



Compte-rendu de réunion DAM/OS du 17 septembre 2020

En préambule des sujets évoqués à l'ordre du jour, le DAM a tenu à s'exprimer sur la création du ministère de la mer. Il a souligné l'importance du retour d'un ministère de la mer au vu des enjeux notamment sur « la conciliation et le partage des usages » et a souligné l'importance des « territoires maritimes ».

Ministère de la mer :

Le DAM a annoncé la tenue d'un comité interministériel de la mer avant la fin de l'année, tout en indiquant qu'une réflexion sur l'articulation des différents comités doit être menée.

Pour ce qui est du plan de relance maritime dans notre ministère il a indiqué 3 axes de travail qui sont : La modernisation des CROSS, le verdissement de la flotte et la rénovation énergétique dans les LPM.

Sur le projet de loi de finances 2021, il indique un budget équivalent à celui de 2020 sans rien dévoiler sur le sujet sensible des effectifs.

Quant à l'organisation des services, le SNPAM CGT et les autres organisation syndicales présentent ont attiré l'attention du DAM sur la situation souvent délicate des DDTM avec des services maritimes bien abandonnés par la DAM, avec des effectifs en baisse et peu de moyens. Il a précisé vouloir « mieux accompagner les DDTM dans leur approche maritime » et faire en sorte qu'elles aient « les moyens de l'action ».

Pour le SNPAM CGT, l'administration de la mer doit avoir les moyens d'exercer son action dans tous les domaines de son champ d'activité. Le budget 2021 et la dotation en personnel en seront les révélateurs. L'administration doit mettre fin aux diminutions d'effectif. L'urgence est là, nous revendiquons notamment le recrutement de 30 agents pour le dispositif de contrôle et de surveillance hauturier afin d'armer correctement les bordées des 4 futurs PAM.

Plan de reprise d'activité :

Depuis le 11 mai, la reprise s'est effectuée selon des modalités particulières à chacun (DCS, LPM, CSN...).

Le DAM indique vouloir permettre une reprise à 100 % sur les moyens hauturiers à l'identique des Douanes, à voir au fur et à mesure de l'évolution sanitaire. Une instruction idoine, non communiquée aux organisations syndicales à ce jour, sera adressée à tous les services.

La CGT Mer demande que soit présenté un bilan exhaustif de la reprise avec une réunion thématique sur le sujet. L'épidémie de la COVID 19 repart de façon inégale sur tout le territoire, il serait dommage et contre-productif de se retrouver avec des navires à quai pour cause de contamination nouvelle. Les avis des scientifiques peuvent servir d'aide à la décision le cas échéant. La sécurité des agents doit primer !

Rentrée des LPM :

L'administration nous indique que la rentrée s'est effectuée « sans trop d'encombres » suivant un protocole sanitaire « très strict » pour un effectif de 1720 élèves pour 12LPM.

A noter que quelques élèves pourraient être recrutés en plus mi-octobre

Nous sommes informés que les DIRM sont en contact avec les ARS afin de gérer au mieux les problématiques de la COVID19 dans les établissements.

La CGT MER prend note de ce bilan fort synthétique. Là encore la sécurité de tous doit primer afin que cette rentrée se déroule sans écueil majeur.

Point sur les CSN :

Le DAM indique que le transfert des dossiers de navires de plus de 24 mètres aux sociétés de classification est en cours. En parallèle, pour les moins de 24 mètres, un travail sur la périodicité de visite des navires est en cours à la DAM.

Il est demandé aux DIRM de fournir des éléments concernant la volumétrie des navires concernés avec l'impact sur les visites ciblées pour les moins de 24m et indiquer l'effet qu'aura le transfert des plus de 24m en y soulignant le contrôle de 2ème niveau qui subsiste.

Le DAM indique vouloir mettre en place cette réforme « sans précipitation » tout en l'inscrivant dans la réforme « affaires maritimes 2022 » avec la création d'une doctrine de contrôles en 2021 et une mise en place de la réforme et une réorganisation des CSN en 2022. Le DAM indique ne pas avoir d'objectifs de fermeture de CSN ni de scénario type sur les effectifs.

Notons qu'un projet européen de renforcement des procédures de contrôle sur les navires entre 12 mètres et 24 mètres est en cours.

Le SNPAM CGT réaffirme son opposition à la mise en place d'une telle réforme et demande que cette opération soit qualifiée de restructuration afin de préserver les droits collectifs et individuels des agents.

L'un des axes essentiel, souligné par le DAM, est bien de placer le curseur au bon endroit dans la périodicité des visites ciblées et celles de 2ème niveau (visites périodiques effectuées par les ISN en plus des visites des sociétés de classifications).

D'après nos experts, une visite de 2ème niveau tous les cinq ans ne permet pas de rattraper en une visite les prescriptions notées sur un navire.

Nous pensons que la maille doit être très serrée pour les navires les plus exposés aux risques, notamment les plus âgés, quelle que soit leur longueur, avec un focus particulier sur les navires de pêche, notamment les chalutiers plus exposés qu'un navire de charge aux avaries diverses et qui s'use plus vite à la mer.

Rappelons que sur environ 7000 navires de pêche immatriculés en France, nous en comptons 1000 de plus de 12 mètres et moins de 200 de plus de 24 mètres avec une moyenne d'âge d'environ 25 ans. L'enjeu est donc primordial, et notre volonté d'établir des périodicités courtes de visites aux navires les plus « à risque » s'impose.

Le risque essentiel est bien de voir l'état de la flotte française descendre dans les classements internationaux avec des risques accentués d'accidents, voire de naufrages.

Déclaration sociale nominative et plaisance :

DSN :

A compter du 1^{er} janvier 2021 les déclarations sociales nominatives seront saisies par les employeurs eux-mêmes. Ils seront formés par les agents (environ 25ETP sur la façade et en outre-mer) des délégations « mer et littoral » dans les DDTM.

Notons que l'accompagnement du marin et de l'armateur est en bouleversement depuis une dizaine d'années, et que les relations entre couple marin/armateur, antérieurement gérées uniquement par nos services, sont maintenant gérées comme dans n'importe quelle entreprise, par des structures idoines.

Plaisance:

Le portail PUMA est en place. Notons que d'après les remontées des services aux organisations syndicales, ce nouveau logiciel est peu intuitif...

Pour ce qui en est du permis plaisance, la mise en place des examens théorique par des opérateurs privés est prévue dans le plan « affaires maritimes 2022 ».

Les pôles plaisance exerceront principalement des contrôles de surveillance du marché de la plaisance chez les professionnels ainsi que du contrôle de 2^{ème} niveau dans les bateaux-écoles.

Pour le SNPAM-CGT, il convient avant tout de présenter aux organisations syndicales représentatives une étude d'impact sur les personnels de la mise en place de ces réformes et de la mise en place de ces restructurations. Les agents doivent obtenir des garanties collectives et individuelles en termes de formation, voire de reclassement, de nouvelle affectation voire de changement de résidence administrative ou familiale.

Point sur le DCS hauturier :

95% des agents ont répondu, à la sollicitation de la DAM. D'après les résultats de cette enquête, la DAM pense pouvoir armer en personnel tous les PAM

L'administration indique qu'en octobre 2020 une deuxième sollicitation aura lieu auprès des agents du DCS hauturier. Les agents pourront alors formuler un deuxième choix, le cas échéant.

De même, un calendrier de mise en place de la réforme sera communiqué aux agents. Notons qu'au printemps 2021, les fiches de postes paraîtront, c'est à ce moment que les agents s'exprimeront officiellement sur leurs vœux.

L'administration indique que **ceux qui souhaiteraient rester sur la même affectation et dans les mêmes fonctions, devront alors se positionner sur leurs postes et seront prioritaires.** Elle précise que les agents de la Mauve et de la Gabian seront eux prioritaires pour le futur PAM affecté en Méditerranée.

L'administration nous informe qu'elle a proposé un prix d'achat pour le quatrième patrouilleur, et qu'elle attend une réponse.

Pour les agents et le SNPAM CGT la question des futurs ports d'attache s'avère évidente pour leur positionnement sur les moyens hauturiers du DCS. L'administration indique travailler sur la question sans nous donner de réponse ferme et définitive. Devant notre insistance, le DAM semble étonnée de l'importance que nous attachons à cette question.

Les agents et le SNPAM CGT estiment essentiel d'avoir le maximum d'éléments (ports d'attache, montant éventuel de la prime de restructuration , noms des commandants de navire et de bordée etc.) afin que ceux-ci puissent se positionner dans le futur DCS en toute connaissance de cause.

Pour ce qui en est des effectifs et du nombre de missions, l'administration en rappelle la volumétrie : 15 agents par bordée et 8 missions par an, dont une réservée à la formation.

De même l'administration prévoit un trente et unième agent par patrouilleur afin de garnir une bordée le cas échéant. A ce jour, le profil de la fiche de poste n'est pas défini.

Lorsque le SNPAM CGT interroge l'administration sur le fait que si les 17 agents d'une même bordée demande à rester, alors qu'une bordée serait créée à quinze places comment cela se passera t-il ? Elle répond : « On avisera ».

En complément, l'hypothèse d'un recrutement complémentaire est évoqué par la DAM après septembre 2021 en cas d'insuffisance de candidats.

Le SNPAM-CCGT a déjà porté la question de la formation initiale et continue des agents du champ des Affaires-Maritimes. Cette question, déjà fort importante, devient primordiale dans l'application des nouvelles lignes directrices de gestion ministérielles, tant pour la mobilité que pour la promotion. L'administration a laissé en déshérence cette problématique depuis de nombreuses années. Le sujet doit être remis prioritairement en haut de la pile. Le fait qu'aucun comité de domaine n'existe dans notre champ en est la preuve flagrante, ou que le référentiel des formations et brevets nécessaires à l'accès de certaines fonctions n'ai jamais été présenté (par exemple posséder le 3000 UMS pour commander un PAM en termes de pré requis).

La question de la requalification de C en B et de B en A a été évoquée lors de cette réunion. Rappelons que la CGT Mer prône le passage des SGM vers les corps de TSDD NSMG et SACDD depuis de longues années, nous pensons que cette opération pourrait se dérouler de façon pluriannuelle, à l'identique de celle en cours pour les adjoints techniques de l'environnement.

Pour la requalification de B en A, nous pensons que l'administration doit mener un travail prospectif afin de favoriser ces promotions au vu des compétences et des parcours des agents. Par exemple, la réponse apportée, par l'administration, sur l'impossibilité de promouvoir les « seconds capitaines » des PAM car il est impossible de créer une filière maritime dans le corps des ITPE, ne nous satisfait pas.

La Délégation CGT :

Steeve Garbe-Pam Iris

Dominique Maingraud-Pam iris

Olivier Prévot-CSN Bordeaux

Camille Pujol-SG Adjoint SNPAM CGT