



## **Audit MIGT du 28 avril 2010**

Présents MIGT : M. L Fayein, M. Wepierre et M. Pichou

Présents pour le syndicat FO : André Gremillet ; David Alarcon, Paul Fortini, Cathy Deriu

Présents pour le syndicat CGT : François Vallibouze ; Jules Cotte ; Julien Simoni

M. Fayien présente le cadre de l'audit :

Cet audit, demandé par le secrétaire général M. Lallemand, concerne les quatre DIRM créées en 2010. La DIRM Méditerranée est la première auditée dans ce cadre.

L'objectif est de rendre compte comment débute la mise en place de ces DIRM, problèmes, difficultés rencontrées, etc...

Les représentants Phares et Balises font remarquer qu'ils n'ont pas été conviés

En effet, M. le Directeur n'avait pas souhaité que les P&B soient présents à cet audit, les informations pouvant être retransmises par leurs collègues: en l'occurrence, les O,S des ex DRAM.

Or, il ne s'agissait pas d'informations mais de remontée des problèmes.

**Le DIRM a fait preuve, depuis le début de la préfiguration jusqu'à ce jour, d'un manque total de concertation avec les O,S,**

Après présentation des participants, les différentes difficultés sont présentées au fur et à mesure de la réunion.

L'attention des auditeurs est attirée par les différents représentants sur les points suivants :

### **Pour les Phares et Balises :**

**Service opérationnel et d'intervention de sécurité maritime, primordial pour le navigateur, astreint 24/24**

Constat des difficultés générées par les réorganisations successives :

- Contraintes d'organisations : 4 « services » en 5 ans
- Allongement géographique de l'unité
- Peu ou pas de prise en compte des besoins réguliers
- Sentiment du personnel de ne plus avoir d'objectif, d'être « baladé »
- Procédures de plus en plus lourdes

Difficultés de fonctionnement dans le domaine comptable( depuis 2009, amplifié en 2010), et humain se traduisant par, notamment :

Le non remplacement des effectifs (décès accidentel récent à Sète)<sup>o</sup>  
Pas ou peu d'approvisionnements de consommables techniques, entraînant des rallongements de délais d'interventions,  
Pas ou peu d'achats de fonctionnement  
Pas de renouvellement ni d'acquisition d'EPI  
Rupture du règlement de factures sensibles (par ex tel d'astreinte, carburants)  
Alourdissement des procédures d'achat public dû entre-autre à CHORUS.  
Fermeture des bureaux une semaine par manque d'eau chaude et de chauffage

Sentiment d'abandon et d'oubli de la part de l'encadrement supérieur « provisoire ».

Discussion autour des problèmes existants en février 2010, remontée d'une pétition auprès de M. Le Directeur, restée sans suite. Copie de cette pétition est donnée à M. Fayien.

Le dialogue avec le soutien mis en place après le double accident mortel de début avril, a montré le désarroi de l'ensemble du personnel et le raz le bol général de cette situation qui perdure.

La question logique sur l'avenir des Phares et Balises est donc posée. Aucune réponse n'a toutefois été donnée

### **Pour le Centre de Sécurité des Navires**

Les missions des CSN (visites MOU, directives 99/35 CE, pavillon, astreintes, etc,,) sont soumises aux fortes contraintes et aux aléas inhérents au transport maritime,

Aucune organisation légale du travail conforme au décret ARTT 2000-815 et à l'instruction ministérielle du 26 juillet 2001 n'est en vigueur car si une telle organisation existait selon le cadre strictement défini par cette instruction, les missions ne pourraient être remplies faute d'effectifs,

Transmission à la mission d'audit de la note du 15/01/2009 intitulée "visites de sécurité hors heures ouvrables", florilège d'impudentes menaces et de promesses mesquines dont le caractère fumeux peut aisément se vérifier,

Le statut des IAM n'est pas adapté, mais la centrale s'en moque car on ne change pas le statut d'une centaine d'agents pour 15 visites ratées, Or, avec le nouveau régime d'inspection (DIR 2009/16 CE), ce sera beaucoup plus,

La politique en matière d'hygiène et sécurité de l'ex DRAM est indigente:

-Document unique de prévention établi en juin 2008 sans référence réglementaire, notamment :

au décret 82-453 relatif à l'hygiène et à la sécurité au travail

au décret amiante 2006-761

au décret sur l'exposition à certains agents chimiques 2006-133

- DUP non actualisé, la seule mesure corrective est l'appel à la vigilance,
- Pas de CHSR depuis mars 2009 donc aucune réponse aux questions sur l'amiante soulevées à cette occasion,
- Pas d'analyse après accident grave survenu à l'automne 2009 (art 45 du décret 82-453)

Au CSN, pas d'évaluation depuis 2008, Les recours ne sont jamais arrivés en CAP!

Aucun dispositif mis en place pour utiliser les droits individuels à la formation des agents,

Un répartition des effectifs des CSN sujette à caution:

- Plus d'inspecteur à Nice depuis 2008
- Plus qu'un inspecteur à Toulon depuis novembre 2009
- Plus d'inspecteur en Corse habilité à effectuer les les visites sur les navires étrangers,
- En conséquence, aucun navire de croisière entre Corse et continent n'a été inspecté depuis 2008 Il en est de même pour les navires à passagers italiens,cela depuis 2007,

Les visites de sécurité effectuées jusqu'alors par les ULAM(DML), ne sont plus assurées, Le CSN ne peut pas tout absorber,

### **Pour les personnels administratifs**

Les agents DIRM positionnés en DML ( service formation professionnelle par exemple) sont soumis à une double autorité, à la fois fonctionnelle et hiérarchique, De plus , ils renforcent également les services GM/ENIM des DML,

De ce fait, des problèmes quotidiens de fonctionnement se font, d'ors et déjà ressentir,

Cette situation inconfortable pour les agents ne peut se pérenniser,

### **Pour l'ensemble des représentants**

Cohérence du projet de grand service gérant toute la problématique de la sécurité maritime : Affichée au départ, elle est fortement mise à mal par la perte des ULAM au profit des DML et prive ainsi la DIRM d'une force de terrain indispensable. Est-ce du à une incompétence des promoteurs de ce projet ou doit-on y voir des intentions malignes, in fine : quel est l'avenir d'un service ainsi amputé ?

### **En conclusion**

Nous avons demandé à ce que le Secrétaire Général, M. Lallemand soit informé de l'ensemble de ces dysfonctionnements.

En parallèle nous avons aussi émis le souhait que la création de la DIRM, aplanisse ces difficultés et permette désormais de fonctionner correctement.

A la demande de proposer des pistes d'amélioration, nous avons fait remarquer qu'il aurait été autrement plus judicieux de créer un dialogue avant les problèmes !

Toutefois plusieurs pistes ont été abordées :

- Création d'un service d'appui digne de ce nom,
- Renforcement des moyens supports, ASP, compta
- Maintien voire renforcement des **effectifs**
- Mise en place des structures paritaires DIRM
- Allègement des procédures administratives