Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

Direction des affaires maritimes
Sous-direction des activités maritimes
Bureau de la vie des services

Affaire suivie par : Constantin de Pontbriand
constantin.de-pontbriand@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 15 99

Paris, le 29 NOV. 2018

Relevé de conclusions de la réunion intersyndicale DAM/OS du 21 novembre 2018

NB : ce document synthétise les principaux points et conclusions de la réunion mais n'a pas vocation à en retracer l'intégralité des échanges.

Liste des participants :

- **Organisations syndicales** (OS) : Sélim MENTALECHETA (FO), François DAMBRON (FO), Stéphanie FERRARI-PAILLET (FO), Patrick HOUSSAIS (FO), Christophe BLEYNIE (FO), Joël TOURBOT (FO), Michel LELIEVRE (CGT), Camille PUJOL (CGT), Steeve GARBE (CGT), Bruno SELLIN (CGT), Patricia BEN KHEMIS (CGT), Rémi LEMAITRE (CGT), Stéphane KERAUDRAN (CFDT), Christophe MANNIER (CFDT), Maxime CAILLON (FSU), Catherine CHOLTUS (FSU), Nathalie GUILLON (FSU)

- **Administration** : Thierry COQUIL (DAM), Isabelle TANCHOU (DAM/SDAM), Marc LEGER (DAM/SM), Rémi MEJECAZE (DAM/AM3), Yves DAMAY (DAM/AM3), Constantin DE PONTBRIAND (DAM/AM1), Céline LEMAIRE (DRH/Service pilotage des moyens et des réseaux RH).

*
* *

1. Chantier 4 - modernisation du DCS

La cartographie réalisée par le Cerema, le CNSP, le CACEM et les DIRM a permis d'établir une comparaison entre les besoins de contrôle, les contrôles actuellement réalisés et les moyens disponibles, et de mettre en évidence des zones déficitaires en contrôles. Ce travail a permis dans un second temps d'étudier des voies possibles d'amélioration du dispositif. L'idée globale est d'augmenter le temps de présence à la mer du segment hauturier ainsi que son rayon d'action. Par

ailleurs, par des missions plus longues, le pilotage réalisé par le CNSP sera amélioré afin d'ajuster l'effort de contrôle entre sous-objectifs (éviter les sur-réalisations et les sous-réalisations des objectifs par espèce par exemple).

Il a été observé une variation semestrielle des besoins de contrôle entre la zone Atlantique et la zone Manche-Est. À terme, le Thémis pourra en conséquence consacrer 6 mois par an de son activité à la zone NAMO et 6 mois à la zone MEMN.

En termes de calendrier, l'Armoise et l'Iris ne quitteront pas leurs ports d'attache actuels tant que le nouveau PAM Méditerranée n'aura pas été mis en service (au plus tôt au cours du 1er semestre 2021). Il en va de même pour le désarmement de la Mauve et de la Gabian.

La réforme a pour objectif d'être menée à effectif constant, avec le souci de proposer à chaque agent qui serait concerné une possibilité d'emploi dans le DCS de façon prioritaire. Une analyse des situations individuelles sera initiée, en lien avec les DIRM afin notamment de recueillir les souhaits de chaque agent concerné par la modernisation. L'objectif est de définir le plus en amont possible un dispositif d'accompagnement RH et de formation adapté et cohérent. Une concertation ad hoc sur ce point pourra être initiée en réunion intersyndicale pour présenter les avancées avant la phase de concertation obligatoire.

Le chantier est déployé en collaboration avec la DPMA et la DEB qui fixent les commandes. Les moyens du DCS doivent répondre aux besoins exprimés afin que les affaires maritimes demeurent l'acteur de référence pour la mise en œuvre de ces politiques de contrôle.

2. Chantier 5 – réforme de l'inspection des navires

La réforme de l'inspection de la sécurité des navires doit emporter une responsabilisation des armateurs en matière de sécurité. Le système actuel n'étant plus adapté aux usages actuels, le travail des CSN va être réorienté vers des missions d'audit, de contrôle a posteriori et d'études. L'État conserve toutefois à sa charge les missions relevant des navires à passagers et de la protection de l'environnement. Si la sécurité sera en premier lieu assurée par les acteurs privés, ce sera à l'administration de piloter l'action des sociétés de classification et de réguler l'impact environnemental du secteur maritime.

Concernant l'organisation des services, les DIRM ont un rôle de pilotage pour l'optimisation des compétences au niveau des façades maritimes. Elles décideront, une fois la réforme arrêtée, s'il conviendra ou non de modifier la répartition géographique actuelle des CSN.

Des plans de contrôle, comme en matières de pêche et d'environnement, seront établis au niveau des DIRM en matière de sécurité et d'armement des navires. Un centre national pourra coordonner à terme l'organisation des contrôles, réalisera des statistiques et définira des outils de ciblage, à l'instar du CNSP pour le contrôle des pêches.

Sur les impacts RH, les agents de catégorie B et C seront les plus concernés par la réforme de l'inspection de la sécurité des navires. Il devra être leur être proposé des outils de formation et de tutorat. Sur la base du volontariat, ils pourront par ailleurs être associés à de nouvelles missions (contrôle par l'État du port...). En tout état de cause, et de la même manière que pour le DCS, un chantier RH sera mis en œuvre parallèlement à la mise en application de la réforme.

3. **Points divers :**

Le rapport Jouffray-Carlier ne devrait pas entraîner de remise en cause de l'organisation actuelle de l'AEM. Un schéma directeur pluriannuel sur les besoins matériels des différentes administrations concernées sur 15 ans devra être élaboré. Les différentes administrations seront appelées à croiser leurs cultures pour éviter les tensions que l'on peut connaître aujourd'hui.

*
* *

La date de la prochaine réunion intersyndicale sera précisée ultérieurement.

Le directeur des affaires maritimes

Thierry COQUIL