



**Compte-rendu réunion DAM/OS
26 novembre 2020**

En préambule de la réunion, le Directeur des Affaires Maritimes (DAM) indique que cette réunion se déroule dans un temps contraint et en rappelle les thématiques :

I° point : la crise sanitaire en cours avec un focus sur le DCS, les CSN et les LPM,
II° point : l'avancée des dossiers sur « Affaires-Maritimes 2022 ».

En propos introductifs, un point est fait sur une situation sanitaire difficile, au pic de la seconde vague. Le taux de contamination au ministère de l'écologie est équivalent à ceux constatés dans le monde du travail sans plus de précision, sur la répartition par professions dans notre périmètre, ce que nous déplorons.

Le DAM rappelle que plus de missions sont assurées que lors de la première vague du printemps dernier. Nos guichets sont ouverts au service des citoyens et qu'un équilibre est à trouver entre travail et risques de contamination virale.

Il conclut ses propos en indiquant que les progrès sur l'étude et la commercialisation des vaccins sont des « **bonnes nouvelles** », ce que nous partageons. A ce jour, l'étude d'une doctrine sur la vaccination des marins, au sens large, est toujours en cours.

Enfin, un point est fait sur les activités du ministère de la mer en pointant quelques priorités et thématiques :

- * Importance du travail sur les territoires
- * Relance de la flotte de pêche et de commerce
- * Éolien en mer.

Il nous informe de la création d'une Direction Générale de la Mer interministérielle, et indique que la DAM planche sur un projet visant à la pérennisation d'une « Administration maritime déconcentrée », ce sujet devra aboutir au cours du 1^{er} trimestre 2021.

Pour ce qui est du plan de relance doté de 50 millions €, il en présente les grandes priorités :

- * Dotation de 20 millions affectés notamment à la régénération des systèmes radar des CROSS.
- * Amélioration des systèmes informatiques de la DAM, nécessaire au vu de l'obsolescence de nos applications : 5 millions d'euros.
- * Achat « à minima » d'un Baliseur Hauturier pour les Phares et Balises, « avec un petit, si possible » : 25 millions d'euros.

En outre 50 millions seraient affectés par la DPMA aux 12 Lycées Professionnels Maritimes, sans plus de précisions à ce jour.

I° Point sur l'activité en période COVID

1° Dans le dispositif de contrôle hauteurier :

L'administration indique que cette activité se déroule selon les directives du plan de reprise d'activité du 11 mai dernier.

Rappelons que les bordées sur les PAM sont actuellement armées à un agent par cabine, et que des protocoles sanitaires stricts sont en place. Les agents sont testés avant chaque embarquement.

Il est à noter que mi-octobre, l'administration envisageait de faire reprendre les PAM à effectif complet. Le SNPAM-CGT a écrit à Mr Coquil le 14 octobre dernier pour lui rappeler la situation sanitaire désastreuse, les risques encourus par les agents en cas de contamination et la responsabilité morale pesant sur lui si une telle mesure se mettait en place. Heureusement, la DAM n'a pas donné suite à la mise en place d'un tel projet.

Sur les VR, les agents sont à un par cabine, les protocoles sanitaires sont identiques mais les agents ne sont pas testés, ce que le **SNPAM CGT regrette.**

L'administration indique ne pas avoir de remontées des DIRM sur l'application de ces mesures. Le Directeur ajoute « que chacun prenne ses responsabilités à son niveau ».

Pour ce qui est des objectifs de contrôle des pêches, le DAM précise que les objectifs ne seront pas tenus pour 2020.

Le SNPAM CGT demande que les mesures définies dans le PRA du 11 mai dernier perdurent tant que la crise sanitaire sera à l'ordre du jour. Les agents doivent exercer leurs missions en toute sécurité. Afin de mieux protéger les agents, nous réitérons notre demande de tests pour les agents des vedettes régionales.

2° Dans les Lycées Professionnels Maritimes :

L'administration indique que le protocole utilisé est celui élaboré par l'éducation nationale pour la rentrée de septembre selon deux grands principes : limitation du brassage des élèves et respect du protocole sanitaire. Les remontées font état d'un respect global des consignes par tous, même si les situations ne sont pas uniformes dans tous les LPM. Rappelons que ces établissements sont à faible effectif et mélangent formation initiale et continue. L'administration nous donne un chiffre de 10 cas covid pour 12 LPM.

Le DAM rappelle que les DIRM sont responsables du pilotage des LPM

Le SNPAM CGT considère que cette mission essentielle d'éducation et de formation s'exerce dans les conditions maximales de protection des agents et des élèves. Nous avons attiré l'attention de l'administration sur l'exercice des missions dites « TIS » Techniques individuelles de survie, qui s'exercent dans l'eau, en combinaison de survie, avec des distanciations sociales faibles, voire inexistantes.

La réponse de l'administration a consisté à dire qu'il faut faire en sorte que les missions continuent sans plus de précision même si l'administration centrale a noté cette problématique et interrogera les DIRM en retour.

3° Dans les Centres de sécurité des navires :

Pour l'administration, la volumétrie de visites au titre de l'État du pavillon est comparable à 2019 et le rattrapage du retard du printemps est en cours. Pour ce qui est des visites au titre de l'État du port, malgré une activité en hausse, le retard ne sera pas rattrapé.

Deux points noirs subsistent :

*Les visites à l'étranger, du fait des confinements et des fermetures de frontières

*un accès outre-mer difficile.

L'administration indique ne pas connaître de contamination effective d'Inspecteurs en CSN. Elle admet quelques cas contacts, sans plus de précision et précise que les ISN vulnérables sont placés en télétravail.

Globalement, il est remonté en centrale une difficulté des agents à tenir le rythme de travail de ces derniers temps.

Le SNPAM-CGT a rappelé que les visites des navires sont des sources potentielles de contamination. Là encore, la protection des agents doit primer sur un rattrapage des visites non effectuées au printemps. Nous serons attentifs au risque de « burn-out » dans les CSN du fait du surcroît d'activité.

Une vigilance particulière doit être portée sur les quelques visites à l'étranger qui subsistent. Pour notre part, au vu des risques de contamination, de confinement au retour, elles doivent être suspendues strictement.

L'administration n'a pas usé de son droit à proroger les permis et étaler les visites sur 2021 par exemple, ce qui aurait permis d'éviter un pic de sur-activité en fin d'année et diminué les risques de RPS chez les ISN.

II° Point sur la mise en place d' «Affaires -Maritimes 2022 » :

1° Réforme de l'inspection des Navires dans les Centres de sécurité des navires :

Pour ce qui en est du transfert des navires de + de 24m aux sociétés de classification, l'administration précise que les dossiers sont en transfert depuis juin, qu'un point a été fait avec Véritas début octobre et qu'une vingtaine de dossiers sont déjà transférés. Une vigilance est de mise sur l'arrivée de nouveaux navires sur le marché et qu'il convient de clarifier les situations marginales avant transfert.

Le texte sur les visites ciblées des navires de -24 mètres est en cours d'examen au conseil d'État.

Les outils de ciblage sont en cours d'évaluation dans les DIRM. Il en est de même pour les mesures de transition entre les deux régimes actuel et futur. Une doctrine de contrôle sera élaborée en centrale.

Sur l'impact de cette réforme pour les effectifs et la localisation des centres de sécurité des navires, la DAM indique qu'une évaluation des effets de cette réforme et de la mise en place des missions à caractère environnemental sera faite. Une étude d'impact est en cours dans les DIRM avec remontée des éléments en centrale.

2° Évolution de l'ENSAM et de l'ENSM

L'objectif est bien une fusion après que ces deux établissements aient appris à travailler ensemble. Le choix du DAM a été un regroupement ENSM+ENSAM en lieu et place d'un regroupement CVRH+ENSAM.

Ce choix se base sur la synergie entre ces deux établissements, qui permettra la vente de prestations aux collectivités, voire à l'étranger.

L'administration indique que l'arrêté de restructuration des personnels sera pris prochainement.

Selon l'administration, ce mouvement de regroupement d'écoles est destiné à obtenir des établissements au-delà d'une taille critique, visant à mieux rayonner. Le SNPAM CGT considère que l'administration doit permettre aux personnels d'acquérir, puis d'améliorer ses connaissances par la formation continue tout au long de leur carrière afin d'être en capacité de construire des parcours professionnels dans le domaine maritime. Des moyens supplémentaires en dotation de personnel et en crédit doivent être accordés.

3° Phares et Balises : Signalisation maritime

Le DAM a présenté un format à 28 Navires (17 en moins, et 9 nouveaux)

Il a indiqué que le regroupement des centres est nécessaire afin d'avoir plus d'activités dans des domaines plus variés dans un contexte de manque de moyens et de pénurie d'agents.

Pour lui, il convient de « faire au mieux à l'économie » tout en indiquant que la signalisation maritime virtuelle n'est pas à l'ordre du jour.

Les représentants CGT des Phares et Balises présents ont dénoncé cette situation à juste titre en demandant des recrutements afin de faire face aux missions.

4° DAFN et Permis plaisance :

Enfin le DAM a confirmé le transfert du « Droit à la Francisation des Navires » des Douanes vers les Affaires-maritimes au 1^{er} janvier 2022. Les compétences et des ETP seront transférés selon le DAM, mais aucune volumétrie n'a été présentée aux organisations syndicales représentatives.

Un centre national de calcul et de collecte sera mis en place. Son rattachement (DAM, DIRM, DDT) et sa localisation ne sont pas connus à ce jour et la ventilation des ETP dans les DDTM demeure inconnue à ce jour.

A savoir : le DAFN recueille environ 50 millions de recettes par an, elles sont affectées principalement au conservatoire du littoral et à la SNSM.

Le transfert de la mission de l'organisation de l'épreuve théorique des permis côtiers et fluviaux est confirmé, sans rien dire du permis hauturier sur carte, d'ici 2022.

Les personnels chargés de l'immatriculation des navires et du passage des permis seraient repositionnés sur des missions de contrôle des bateaux écoles et de surveillance du marché de la plaisance.

Le DAM a confirmé ses choix de construire une administration hybride nationale et déconcentrée assurant des missions à forte plus-value. Il a cité le CNP d'Étel ou le centre « Polmar » à Brest comme exemples.

Il indique faire le choix de communiquer sur les redéploiements et les suppressions d'effectif.

Le SNPAM CGT rappelle sa totale opposition à la mise en place du processus « Affaires Maritimes 2022 ».

Pour le SNPAM CGT le transfert de missions au privé, ou leur abandon pur et simple, les diminutions de moyens et les réductions d'effectifs, les réformes de l'organisation de l'État entreprises depuis une dizaine d'années aux Affaires Maritimes, ont fortement contribué à l'affaiblissement de nos structures.

L'organisation des services, l'articulation existante entre DAM, DRAM, DDAM a été remplacée au fil des réformes de l'organisation de l'État par la création de nouvelles entités que sont les DIRM et DDTM. Le lien métier très vertical a été distendu, voire rompu.

Ce qui faisait l'efficacité de nos structures : des chaînes de décision courtes, des spécialistes et de l'autonomie est en passe d'être détruit par un projet inadapté à l'administration de la Mer. Noyés dans la vision ministérielle de grandes structures ou les fonctionnaires ont des compétences génériques et interchangeables, nous en touchons aujourd'hui du doigt les conséquences néfastes.

Les DDTM sous tutelle de l'intérieur et sous mainmise des Préfets souffrent, les missions de nos services maritimes et littoraux ne sont pas la priorité dans les services départementaux de l'État. Cela doit changer, au vu des enjeux maritimes existant dans la deuxième puissance maritime mondiale.

Pour le SNPAM, le retour d'un Ministère de la Mer doit être accompagné de la reconstruction d'un service public de la mer dans les territoires.