Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Paris, le 12 NOV. 2019

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

Relevé de conclusions de la réunion intersyndicale DAM/OS du 16 octobre 2019

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) : Dominique MAINGRAUD (CGT), Steeve GARBE (CGT), Rémi LEMAITRE (CGT), Bastien SIMONNET (CGT), Stéphane CLUZEL (FO), Patrick HOUSSAIS (FO), Sélim MENTALECHETA (FO), Céline DORNEMIN (UNSA), Christine DREAN (CFDT), Stéphane KERAUDRAN (CFDT), Pierre OUDIN (CFDT), Ludovic PEUCH (CFDT), Jean-François ALBERT (FSU), Pascal BOSSEE (FSU).

- **Administration** : Thierry COQUIL (DAM), Isabelle TANCHOU (DAM/SDAM), Marc Léger (DAM/SDSM), Marie FEUCHER (DAM/AM3), Yves DAMAY (DAM/AM3), Quentin LORIDANT (DAM/EIG), Pauline POTIER (DAM/AM1), Constantin DE PONTBRIAND (DAM/AM1).

*
* *

1. Présentation de CIBNAV et RAPPORTNAV :

CIBNAV et RAPPORTNAV sont des projets d'applications développés dans le cadre du programme Entrepreneurs d'Intérêt Général. Le premier porte sur le ciblage des contrôles, le second sur la communication de données (« *reporting* ») pour l'ensemble des activités de contrôle des affaires maritimes.

En matière de sécurité des navires, CIBNAV devra apporter aux inspecteurs une aide pour la détermination des navires à risques, dans une logique proche de celle existant en contrôle par l'État du port.

L'outil repose sur un algorithme de détermination du niveau de risque des navires. Au préalable une analyse scientifique a été conduite avec l'aide des bureaux métiers pour identifier les critères pertinents de cet algorithme. Cet outil permettra également la réalisation de campagnes de ciblage grâce à l'utilisation de paramètres déterministes (croisement de données). La question de l'accès pour les armateurs aux critères utilisés pour la détermination du risque des navires et les raisons de l'orientation des contrôles est soulevée et sera étudiée dans un second temps. L'accès au niveau de risque par segment de flotte semble être la piste la plus pertinente.

Les représentants syndicaux expriment des réserves sur le principe du système du ciblage et l'abandon des visites périodiques pour les navires de moins de 24 mètres : risque de perte de données sur les navires, navires moins bien entretenus car moins suivis par les centres de sécurité, changement de missions non anticipé par les agents…

La DAM précise en réponse que CIBNAV étant un outil d'aide à la décision, il n'a pas pour prétention de se substituer à la connaissance de terrain des ISN mais qu'il vient en complément. En outre, le ciblage et la fin de l'obligation de périodicité des contrôles n'entraîneront pas la fin des visites pour une partie de la flotte. Il est par ailleurs prévu que l'algorithme intègre l'ancienneté de la dernière visite de sécurité comme paramètre de calcul du niveau de risque.

Après consultation de l'ensemble des CSN cet été, une phase de test d'un mois avec les centres qui ont manifesté leur intérêt pour le projet est lancée. L'objectif de cette première phase de déploiement est de recueillir l'avis des ISN, de travailler sur la pertinence de l'algorithme, et de faire évoluer le système de ciblage.

RAPPORTNAV (outil de centralisation des communications de données) répond quant à lui à une logique de simplification du « reporting » (toutes les données ne seront saisies qu'une seule fois). Une présentation de l'outil a été réalisée sur chaque façade maritime, permettant un premier retour de l'ensemble des agents. Une phase de test est prévue d'ici à la fin de l'année auprès des agents du DCS. Le projet suscite l'intérêt des représentants syndicaux qui attendent du système qu'il se révèle simple et synthétique. Il est signalé que l'outil semble limité au DCS et ne pas intégrer certains types de contrôles (domanialité, cultures marines, environnement…). La DAM étendra autant que possible le champ d'utilisation de l'outil.

2. Réforme de l'inspection de la sécurité des navires :

La délégation du contrôle des navires de plus de 24 mètres aux sociétés de classification habilitées (SCH) qui devait entrer en vigueur début 2020 voit son application repoussée au second semestre 2020. Afin d'encadrer cette délégation, les actions de surveillance supplémentaires envisagées par la DAM sont présentées en séance : systématisation de la présence dans les groupes de travail de l'OMI, audit des bureaux locaux (en plus des audits des sièges qui existent), audit des sièges sur des sujets ciblés (par exemple sur un type spécifique de navires délégués), contrôle de second niveau sur des navires.

Si le principe des visites de base n'est pas remis en question, celles-ci seront cependant réalisées en fonction de points de contrôle préalablement définis dans le cadre de stratégies de contrôle relevant de la responsabilité des DIRM et supervisées au niveau national. Sur la question soulevée

par les représentants syndicaux de l'avenir des missions des agents de catégories B et C qui réalisent aujourd'hui les visites périodiques des navires de moins de 24 mètres, la DAM rappelle que le ciblage ne signifie pas l'arrêt des visites, et que la mission de suivi de la construction des navires demeure inchangée. La DAM proposera par ailleurs aux agents de monter en compétence en étant associés aux visites de navires étrangers dans le cadre du contrôle au titre de l'État du port.

En réponse à l'inquiétude exprimée concernant les effets d'une suspension de permis suite à une visite dans le cadre d'un contrôle ciblé, la DAM indique qu'elle mettra à l'étude la possibilité de donner un délai aux armateurs pour mettre les navires contrôlés en conformité avec les réglementations. Les évolutions métiers dans le cadre de la réforme de l'inspection de la sécurité des navires (ciblage des contrôles, contrôles de second niveau…) seront par ailleurs accompagnées par différents moyens (prises en compte dans le cadre du dialogue avec l'ENSAM pour la construction des programmes annuels de formation continue, recrutements sur titres, surveillance des SCH en chantiers navals, participation des ISN aux travaux de l'administration centrale, changement d'approche dans la réalisation des audits ISM...).

Concernant l'impact à terme de l'évolution des missions sur l'organisation territoriale des CSN et la répartition des effectifs, sujet qui suscite d'importantes inquiétudes, la DAM indique que le travail n'a pas encore été réalisé.

3. Modernisation du DCS :

Si le groupe de travail sur la réorganisation des moyens hauturiers n'a pas rendu ses conclusions définitives, plusieurs éléments sont cependant d'ores et déjà consolidés. L'efficacité supérieure du schéma à quatre patrouilleurs pour répondre aux besoins de contrôle fixés par la DPMA est établie, mais ce schéma ne pourra être retenu qu'avec des équipages à 15 agents par bordée. À défaut, la future organisation reposera sur 3 patrouilleurs (avec ou sans une vedette supplémentaire). Dans tous les cas, il est rappelé que la réorganisation ne pourra se faire qu'à effectifs constants.

Le DAM précise que le travail accompli jusqu'à présent avait pour objectif de préciser le cadre global et s'entend donc comme un point de départ. A sa demande, une phase de concertation va s'ouvrir avec la création d'un groupe de travail dédié DAM/OS, dont la première réunion se tiendra avant la fin de l'année.

Il est par ailleurs rappelé l'importance de communiquer en permanence sur l'efficacité du DCS, pour affirmer son action au sein de l'action de l'État en mer (AEM). La réalisation par le SGMer d'un schéma directeur de la fonction garde-côtes souligne encore la nécessité d'une communication sur le bien fondé des moyens nautiques au sein du TES. La DAM, qui doit réussir à démontrer que l'organisation et l'utilisation des moyens nautiques est la plus efficace possible, présentera lors de la première réunion de concertation des éléments chiffrés sur l'efficacité de l'organisation des moyens de contrôle.

4. Autres points :

Les représentants syndicaux s'alarment des faibles perspectives d'accès au corps des ITPE par la voie de la promotion interne pour les TSDD NSMG. La DAM soutient la reconnaissance des compétences et la valorisation des parcours de carrière maritimes et abordera ce sujet avec la DRH prochainement.

Le transfert de la gestion des DDI au ministère de l'intérieur suscite une inquiétude des agents relayée par les OS. En réponse par ailleurs aux questions posées sur la posture affichée de l'OFB en matière maritime, la DAM précise qu'elle souhaite entretenir un vivier de compétences unique DAM/OFB. Une meilleure coopération doit être mise en place entre les deux structures qui ne font aujourd'hui pas suffisamment preuve de coordination sur le terrain. Dans ce cadre une convention pourrait être signée avec l'OFB.

*
* *

La prochaine réunion intersyndicale se tiendra en janvier 2020.

Le directeur des affaires maritimes,
délégué à la mer et au littoral

Thierry COQUIL