



**COMPTE-RENDU REUNION  
DIALOGUE SOCIAL OS/DAM  
Suite  
« SECURISATION DES COMPETENCES MARITIMES »  
28 septembre 2016**

**Présents :**

**Administration :** M. COQUIL, Mme TANCHOU, M. DENAMUR, Mme PISARZ, M. MEJECAZE, M. HANNEDOUCHE, M. WEBER, M. ARDOHAIN

**OS :** SNPAM-CGT : Nicolas MAYER, Patricia BEN KHEMIS, Steeve. GARBE, Bastien SIMONNET  
SNUITAM-FSU, SNE-FSU, FO, CFDT, UNSA, Solidaires

**Ordre du jour :**

- Projet de modernisation des textes relatifs à la signalisation maritime
- présentation par le directeur de son rapport d'étonnement
- projet de sécurisation des compétences maritimes
- Présentation du marché UGAP des moyens nautiques
- Guide DCS : fiche 6,1, 6,2 et 6,3 en 2ème examen
- Présentation des dispositions pour le contrôle de l'environnement marin
- Questions diverses

M. DENAMUR, directeur adjoint à la sécurité maritime présente les propositions de modernisation de la signalisation maritime nécessitant un toilettage des textes existants.

**1 – Présentation des textes « signalisation maritime »**

Cette refonte des textes n'a pas d'impact sur l'organisation des services. Elle a pour principal objectif de rassembler l'ensemble des textes dans un corpus cohérent, avec un texte socle (décret) qui définit les grands principes du balisage maritime, tout en précisant les différences entre les établissements maritimes (ESM) et les aides à la navigation de complément (ANC), avec toutefois l'introduction d'une nouveauté : la mise en place d'une commission administrative à vocation consultative.

A ce décret, sont associés 2 arrêtés : création de textes opposables dont celui relatif au système de balisage maritime qui sera complété de 5 annexes.

Une circulaire précisera les conditions de mise en œuvre et sera diffusée à l'issue de la publication de ces 3 textes.

Ce toilettage nécessaire permettra de faciliter l'adaptation aux futures règles liées à l'évolution technologique, d'intégrer la création des DIRM, acteurs incontournables de la sécurité maritime, mettant en lien les CROSS, le service des Phares et Balises et les CSN.

Cette démarche a pour ambition de mettre en place une nouvelle gouvernance avec la création d'une commissions des aides à la navigation, avec 3 objectifs principaux :

- objectif de simplification des procédures (passage de 13 étapes à 6)
- objectif de délégation de la finalisation des procédures de création, modification ou suppression des ouvrages de signalisation maritime, aux DIRM ou DM
- objectif de recentrer la saisine de la Commission d'aide à la navigation (CAN) sur des sujets de doctrine ou des dossiers stratégiques comme les EMR ou de prospective...

L'impact de cette refonte reste a peu près neutre sur les services instructeurs en DIRM (globalement 40 dossiers/an). Par contre, cela implique une meilleure lisibilité pour le public et les partenaires. La DAM restera le second niveau de traitement de dossiers plus stratégiques en soutien aux DIRM.

**Remarques de la CGT :**

C'est une évolution nécessaire confirmant la finalisation de la déconcentration des services avec quelques modifications organisationnelles qui toutefois posent quelques questions, notamment pour les agents concernant les ESM qui deviennent ANC, la limite n'est pas claire. La gestion des ANC sera confiée à des tiers (collectivités...).

Qui sera le gestionnaire de ce nouveau dispositif pour répondre aux mises en demeure, pour diffuser l'information nautique ?...Il n'y a pas dans le contexte actuel la possibilité de mettre en face les moyens humains, avec pour conséquence, à terme de voir les compétences partir

**Réponse du DAM :**

Ce sujet EMS/ANC est important et doit faire l'objet d'une discussion ultérieure. Dans un premier temps, il y a une nécessité de faire évoluer les textes et ensuite de les faire parler afin de démontrer qu'ils existent et qu'ils ont leur importance. Certains ont plus d'importance que d'autres. Pour ceux-là, il sera impératif d'y mettre des moyens, humains et nautiques (baliseurs). Ce choix de méthode est un passage obligé pour évaluer les besoins et défendre ce qui est nécessaire en commission d'arbitrage budgétaire

## 2 – Rapport d'étonnement du nouveau DAM

Le DAM tient à préciser qu'il n'est pas tenu de présenter l'analyse réalisée à sa prise de poste. Il souhaite faire partager son ressenti en toute transparence. Voici quelques idées qu'il a développées :

L'activité maritime a une longue histoire. Pendant très longtemps, elle se préoccupe essentiellement des marins et des navires. Mais depuis 1970, elle s'est peu à peu investie sur les problématiques environnementales au travers de la sécurité des navires (dégazage, présence de souffre, eaux de ballast, lutte contre la collision des cétacés...). ce qui fait qu'aujourd'hui, cette administration des affaires maritimes est profondément « environnementale » et traite de particules fines émanant des navires, des AMP, de sujets de technologies marines.

Tous ces sujets sont des sujets extérieurs à la sphère historique des AM et partagés avec d'autres services de notre administration tels que la DEB, la DPMA, la DGEL, la DML. La DAM ne représente plus le socle unique de l'administration de la Mer. Ce qui impose la nécessité de créer une coordination de tous ces services

**Cela induit 2 sujets à traiter : l'un concernant le positionnement des missions MER et l'autre concernant les effectifs et le budget à défendre.**

**Pour mémoire, le budget du 205 s'élève à 200M€, dont 150M€ réservés pour payer l'exonération des charges sociales des armateurs. Il ne reste que 50M€ pour 3 000 agents. En 2017, le budget impose de faire une économie de 10M€.**

Il est donc très important de faire démonstration de ce qui est indispensable pour défendre la stabilité de ce budget, en définissant précisément les services à rendre et avec quel moyen.

L'organisation des affaires maritimes liée à la décentralisation ne doit pas être remise en cause (DIRM/DML) en permanence. Ce système est à conserver, même s'il est complexe. Rien n'est parfait et le milieu marin est complexe, d'où la nécessaire coordination entre services. Il faut regarder l'organisation des autres pays qui ont des organisations différentes, mais pas de système parfait.

Repenser l'organisation en permanence est une perte de temps et de chances. C'est un milieu d'avenir et de perspectives. Il faut prendre conscience qu'au vu des difficultés et des enjeux, aucun service ne peut assumer l'ensemble des missions, seul. Il y a de réels grands enjeux économiques. Ce n'est pas l'Etat seul qui peut. Il faut créer des réseaux en Région, à l'International. L'Administration a un rôle de contrôle important sur de nombreux sujets.

Autre sujet que l'on doit regarder afin d'avoir un traitement équitable des acteurs intervenant sur l'eau. Le marin ENIM est très strictement encadré réglementairement et très contrôlé. Il y a un décalage trop important avec les autres acteurs maritimes qui n'ont pas d'obligation spécifique. Il faut travailler à réduire cet écart de normes. L'objectif est de passer du contrôle a priori au contrôle a posteriori. Cela induit également une évolution de nos façons de contrôler. Il y a nécessité d'avoir une **vision environnementale du contrôle.**

Les évolutions techniques se sont multipliées sans qu'il y ait de veille stratégique pour faire évoluer nos méthodes. Pour cela, il convient d'être présent dans les instances stratégiques (Bruxelles et à l'International) pour se poser les questions d'avenir : Comment se fera la navigation dans quelques années : sans marin ? Quelle évolution du métier de contrôle avec l'utilisation de drones de surveillance, de satellites ?

A partir de ces informations, il convient d'élaborer une stratégie sur chacun de ces domaines en suivant les évolutions afin de ne pas subir. Actuellement il y a un manque de dynamisme interne.

Il y a des leviers pour faire avancer les axes proposés qui sont :

- la coordination en interne et avec le SG MER
  - la création de réseaux économiques
  - la consolidation des compétences
- et d'autres, pour gagner en autonomie :
- la simplification des actions
  - la délégation auprès d'autres services.

La SNML = stratégie portée par la DML :

Actuellement, il y a une phase de consultation qui permettra de faire avancer certains dossiers économiques pour régler des conflits d'usage. Il est effectivement proposé une seule façade Atlantique, car le golfe de Gascogne ne peut être divisé. C'est une entité unique dont la gestion doit être globale. Il faut un seul CMF. Par contre, la présence de 2 DIRM ne pose pas de problème particulier. Il y a nécessité d'ajuster 2 échelles : plus on s'éloigne de la côte, plus le territoire est immense avec une gestion quasi exclusive de l'Etat, plus on se rapproche du littoral, les territoires sont moins vastes, plus diversifiés avec une importance croissante des collectivités (particulièrement des régions), parfois de bassins plus petits qu'il faut néanmoins animer.

**Le SNPAM CGT indique qu'il est en phase avec une partie du constat. Néanmoins, dans le cadre des contrôles sur des domaines de compétences des agents des AM qui sont déjà amenés à réaliser des missions hors BOP 205 (environnement, sanitaire). Cela n'est pas quantifié dans les bilans d'activité et les administrations concernées ne reconnaissent pas ces actions et refusent d'abonder le budget 205. Ce refus de prise en compte crée également de la confusion entre les agents et parfois des tensions. Le réseau à créer doit être constitué avec l'aide de l'Etat. Il est urgent de trouver une synergie entre les différents acteurs de l'Etat.**

### 3 – Sécurisation des compétences maritimes

Ce projet de mise en place des compétences ne fait pas référence aux statuts des agents. C'est un sujet ambitieux et complexe d'où l'idée d'expérimentation validée par la DRH, en avril 2016.

- création de référentiels des compétences clés maritimes normés par des indicateurs objectifs intégrant plusieurs niveaux de qualification de l'agent : formation à l'école ou exercice de la mission depuis plus de 2 ans, générant la création d'un code qui sera reporté dans la colonne requise..
- en annexe à la fiche de poste « compétences Mer » remplie par le chef de service . Les 14 fiches métiers MER du RIME sont insuffisantes.
- autre annexe à la fiche de poste, remplie par l'agent, qui s'intitule « déclaration de compétences par l'agent.

Ce référentiel devra être actualisé au moins 1 x an pour tenir compte de l'évolution des métiers.

l'expérimentation portera sur 3 grands domaines :

- Délivrance des titres maritimes et formation professionnelle
- DCS
- Sécurité maritime

L'objectif est de convaincre les chefs de service de l'importance de cette démarche afin de pouvoir la mettre en œuvre pour la mobilité de janvier 2018 qui sera traitée en CAP d'automne 2017. Les délais sont courts pour valider les fiches à compléter. La validation doit être réalisée au plus tard en février 2017 pour accompagner ce tour de mobilité, si l'outil est jugé pertinent.

**Le SNPAM-CGT demande à ce que les fiches soient également transmises aux OS pour validation. Il regrette également l'absence de comité de domaine pour les compétences maritimes, cela pénalise les agents qui ne peuvent accéder à une reconnaissance de leur spécialisation comme les autres agents du Ministère.**

Le DAM accepte d'intégrer dans le calendrier, un délai d'avis des OS pour les 25 fiches, de 15 jours, entre fin octobre et la mi-novembre. En février, élaboration des plans d'action.

Pour le DAM, la professionnalisation des métiers à compétence maritime est une garantie de maintien des compétences et des missions, mais il convient de garder un système ouvert, sans que cela ne devienne une évaluation, ni une usine à gaz.

#### **4- Présentation du marché UGAP des moyens nautiques**

Les moyens hauturiers ne sont pas concernés par ces modalités d'achat.

Pour les moyens des ULAM, un retour des remarques faites par les services déjà utilisateurs de ces moyens a été réalisé. Cela a permis d'élargir la gamme des moyens (semi-rigide et rigide).

Ce choix a été fait volontairement par la DAM pour éviter toute dérive connue par le passé (faillite d'un chantier au cours d'une construction et perte budgétaire importante pour l'Etat). La gestion de ce type de marché permet également une souplesse budgétaire importante.

La DAM peut, dans certains cas, déroger à l'achat d'un moyen nautique dans ce cadre, si la demande est argumentée et pertinente.

#### **5 - Guide DCS : fiche 6,1, 6,2 et 6,3 en 2ème examen**

Il n'y a pas de modification à apporter. Le DAM souhaite fortement une harmonisation avec les autres services de contrôle du MEDDE.

**Le SNPAM-CGT souhaite que les cultures marines soient intégrées dans le répertoire DCS. Les agents qui exercent ces missions ont la même formation et travaillent sur le même terrain avec des moyens mis en commun.**

#### **6 - Présentation des dispositions pour le contrôle de l'environnement marin**

Il s'agit d'un projet piloté par le SG MER avec une réappropriation du pilotage de la police de l'environnement. Projet qui fait entrer le CROSS ETEL dans une phase expérimentale pour devenir le siège du centre d'appui au contrôle de l'environnement marin. Il est placé sous l'autorité du DIRM NAMO et mis à disposition du directeur de la DEB et du DAM  
Ses missions :

- conduite de missions de contrôles environnementaux en coordonnant les unités de contrôles du DCS et les autres opérateurs du ministère disposant de moyens en mer
- veille juridique et mise à jour de la documentation
- centralisation et traitement des données de contrôle
- mise en place d'un outil de gestion des autorisations administratives délivrées
- initier une démarche pilote de surveillance des aires marines protégées
- Le contrôle des activités soumises à étude d'incidence ou à autorisation : manifestation nautique, les autorisations de dragage, les autorisations d'exploitation au titre du code minier.

**Le SNPAM-CGT demande d'augmenter le nombre de formation sur cette thématique à l'ENSAM. Une formation a été mise en place pour 15 agents en décembre, 30 agents sont actuellement inscrits. Des ateliers pratiques sont à privilégier en fonction des situations concrètes rencontrées par les agents.**

Le DAM souhaite avant tout, qu'il y ait un référent bien formé par unité. Cela permet de demander un commissionnement pour cette matière environnementale. La transmission de la connaissance pourra se faire par tutorat au sein de l'équipe. Néanmoins le champ de compétences à acquérir est très vaste. Il faudra créer des équipes complémentaires. Tous les agents ne pourront pas être performants sur toutes les thématiques. Le CACEM sera un appui important aux équipes pour apporter la connaissance pointue. Il faudra armer les services avec des agents compétents, donc bien formés.

Prochaine réunion le 1<sup>er</sup> décembre prochain

Vos représentants SNPAM CGT

Nicolas MAYER

Patricia BEN KHEMIS

Bastien SIMONNET

Steeve GARBE

SYNDICAT NATIONAL DES PERSONNELS DE L'ADMINISTRATION DE LA MER C.G.T.

AFFAIRES MARITIMES- 5 quai du Capitaine Allegre 33311 Arcachon