, les périodicités seront calées en fonctions des effectifs et non pour garantir un niveau de sécurité satisfaisant. Nous n'accompagnerons pas cette pente. La grille d'évaluation du risque pour chaque navire mérite d'être améliorée. La CGT fera des propositions en ce sens.

Pour les commissions de visites, la CGT rappelle sa ferme volonté de conserver les visites à deux. Bien que le Décret cadre ait évolué et qu'il permette désormais la configuration de commission de visite à un seul agent, la CGT exigera une circulaire qui cadre ces dérives possibles.

Régime de travail ULAM

Leur régime de travail est dérogatoire. La CGT est prête à le voir reconnu comme tel dans le décret *ad hoc* en cours de révision dès lors que les contreparties seront : la fixation du nombre de vacances, la garantie d'utiliser tous les jours vacants comme des congés, la reconnaissance de la pénibilité et de la dangerosité du travail à la marée de jour (les bonifications ne concernent que la nuit, le dimanche et les jours fériés) par la réduction du temps de travail. Nous souhaitons que les conclusions du cabinet sur l'étude de la pénibilité au travail soient utilisées, comme cela était prévu, pour porter à nouveau la question de la bonification du service actif.

Régime de travail Patrouilleurs et Vedettes

La DAM est en train de revoir ces régimes. La CGT n'est pas satisfaite des modalités actuelles. Les règles de comptabilisation des temps travaillés et des bonifications ne sont pas, dans le cas actuel, appliquées réglementairement. La CGT souhaite un échange sur ce point avant toute poursuite et évolution du dispositif.

*

* *

Jean-loup PETIT, directeur adjoint du DAM, indique que cette réunion a pour but de mettre sur la table tous les sujets qui intéressent les affaires maritimes.

En préambule, Nicolas MAYER, secrétaire général de la CGT-MER, précise que la CGT ne se satisfait pas de l'organisation actuelle de l'administration de la mer chargée, morcelée, peu cohérente, installée dans l'incapacité de préparer l'avenir, sans vision sur le long terme ni ambition clairement affichée.

Nicolas MAYER évoque l'organisation désastreuse du travail du DCS (Patrouilleur - vedette régionale – ULAM), sous dimensionné, pressé sans vergogne par les missions nouvelles la DPMA aiguillonnée par les injonctions de la Commission Européenne sans qu'il y ait d'évaluation concertée sur le bilan « Mission – Moyens. »

Le secrétaire général indique que les services sont exsangues submergés par les missions de cœur de métier en constante augmentation auxquelles viennent s'ajouter celles relatives aux problématiques environnementales et interministérielles en DDI (convention tripartite AAPM/DEB/DAM – parcs marins – Direct - ONCFS – Onema). Il précise que face à ces difficultés, les agents supportent de plus en plus mal le quotidien. Il leur est demandé de faire toujours plus, dans le plus grand mépris du respect des garanties minimales de travail dans des conditions illégales et sans compensation.

L'inventaire des griefs est substantiel : travail en horaires décalés non compensés par ISH et IHTS – astreinte non prise en compte – aucune bonification de la pénibilité pour le travail de jour à la marée – Bonification horaires non prises en compte pour les navigants - service actif non bonifié – régime Cultures Marines comptabilisé illégalement en régime hebdomadaire.

Les personnels se retrouvent avec un régime de travail défavorable, à la frange de l'illégalité sous certains aspects qui ont été constatés notamment par le Conseil Général de l'Écologie et du Développement Durable en 2010.

Au titre d'exemples :

1- le régime patrouilleur est évoqué : 12 jours de récupération pour 12 jours de travail, ce n'est pas une compensation mais l'application stricte du droit du travail, les bonifications horaires pour le travail de nuit et de week-end ne sont pas comptées, en cas de prise en compte de ces dernières, les agents dépasseraient de plus de 7 jours le volume annuel du temps de travail !

2- travail à la marée - travail en horaires décalés – mise en place d'astreinte – pour les personnels cultures marines et ULAM , VR et patrouilleurs sans compensation

3- Une organisation du travail et un régime de travail non cadré dans les CSN en ce qui concerne les astreintes et les interventions programmées de WE

Le syndicat CGT demande l'application stricte des règles de gestion des personnels qu'ils soient affectés en DIRM ou en DDI et demande la mise en place d'ETP nouveaux pour faire face développement des missions environnementales et pour répondre à nos obligations communautaires et internationales en matière de pêche et sécurité.

Le sous-directeur indique qu'il partage l'analyse mais que la DAM a des difficultés. Il évoque sa bonne volonté et indique un recentrage vers les missions « environnement » et les sujets d'emploi.

La DAM évoque du bout des lèvres l'inadéquation des moyens/missions contraint dans le cadre de la RGPP sans possibilité de recrutement

La CGT (Nicolas MAYER) pour illustrer les mauvais choix gouvernementaux, évoque l'astreinte qui a coûté 57,7 millions d'euros à la France pour non respect des obligations européennes en matière de contrôle des pêches. Cet argent perdu représente 60 ETP pendant 40 ans. Pour la secrétaire général, alors que des menaces similaires pèsent sur notre pays en raison de la fragilité du dispositif, le gouvernement devrait se placer du côté de l'intérêt général, embaucher en lieu et place de payer une amende dont le montant couvre les besoins en ETP.

La CGT réaffirme le besoin urgent en ETP et cite plusieurs exemples notamment ULAM 33 – 29 – enjeux de contrôles importants CE et très grande zone géographique.

La DAM répond laconiquement en soulignant le manque d'articulation budgétaire avec la DPMA.

Les points précis de l'ordre du jour sont examinés :

REGIME DE TRAVAIL ULAM

AM 3 indique que le projet d'organisation du travail (basé sur les vacations) dans les unités littorales a été poursuivi en relation avec les RH depuis le printemps et propose de présenter la circulaire ULAM dont le projet pourrait être communiqué sous quinzaine.

La délégation CGT indique qu'elle a, à maintes reprises, demandé l'application du droit et en particulier l'application de l'article 1 du Décret ARTT n°2000-815 qui permet de prendre un arrêté pour la réduction du temps de travail dès lors que les missions répondent aux critères de travail en horaires décalés, de nuit, de we ou pénibles et dangereux.

Par conséquent elle rejette les propositions de l'administration d'organiser le travail au moyen d'une simple circulaire qui ne prévoit rien en termes de bonification horaires et d'indemnitaire.

La CGT demande comme le prévoit les textes ARTT que les activités maritimes qui sont particulières fassent l'objet de mesures particulières au travers notamment de la réduction du temps de travail (service actif – bonification temps de travail) et de l'indemnitaire par la publication d'un arrêté spécifique, disposition évoquée depuis le début 2011 et qui ne semblait pas poser de difficulté.

La CGT souligne que les agents ont été pénalisés depuis des années, elle demande une application forfaitaire des ISH.

INDEMNITAIRE

La DRH indique que les projets de décrets ISH IHTS sont toujours à la DGFP, qu'il n'y a pas eu de rejet et que l'instruction suit son cours.

Le secrétaire général demande que les Officiers de Ports soient intégrés à l'ISH dès lors que le texte est toujours en examen.

Pour les ISM à bord du Patrouilleur IRIS, la DAM indique que la PFR sera abondé au travers du coefficient fonction. La CGT indique que les syndicats ne sont pas à la PFR et qu'ils sont plafonnés. La DRH indique qu'elle vient de demander le déplafonnement des syndicats des gens de mer. Est abordée notamment la situation des Syndicats sur les patrouilleurs et Vedettes qui perçoivent les IAT et qui sont soumis à un plafond. Un rattrapage en 2012 serait opéré en début d'année. Le basculement dans les corps technique est évoquée, la DRH répond que la PFR pourra être maintenue.

La CGT demande également une révision des part fonction pour les contrôleurs sur les patrouilleurs.

Les ISM font l'objet d'un échange nourri avec les difficultés des patrouilleurs et des Ulam .

La CGT demande une consolidation juridique du dispositif

La DAM a conscience que les services marchent « au bord du toit. » L'administration de la mer tient sur la bonne volonté des agents qui œuvrent dans des conditions extrêmes souvent en marge de la réglementation du travail pour pouvoir assurer les missions de service public sans les moyens nécessaires.

Il devient urgent pour les agents de se faire entendre et de cesser le zèle. Sans cela, rien ne bougera.

REGIME DE TRAVAIL PATROUILLEUR et VEDETTE REGIONALE

La CGT demande un nouveau cadrage et dénonce l'organisation actuelle qui contrairement à la réglementation ne comptabilise pas les bonifications pour travail de nuit et de we. Selon les calculs de la CGT l'administration doit au minimum sept jours aux agents pour dépassement du temps de travail annuel fixé à 1607 h.

La CGT demande que ces jours soient compensés ou rémunérés. La DAM indique qu'il faut revoir ce régime mais avoue que la réflexion n'a pas débutée !

SECURITE DES NAVIRES – TRAVAIL LE WE

La DAM indique que la DRH a obtenu une réunion interministérielle d'arbitrage sur l'indemnitaire pour le travail le WE dans les CSN.

La CGT indique qu'il faut parler organisation du travail avant d'aborder l'indemnitaire et notamment les inspections programmées le WE qui en aucun cas ne doivent se superposer aux astreintes qui pour ces dernières, relèvent des aléas. Elle rappelle qu'une indemnité non appuyée sur un régime de travail réglementaire ne couvre pas l'aspect de la responsabilité juridique en cas d'accident du travail.

Pour la CGT, Les chefs de service ne devront pas faire travailler leurs agents en dehors du cadre légal. La DAM rejoint ce point de vue

La CGT informe de l'exaspération des IAM : pas d'effectif – organisation non harmonisée sur le plan national - régime indemnitaire discriminatoire – absence de promotion sociale.

Pour la CGT les IAM OT, au regard de leurs compétences et de leurs missions pourraient prétendre à l'équivalence statutaire et indemnitaire des DRIRE. Ils en sont loin.

La CGT demande l'adéquation entre les missions et les effectifs, elle demande une expertise contradictoire :

flotte / périodicité des visites / ETP

La CGT demande la création de 100 ETP dans les CSN et 80 pour le DCS pour honorer nos obligations communautaires et internationales.

La DAM indique son accord sur la nécessité d'une adéquation mission/effectif.

La CGT précise que le régime indemnitaire ne résout pas tout et que l'aspect réglementaire doit être cadré – évoque l'exposition aux risques – les dépassements d'horaires -

La DAM -SM 2 - SM2 indique que cela pose des problèmes à l'ensemble des états pour assurer le pourcentage de contrôle – mais cette prime est peut-être pour l'instant une solution .

La CGT revient sur les difficultés du contrôle du pavillon hors heures ouvrables et notamment WE et jours fériés en France ou à l'étranger, et les aspects d'inspection du travail.

DEFINITION DES GRANDS CENTRES

La DAM -AM1 indique qu'elle veut donner des perspectives aux agents dans les CSN – dont l'organisation « en râteau » n'est pas valorisante et n'offre pas de possibilité d'évolution.

Plusieurs modalités sont à l'étude :

PFR & cotation des postes – postes de conseillers des affaires maritimes, sur 17 postes ouverts 11 sont occupés, définition de grands centres pour créer des postes de directeur adjoint.

**La CGT s'accorde sur ce principe en émettant une réserve :
il faut discuter des critères de qualification d'un grand centre.**

La DAM propose comme critères de désignation des grands centres

- étendue géographique / effectif supérieur à 10 agents hors agents ULAM / visites PSC 100/an -
- système de points

La CGT demande que tous les centres soient armés d'un chef de centre adjoint. Pour la prise en compte du champ géographique et du nombre d'agents dans chaque CSN, la CGT demande la comptabilisation des ETP en ULAM qui assurent des missions sécurité par convention avec les CSN .

PROJET DAM : Reconnaissance des compétences rares dans le secteur maritime

La DAM informe qu'elle étudie la possibilité de définir la notion de spécialistes et d'experts, agents possédants des compétences rares.

La CGT demande que les propositions et définition des champs de compétence lui soient transmis pour avis au cours du premier semestre 2012. La CGT demande l'application de ces dispositions aux catégorie B – accord de la DAM.

La CGT identifie les champs professionnels du programme SAM : sécurité maritime, contrôle des pêches et gestion de l'environnement.

La CGT souhaite un élargissement du champ aux questions d'Hygiène et Sécurité, notamment pour les experts qui auraient développé des expertises pour l'exposition à l'amiante à bord des navires.

Un premier examen doit avoir lieu à la mi-novembre lors du comité transport. Pour la suite remontée de la hiérarchie doit proposer des candidatures catégorie A et B. Ces dispositions doivent s'appliquer également aux agents de catégorie A et B sur le domaine contrôle des pêches. Accord de la DAM pour étudier cette possibilité et inclure les B dans le dispositif.

La CGT intervient pour la reconnaissance de l'administration de la MER. Elle rappelle qu'une possibilité est offerte notamment dans les DML pour la définition de **SERVICES à ENJEUX.**

La CGT demande que la DAM se positionne pour la reconnaissance des DML comme service en enjeux des DDTM.

LA CGT soulève la situation des SYNDICS des GENS de MER

Le secrétaire général de la CGT-MER rappelle que les Syndics sont les laissés pour compte des réformes statutaires en cours. La CGT rappelle sa revendication pour l'organisation d'examens professionnels pour la transformation des postes de Syndics des Gens de Mer en poste de catégorie B comme cela a été organisé pour les corps de dessinateurs et d'adjoint administratif.

La CGT illustre que sans mesure spécifique pour les SYNDICS, lors de l'application du Nouvel Espace Statutaire de fortes tensions sont à prévoir dans les services.

La DAM prend note

STATUT DES CULTURES MARINES : REPARATION AVANT LA BASCULE

Jean François RICHARD aborde une nouvelle fois la problématique des contrôleurs cultures marines qui ont perdu le service actif en 2000.

Ce point avait fait l'objet de discussions au printemps 2010 puis en bilatérale DAM - CGT en septembre 2010 avec le directeur, M. PAOLANTONI et M. PETIT, aujourd'hui Directeur adjoint.

Alors que les Techniciens des Cultures Marines comme les Personnels Embarqués des Affaires Maritimes bénéficiaient du service actif avant 2000, les Contrôleurs des Affaires Maritimes Pêche Cultures Marines Environnement l'on perdu sans compensation tandis que leurs confrère de la spécialité Navigation Sécurité l'on, à juste titre, conservé.

La CGT illustre cette inégalité qu'elle identifie à une méprise de la DAM lors de la rédaction des textes. **Il y a 10 ans en effet, la DAM considérait la spécialité PCME comme une spécialité administrative. Le contexte a changé**, depuis les CAM PCME ont obtenu en 2008, grâce à la CGT, le complément fonctionnel technique. En 2009, suite à un mouvement social animé par la CGT et largement suivi par les agents, la PPN a été accordée.

Il y a aujourd'hui similitude catégorielle et indemnitaire entre les CAM des spécialité Navigation Sécurité et Pêche Cultures Marines et Environnement. Reste un différentiel discriminatoire pour l'allocation du service actif.

La CGT constate que les deux spécialités vont être confondues en une même spécialité maritime dans le corps du NES Technicien Supérieur du Développement Durable. Ceux issus de la spécialité Navigation Sécurité conserve le service actif.

Ainsi, en 10 ans, deux spécialités classées de manières identiques par rapport à ce droit se retrouvent confondues dans dans la même entité, l'une ayant perdu le bénéfice du service actif sans compensation au gré d'une erreur d'appréciation de la part de la DAM.

Le secrétaire général, Nicolas MAYER, rappelle que les infirmières ou les instituteurs, placés dans le même cas de perte du service actif ont vu leur statut basculer de cat B en cat A.

Il demande que tous CAM PCME volontaires puissent passer « sur le papier » en spécialité Navigation Sécurité juste avant la fusion afin qu'il puisse récupérer le service actif dans le nouveau corps et que la spécialité maritime du corps de TSDD soit unifiée.

La CGT reste dubitative et circonspecte devant son interlocuteur et employeur historique, la DAM qui se retranche derrière une DRH toute puissante pour justifier son incapacité à agir.

La CGT s'interroge sur l'intérêt et le format de telles réunions techniques dès lors que l'interlocuteur, la DAM, n'a pas de marge de manœuvre.

La CGT constate le manque de volonté de la DAM dès lors que des questions ont été posées de manière argumentées il y a plus d'un an, par exemple la question du « jeu d'écriture » pour le changement de spécialité et qu'elles sont restés sans retour, même défavorable.

La CGT ne peut que s'inquiéter de constater que le « gène de la carabistouille » n'est pas été soigné à la DAM qui propose encore pour pallier son insuffisance d'agents, d'indemniser les volontaires pour travailler illégalement le WE.

La CGT ne peut que déplorer la déliquescence de la Direction des Affaires Maritimes rendue incapable de gouverner une politique maritime nationale cohérente par une réforme des services déstructurante et mal pensée.

La CGT enfin, trahit des inquiétudes pour le Directeur des Affaires Maritimes, inexistant pour les agents, invisible pour leurs représentants, sans doute accaparé à répondre, « à la Minute » aux commandes du Directeur de cabinet du secrétaire d'État aux transports lui même très sensible aux arguments d'Armateur de France dès lors qu'il s'agit de privatiser les missions de contrôle de la sécurité des navires.

L'administration de la mer est à la dérive, incapable de remplir ses obligations communautaires en matière de contrôle des pêches ou d'application de la sécurité maritime du paquet « *Erika III* ». Les services aux marins et aux navires sont exsangues.

La CGT alerte, fait démonstration. La DAM répond RGPP

Après les arguments, le mouvement



Présentation de la délégation CGT :

Patrick DESSON, Jean François RICHARD, Yannick CERISIER, Nicolas MAYER, Rémi LEMAITE, Cyrille GACHIGNAT