

Compte rendu de la réunion DAM/OS du 13 novembre 2017

Cette nouvelle entrevue entre les organisations syndicales et la Direction des Affaires Maritimes fait suite à la [réunion du 29 septembre](#), qui avait été consacrée à la réforme de l'inspection des navires et au plan de modernisation de l'administration des Affaires Maritimes.

Dans un contexte chargé, avec en particulier la préparation du CIMER riche en tractations interministérielles, et de discussions sur le Projet de Loi de Finances, le DAM nous a présenté l'avancée des chantiers en cours et les pistes qu'il explore.

Privatisation du contrôle de la sécurité des navires :

La réforme est en marche. Fidèle à son plan, l'administration consulte les secteurs d'activité concernés : armateurs, représentants de la filière pêche, société de classification... Évidemment, les secteurs interrogés ne s'opposent ni à l'allègement de leurs obligations, ni, pour les sociétés privées tributaires de nouveaux marchés, à l'augmentation du nombre de clients !

Mais que disent les représentants des salariés dans ces secteurs ? Premiers concernés par les conditions de sécurité et d'habitabilité à bord, **ils n'ont pas été interrogés**.

Si les contours ne sont pas encore totalement posés, reste une certitude : l'État assume le risque de diminuer les obligations pour tous les secteurs professionnels, mais les arguments qui valent pour tous les secteurs ne s'appliquent pas au transport de passagers. Étonnamment, lorsqu'il s'agit d'activité à destination du grand public, la caution de l'État, superflue et démodée partout, est indispensable...

L'évaluation de l'impact sur les services, pourtant demandé lors de la réunion précédente, n'est pas encore achevée. La DAM s'est engagée à la présenter lors de notre prochaine réunion. La CGT, [fidèle à son analyse sur le sujet](#), s'attachera à défendre les missions et l'intérêt général.

Evolution du Dispositif de Contrôle et de Surveillance :

Pressenti dès l'achèvement de la négociation sur les régimes de travail en 2014, le « plan de modernisation » du DCS arrive doucement sur la table. Pour le moment, il concerne exclusivement les unités hauturières (Vedettes Régionales et Patrouilleurs), mais nul doute qu'il impactera à terme toutes les autres composantes du DCS, tant les liens sont ténus entre les activités et les effectifs contraints.

Si le terme « modernisation » n'est pas usurpé, puisqu'il s'agirait de la construction d'au moins un patrouilleur neuf (14 M€, sur un budget total d'investissement de 42 M€), nous doutons plus de l'existence d'un véritable « plan ».

En effet, de l'aveu même de l'administration, si les objectifs de contrôle sont globalement en hausse (existera-t-il un jour où ils ne le seront plus ??), leur spatialisation comme leur ventilation par espèces et catégories de flotte semblent inconnus. Comment, dès lors, construire un véritable plan d'action ?

Néanmoins, deux scénarios nous sont présentés :

Scénario 1 : Construction d'un patrouilleur de 40m (pour la Méditerranée), maintien d'une VR « refitée » (l'Armoise) en Manche/Mer du Nord, sortie de flotte de la Gabian et de la Mauve. Nouveau cadrage de travail.

Scénario 2 : Construction d'un patrouilleur de 40m (pour la Méditerranée), construction d'un « Patrouilleur Côtier » (i.e un petit patrouilleur) pour le secteur Manche/Mer du Nord, sortie de flotte des 3 VR. Nouveau cadrage de travail.

Si la partie « technique » de ce plan est déjà en discussion dans les services de la DAM, la CGT a émis de sérieux doutes sur ces scénarios de redéploiement de flotte, tant sur le positionnement géographique que sur les caractéristiques des navires ou leur armement en personnel.

Pourquoi sortir de la flotte des navires qui, aujourd'hui, remplissent leurs objectifs ? Quels sont les objectifs nouveaux qui demandent une réflexion sur le positionnement des navires ou leur rayon d'action ? Quelles garanties sont données aux agents et quelle capacité d'anticipation avons-nous pour la constitution des bordées ?

Aujourd'hui, aucune réponse ne nous est apportée. Il est, de notre avis, prématuré d'être trop catégorique sur les futurs moyens, même si nous admettons que ces scénarios ont au moins le mérite d'être une base de discussion concrète.

La CGT sera force de proposition, mais la discussion doit se faire sur la base de données précises. La simple « optimisation » du temps de sortie des Patrouilleurs ne saurait constituer un objectif en soi. La projection doit être confrontée aux contraintes réelles de l'activité et répondre à des objectifs de contrôles aussi stratégiques que précis.

Projet « compétences Mer » :

Consciente du besoin impérieux de maintenir les compétences avant qu'elles ne soient complètement dissipées, le bureau AM1 a développé un outil qui vise à la fois à identifier les besoins, permettre aux services de les exprimer et assurer une formation adaptée. Le paradigme des agents interchangeable, dénoncé par la CGT depuis toujours, a vécu.

La DAM nous rejoint au moins sur un point : aussi ancienne et « poussiéreuse » qu'elle puisse paraître aux yeux des nouveaux technos du ministère, l'administration des Affaires Maritimes est assise sur la compétence et l'expertise pointue d'un nombre d'agents extrêmement réduit. Si réduit que dans les cas les plus critiques l'exercice de la mission repose le maintien d'un seul ETP, sans lequel un service entier peut basculer. Plusieurs domaines de compétence ont été analysés, la démarche progresse.

La CGT a souligné la faiblesse de possibilité d'évolution de B en A pour l'une des thématiques phare de notre direction : la gestion de la ressource halieutique. Des voies de promotions doivent être ouvertes, le vivier d'agents existe tandis que le besoin de compétences est prégnant..

Une attention particulière a également été demandée sur la validation des compétences liées à la conduite des navires : alors que l'administration prévoit des adaptations particulières pour les marins, elle ne permet pas à ses propres fonctionnaires de valider leurs titres STCW. Un analyse de la situation doit être menée et un dispositif mis en place.

La CGT va saisir le ministère. Nous trouvons dommageable qu'au gré d'une réforme réglementaire, les agents formés par leur administration ne puissent pas valider leurs brevets tandis qu'ils peuvent justifier de compétences et de temps de navigation.

Vos représentants SNPAM-CGT :

Steeve GARBE
Nicolas MAYER
Julien SIMONI
Bastien SIMONNET