



---

COMPTE-RENDU RÉUNION INTERSYNDICALE DAM-OS  
REPRISE DANS LE SECTEUR DES AFFAIRES MARITIMES  
13 MAI 2020

Cette réunion en visioconférence à l'initiative de la DAM sur la reprise dans le secteur des Affaires Maritimes au sens large fait suite à la réunion de travail du 5 mai relative à la reprise dans le Dispositif de Contrôle et de Surveillance.

Étaient présents, pour l'administration, le Directeur Mr Coquil, ainsi que des cadres des différents pôles de la DAM impliqués dans cette reprise. Pour les organisations syndicales, des délégations CFDT, CGT FO FSU et UNSA étaient présentes.

Une déclaration liminaire, que vous trouverez en Pièce-Jointe signée par 4 syndicats sur 5 a été lue et remise par voie électronique aux participants à la réunion.

En propos introductifs antérieurs à la lecture de notre déclaration, Mr Coquil a rappelé que les services des Affaires Maritimes avaient poursuivi leurs missions de services publics, malgré le confinement, en télétravail en centrale afin de répondre notamment aux sollicitations ministérielles, nationales ou internationales ou dans les services déconcentrés ou en présentiel, notamment dans les CROSS. Il a indiqué que : **« Nous avons tenu le choc et répondu aux demandes »**.

Il confirme que cette reprise dans le milieu maritime s'exercera dans un **« marché à la concurrence exacerbée »** et **« que le soutien aux entreprises du secteur est nécessaire »**. Il indique également qu'il convient de **« réembarquer tout le monde »** au sens large du terme et d' **« entrer dans une phase de stabilisation et de tirer le bilan de la situation »**.

Voyons maintenant les différents sujets plus en profondeur, à la lumière des événements que nous avons vécus depuis deux mois :

#### **Projet Affaires Maritimes 2022 :**

Pour le Directeur, il convient de **« poursuivre la modernisation des affaires maritimes, avec plus d'investissements »** (évocation d'un quatrième PAM sans plus de précisions). Pour lui, il convient de **« ne pas fléchir sur la modernisation des Affaires Maritimes, gage de plus de cohésion et d'efficacité »**.

Enfin, il a conclu son propos par une **« pause sur la réduction des effectifs »** sans chiffrage précis, mais avec une parabole : **« une capacité (de réponse) à la hauteur des attentes écologiques (baisse des émissions de CO2, NoX Sox...) »**.

**Pour le SNPAM-CGT : Nos effectifs sont à l'os depuis de nombreuses années. Nous réclamons des embauches à hauteur des enjeux maritimes et écologique. Rappelons par**

**exemple : Que les bordées sur les PAM devraient être de 17 agents, que les ULAM devraient être grées à 8 agents, que les services maritimes dans les DDTM devraient aussi être dotés en tant que de besoin.**

Après la lecture de notre déclaration liminaire, le DAM a esquissé **quelques réponses rapides** :

Pour ce qui concerne la « séparation » entre agents « affaires maritimes » en DDTM , sous tutelle (parfois étroite...) des Préfets et ceux affectés en services déconcentrés sous tutelle directe du MTES, le DAM a indiqué que : *« La crise a fait bouger les choses, les préfets prennent la main. »* et que *« nous reviendrons à d'autres priorités...j'en ai la volonté...de reprendre notre place « affaires maritimes » dans un repositionnement local à revoir »*.

**Pour le SNPAM-CGT, dont acte ! La réforme de 2010 a bien laminé l'organisation des affaires maritimes ! La DAM doit se ressaisir, être pilote, construire un cadre réglementaire, clair strict, précis, notamment sur les questions essentielles de gestion du personnel (protection , temps de travail, positions statutaires des agents) mais aussi sur le cadrage des activités, alors que la gestion fine et locale peut s'effectuer au niveau des services déconcentrés et des DDTM.**

**La question de la verticalité des politiques maritimes devra bien être repensée dans « le monde d'après » et appréhendée dans le prisme de la future loi 3D (décentralisation ; déconcentration, différenciation). Nous revendiquons un DCS réunifié n'oubliant pas les cultures marines, et les ULAM parfois bien seuls et une DAM capable de concevoir et d'insuffler une doctrine tant en DIRM, en DM qu'en DDTM.**

**Les DIRM et les DDTM doivent être rapprochées pour une meilleure articulation.**

**Bilan sommaire du confinement : Quelques chiffres seulement :**

57 % des agents dépendant du programme 205 « Affaires maritimes » se trouvaient en télétravail et une *« part importante »* dicit Mr Coquil, en Autorisations spéciale d'absence sans autre précision du DAM ni de la DRH. Les Agents du MTES ont eu un respect du confinement qualifié *« d'exemplaire »* par le DAM. *« Nous avons été précautionneux »* ajoute-t-il.

**Généralités sur le Plan de reprise des activités :**

Le DAM a eu un « méa culpa ». Il indique que nous avons raison sur la mise à jour préalable des Documents Unique d' Evaluation des Risques professionnels avant tout travail sur les plans de reprise d'activité et la présentation des documents dans les instances représentatives du personnel. Pour lui, il convient de *« modifier notre façon d'aborder cela »* et *« d'être humble sur ces connaissances et ce que l'on peut faire »*.

**Le SNPAM CGT a rappelé le rôle et le respect des instances de représentation des personnels en insistant sur la défense des conditions de travail des agents, surtout dans un cadre de reprise durant une pandémie. De même nous lui avons rappelé sa responsabilité morale et la responsabilité pénale des employeurs en cas de problème.**

Le DAM a rappelé que le principe acté est celui d'un **déconfinement progressif privilégiant**

**l'exercice de missions en télétravail tant que possible.**

De même, il a rappelé que les principes généraux de respect des gestes barrières, de lavage des mains, de distanciation à un mètre minimum permettent une préservation des agents dans le cadre professionnel et une rupture de la dissémination du virus.

La DAM a produit un projet de note de cadrage sur le déconfinement sur les activités du BOP 205 qui nous jugeons comme peu précise sur les procédures fines à employer dans le cadre des gestes du quotidien.

Ce projet en l'état qui comprend notamment la préconisation par la DAM de « masques individuels à usage des professionnels en contact avec le public (catégorie 1) » en lieu et place de masques FFP2, ou la possibilité d'utiliser à deux agents les véhicules, qui peut être un vecteur de contamination possible, nous apparaît bien fragile.

**Rappelons que l'utilisation de ces masques de catégorie 1 s'inscrit dans la stricte application des mesures liées au respect des distanciations sociales ainsi que des gestes barrière, ce qui pose question dans l'exercice de nos missions, notamment dans les secteurs du DCS, de l'inspection des navires, des ULAM et des cultures marines.**

A ce moment, les documentations de L'INRS, nous rappellent que :

**Un masque chirurgical est un dispositif médical (norme EN 14683). Il est destiné à éviter la projection vers l'entourage des gouttelettes émises par celui qui porte le masque. Il protège également celui qui le porte contre les projections de gouttelettes émises par une personne en vis-à-vis. En revanche, il ne protège pas contre l'inhalation de très petites particules en suspension dans l'air.**

Un masque FFP est un appareil de protection respiratoire (norme NF EN 149). Il est destiné à protéger celui qui le porte contre l'inhalation à la fois de gouttelettes et de particules en suspension dans l'air. Le port de ce type de masque est plus contraignant (inconfort thermique, résistance respiratoire) que celui d'un masque chirurgical.

« Les masques alternatifs évitent la projection vers l'entourage des gouttelettes émises par celui qui porte le masque. Ils protègent également celui qui le porte contre les projections de gouttelettes émises par une personne en vis-à-vis. **Ils n'ont pas les performances des masques chirurgicaux et des FFP2.** ».

Les visières ou écrans faciaux ne sont pas des équipements de protection respiratoire mais des équipements de protection des yeux et du visage. Ils répondent à la norme EN 166 "Protection individuelle de l'œil - Spécifications". **S'ils peuvent protéger les porteurs des grosses gouttelettes émises immédiatement après une toux par une personne à proximité et face à l'écran, ils ne permettent pas de protéger des particules restant en suspension. Ils n'ont pas l'efficacité des masques de protection respiratoire.**

**Pour le SNPAM-CGT l'expertise de l'INRS doit guider les choix de la DAM !**

**Le SNPAM-CGT demande que les agents soient équipés du meilleur moyen de protection possible à l'aune des préconisations de l'INRS**

Voyons maintenant la reprise par secteurs d'activités :

#### **Dispositif de Contrôle et de Surveillance Hauturier :**

En avant propos, le DAM nous indique que le principe de **1 agent par cabine** sur les moyens hauturiers (PAM et VR) **est acté afin de protéger les agents**. Il se montre favorable à la mise en place de tests de dépistage avant embarquement, demandé par la CGT Mer

Il n'y aura aucune navigation de nuit. Le DAM **« confirme la mise en place de contrôles des pêches »** même à 10 ou 11 agents par bordée sur les PAM **» au mépris d'un principe de la sécurité au travail qui prône l'adaptation du travail à l'homme et non l'inverse.**

Rappelons que les décisions d'effectif, établies par les CSN des DIRM établissent le rôle d'équipage d'un PAM à 10 agents en stricte mission de transit vers un chantier par exemple, puis à 12 agents le rôle d'effectif pour naviguer et contrôler sur un PAM, portant même ce rôle à 14 pour les missions de secours en mer des migrants avec des bordées théoriques de 17 agents.

Alors que **toutes les organisations syndicales unanimes contestent cette décision**, le DAM rétorque que : **« je n'assumerai pas le fait de rester à quai »** en précisant également que la DAM fera connaître à la DPMA les possibilités de contrôles de ses moyens nautiques en mode dégradé. **« ce que nous pourrons faire »** dixit Mr Coquil. D'une façon plus « micro » Les DIRM fixeront une **« ligne de conduite par pêche »**.

**Le SNPAM CGT rappelle son attachement au respect de la sécurité des agents.**

**Il convient ici de respecter deux axes essentiels que sont : Le principe de précaution afin d'éviter tous les risques de contamination et en même temps d'adapter le travail à l'homme. Nous sommes en total désaccord avec la DAM car œuvrer ainsi, dans le milieu difficile qu'est la mer, en assurant des contrôles nous apparaît pour le moins risqué, voire périlleux en cas d'avarie nonobstant la promiscuité, l'application des règles sanitaires et la nécessaire dotation en EPI**

#### **ULAM et Cultures Marines Environnement:**

L'administration estime que pour les agents exerçant en ULAM : **« le risque de contamination paraît moins important »**, ce que nous réfutons. Là encore, la promiscuité sur un zodiac, l'humidité, et les difficultés de mise en place des gestes barrière nous imposent la plus grande prudence.

Les professionnels vivent des situations compliquées, ce qui risque de poser problème en cas de contrôle. Les contrôles à terre seraient à privilégier, ce qui assurerait plus de facilité de respect des gestes barrière qu'en cas de contrôle en mer.

Pour ce qui concerne les services de cultures marines et environnement, l'exercice des missions s'exerce de façon comparable aux ULAM (à terre, sur l'estran et en mer)

**Le SNPAM CGT attend la parution d'une directive plus complète de la DAM vis-à-vis des**

reprises d'activité dans ces services. Les agents de tous les services doivent être protégés de façon adéquate.

#### **CSN :**

Les visites d'inspection des navires sont une possible source d'infection par le Covid 19, de par les risques de contagion liés à la nature du travail des inspecteurs (consultation de documents administratifs et techniques, visite de salles machines exigües, contacts divers, promiscuité...) sans oublier le risque « amiante » qui subsiste toujours sur certains navires.

Pour le DAM , il convient de « *ne pas laisser de côté des navires sans les visiter* » et de *mobiliser au mieux notre capacité sur les navires à voir en priorité* ».

Selon lui la prorogation des titres jusqu'en janvier 2021 permet une reprise en ciblant les navires qui présentent le plus de « *dangers maritimes* » avec un « *risque accidentogène probable dans les structures les plus fragiles* ».

Il admet que « *certains points ne soient pas vérifiés lors des visites, et qu'il faille revenir plus tard* » et indique que les visites de type « Port State Control » ne seront pas « *les priorités à la reprise* » et que « *les objectifs « MOU » sont toujours en discussion.* »

Le décret sur la délégation des visites par les sociétés de classification est à la signature de la Ministre et un dialogue DAM/Sociétés de classification est en cours . Ces décisions permettent de « *poursuivre la réforme des CSN, pour une mise en œuvre d'ici le troisième trimestre 2021* ».

**Pour le SNPAM-CGT, là encore, il convient d'être prudent ! Les visites pourraient recommencer en septembre, nous y verrons alors plus clair dans la situation sanitaire globale.**

**Nous ne prônons pas la mise en place de visites dites incomplètes, mais proposons le report de la visite complète.**

**Pour ce qui est des procédures de visite, là encore l'adaptation du travail à l'homme doit nous guider utilement.**

**Pour ce qui est de l'équipement de protection des agents, proposer un masque « masques individuels à usage des professionnels en contact avec le public (catégorie 1) » en lieu et place de masques FFP2 est irresponsable au vu des risques biologiques et amiante cumulés. Nous avons rappelé notre opposition à la réforme des CSN et rappelé la baisse d'effectifs de 15 % en dix ans dans les CSN.**

#### **LPM :**

Pour l'administration, il conviendra d'étudier les travaux et d'appliquer les textes relatifs aux Lycées Professionnels à l'Éducation Nationale. A ce jour, seule une directive sur le protocole sanitaire en établissement d'enseignement général existe....

L'enseignement en atelier, l'embarquement sur les navires école ainsi que les problématiques d'internat sont des points sensibles tant pour l'administration , que pour la CGT Mer.

Pour la DAM, priorité doit être donnée à la formation initiale, notamment en direction des

élèves décrocheurs et des formations STCW. Les problématiques de formation continue doivent se régler, autant que possible, en Formation à distance.

La DAM propose de loger un interne par chambre, De même les lieux de vie commun (foyer....) seront fermés ce qui nous apparaît comme logique.

**Pour le SNPAM CGT, 'aide aux LPM en matière de conditions de travail et de sécurité par les DIRM doit être renforcée. Les commissions hygiène et sécurité de travail des LPM doivent mieux travailler en symbiose avec les DIRM.**

**La protection des agents, et des élèves, doit être l'axe de travail commun à tous.**

#### **Personnels administratifs :**

La situation de ces agents est évoquée dans le projet de note de cadrage de façon fort brève. La notion de priorité de télétravail est présente, ce qui nous convient, mais il convient alors de rappeler le respect des garanties minimales en termes de temps de travail et d'apparition de risques psycho-sociaux.

Pour les missions en présentiel, les précautions idoines doivent être adoptées (circuits adaptés, un agent par bureau, mise en place de protections...)

A savoir : La note DAM vient de sortir sur la reprise des permis plaisance, il convient de prévoir des moyens de protections collectives et individuels adaptés pour les agents et les candidats.

**En conclusion générale, dans le cadre de la reprise DAM, nous prôtons l'adaptation du travail à l'homme avec une organisation adaptée et protectrice en incluant les moyens de protection idoines préconisés par l'INRS.**

**C'est bien là tout l'enjeu de la mise à jour prioritaire du DUERP, ce qui n'a pas été voulu par l'administration.**

**La Délégation SNPAM - CGT**

**Camille Pujol (SG Adjoint)**

**Olivier Prévot**