



Le directeur des affaires maritimes

Paris, le 16 juillet 2020

Relevé de conclusions de la réunion intersyndicale DAM/OS du 11 juin 2020

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) : Camille PUJOL (CGT), Dominique MAGNE (CGT), Dominique MAINGRAUD (CGT), Christophe BLEYNIE (FO), Stéphane CLUZEL (FO), Patrice BEAULIEU (UNSA), Michel CERES (UNSA), Céline DORNEMIN (UNSA), Christian JACOB (CFDT), Stéphane KERAUDRAN (CFDT), Ludovic PEUCH (CFDT), Pascale BOZEC (FSU), Catherine CHOLTUS (FSU).

DAM : Thierry COQUIL (DAM), Laure DASSONVILLE (SDMAN), Benoît FAIST (SDSTEN), Xavier NICOLAS (MNP), Lionel HOULLIER (SDSMC), Agnès DESBOIS (GM2), Yves DAMAY (SMC3), Amaury MEULLENAERE (STEN2), Pauline POTIER (MAN1), Constantin DE PONTBRIAND (MAN1).

1. Point général sur la reprise d'activité :

Les services centraux et déconcentrés doivent aujourd'hui faire face à une lourde charge alors que la crise sanitaire n'est pas terminée. Au-delà des missions à reprendre et du retard à rattraper, des leçons doivent être tirées de cette expérience qui a mis à l'épreuve l'organisation et les modes de fonctionnement de l'administration.

Il est nécessaire aujourd'hui de reconstruire un relationnel collectif mais le télétravail demeure la règle à appliquer. Pour les missions qui doivent être réalisées en présentiel, les agents doivent appliquer strictement les gestes barrières et respecter les règles de distanciation physique ou porter un masque lorsque la distanciation n'est pas possible.

Les consignes du MTES concernant la reprise d'activité sont en cours de transmission au ministère de l'intérieur pour diffusion à l'ensemble des DDI.

2. Moyens nautiques hauturiers du dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) :

Les moyens hauturiers du DCS ont repris une activité opérationnelle, à l'exception du patrouilleur Thémis qui reprend son activité à partir du lundi 15 juin. Les fiches pratiques pour la réalisation des contrôles, intégrant les observations faites par les OS, ont été transmises à la fin du mois de mai à la DRH. Les dispositions nécessaires

pour assurer la sécurité des agents embarqués ont été prises, dont en particulier la limite d'un agent par cabine.

Les DIRM ont décliné les principes posés par la DAM dans des fiches aménageant les activités opérationnelles des moyens (navigation diurne, relâche en cours de mission...). L'Iris a réalisé une première mission à 10 agents au cours de laquelle 8 contrôles ont été menés. Le bilan sur la reprise est à ce stade positif.

- Concernant la réalisation de tests de réaction en chaîne par polymérase (PCR) :

Les DIRM ont pris la décision de rendre obligatoire le test PCR préalablement à tout embarquement sur patrouilleur. Ce test n'est pas réalisé pour les agents des vedettes régionales (VR). Cette différence se justifie par le régime d'exploitation de ces navires et est cohérente avec la règle qui s'applique aux marins pour lesquels un arbitrage interministériel autorise la réalisation de tests pour les embarquements de plus d'une semaine.

La DAM rappelle que le principe général est de réserver les tests aux personnes présentant des symptômes ainsi qu'aux cas contact, et non aux professionnels. L'utilisation du test pour les marins est donc dérogatoire. Malgré des réserves déjà identifiées, la DAM prend note de la demande des OS et va étudier la possibilité de trouver une réponse à cette demande, en cohérence avec les règles définies pour les marins privés.

- Concernant les congés des personnels embarqués :

Si l'ordonnance du 15 avril est applicable aux agents du DCS, la DRH a toutefois validé le principe d'une modulation de ses modalités d'application. Une note précisera les règles à appliquer et donnera un cadre aux chefs de services des DIRM. L'objectif sera d'éviter les reliquats de congés trop importants, sans pour autant imposer aux agents de prendre un nombre déterminé de jours de congés.

Pour les agents ayant été placés en autorisation spéciale d'absence, la prise de congés imposée par l'ordonnance s'appliquera. Les OS demandent à la DAM de veiller à l'égalité de traitement des agents, notamment pour la prise en compte des spécificités du cadrage ARTT des ULAM.

3. Centres de sécurité des navires (CSN) :

La sous-direction STEN réalise de manière régulière des points en audioconférence avec les DIRM et chefs de CSN. La priorité est d'assurer les contrôles au titre du pavillon (renouvellement des titres), en particulier sur les navires à passagers et les navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC). Le plan de reprise dans les CSN va par ailleurs s'appuyer sur la délégation aux sociétés de classification habilitées (SCH). Les activités de contrôle au titre de l'État du port (PSC) et de suivi des navires hors territoire français reprendront dans un second temps.

La DAM apporte des précisions concernant le transfert des dossiers aux SCH. Celles-ci ont confirmé qu'elles pourraient sans difficulté réaliser des visites sur les navires délégués non classés. En revanche, la délivrance de certificats internationaux par les SCH à ces navires pose une difficulté qui concerne toutefois un nombre limité de navires et fera l'objet d'une gestion fine par STEN.

Les OS font part de craintes et inquiétudes dans les CSN concernant la mise en œuvre de la réforme (manque de précision sur l'enclenchement du processus de délégation, transferts aux SCH à anticiper, retard à rattraper variable selon les CSN...). Les OS demandent par ailleurs des consignes claires et adaptées aux différentes situations. La DAM indique que les directives de l'instruction COVID sont celles qui doivent actuellement être appliquées. Une instruction relative au transfert des dossiers aux SCH incluant la gestion des cas particuliers sera par ailleurs prochainement diffusée dans les services.

Les représentants du personnel demandent également davantage de visibilité sur l'impact de la réforme sur les

effectifs des CSN et l'avenir des missions des inspecteurs. La DAM indique que les DIRM seront responsables de la déclinaison de la réforme au niveau de chaque façade. Les textes de mise en œuvre de la réforme sont aujourd'hui suffisamment mûrs pour qu'une communication plus précise soit établie auprès des CSN. Un travail de prospective et d'accompagnement des agents pour l'application de la réforme sera par ailleurs mené.

Nota : l'instruction sur le transfert au SCH a été diffusée le 17 juin. Un rappel a par ailleurs été fait aux chefs de CSN, à l'occasion d'une réunion le 2 juillet, d'informer les personnels sur tous les éléments liés à la réforme qui leur sont communiqués au cours des réunions avec la DAM.

4. Lycées professionnels maritimes (LPM) :

La formation initiale dans les LPM a repris le 2 juin dans le cadre d'un plan de reprise d'activité construit en collaboration avec les conseillers prévention des lycées et des DIRM. Les LPM respectent la contrainte d'un seul élève par chambre et accueillent entre 10 et 50 élèves en internat. Seul le LPM de Bastia n'a pas rouvert.

Les OS expriment une satisfaction au regard du travail réalisé pour la préparation de la reprise de l'activité dans les lycées. La reprise s'est déroulée dans de bonnes conditions. Une réunion en audioconférence se tiendra prochainement avec la sous-direction GM au sujet des examens des certificats d'aptitude professionnelle (CAP) et des bacs professionnels.

La priorité est pour l'instant de dispenser les formations STCW pour les terminales et d'assurer l'obtention des diplômes. La reprise de la formation continue est attendue mais des adaptations dans certains lycées doivent être mises en place.

5. Transfert au MTES de la gestion du droit annuel de francisation des navires (DAFN) :

Le DAFN est une fiscalité appliquée à la plaisance qui relève aujourd'hui de la compétence des douanes. Le recouvrement de cette taxe est jugé trop complexe et coûteux par le ministère de l'économie et des finances, alors que le MTES reste attaché au maintien de ce droit qui constitue une des rares fiscalité sur les activités en mer. La DAM présente le projet de transfert de compétence sur la gestion du DAFN au MTES qui va impliquer d'importants chantiers de modernisation et de simplification (acte unique pour la francisation et l'immatriculation des navires, dématérialisation des procédures...).

Un transfert d'effectifs sera négocié avec la direction générale des douanes et des droits indirects. La DAM veillera à ce que la dotation en moyens soit cohérente avec la charge de travail qu'impliquera la gestion du DAFN. Durant la période de transition, des moyens renforcés devront être déployés sur le littoral (pôles plaisance des DDTM). A terme, le DAFN sera entièrement dématérialisé et une gestion centralisée dans un pôle national sera mise à l'étude.

Les OS soulèvent la question du devenir des pôles plaisance qui subissent une dispersion de leurs missions. Les compétences en la matière sont pointues et les agents dans les services se trouvent souvent en situation d'isolement. La DAM indique que les outils qui sont aujourd'hui développés ont vocation à apporter un appui supplémentaire aux agents. Un module dans PUMA sera développé à cet effet.

6. Points divers :

La DAM est favorable à un maintien durable du télétravail qui doit rester encadré. Les OS expriment unanimement un avis favorable pour qu'une réflexion soit menée sur la place du télétravail et des réunions à distance (audio et visioconférences) dans l'organisation actuelle de l'administration.

Les OS sont attentives aux travaux statutaires conduits actuellement par la DRH portant sur l'intégration des syndics des gens de mer dans le corps des adjoints administratifs et techniques des administrations de l'État, et celle des personnels techniques de l'enseignement maritime dans le corps des ingénieurs des travaux publics de l'État.

La DAM plaide pour une accélération des investissements de modernisation dans le cadre du plan de relance et a fait plusieurs propositions en ce sens : acquisition d'un patrouilleur pour remplacer l'Iris, accélération du renouvellement de la flotte des baliseurs, étude sur la modernisation des CROSS ou encore modernisation par la base des systèmes d'information de la DAM.

Interrogée sur l'acquisition d'un quatrième patrouilleur, la DAM indique que les recherches d'un navire d'occasion sont en cours. L'achat d'un patrouilleur et d'un baliseur est programmé et la DAM met tout en œuvre pour pouvoir acquérir ces deux nouveaux moyens. Elle rappelle toutefois que l'acquisition d'un quatrième PAM ne sera possible qu'à la condition qu'un accord soit trouvé avec les OS sur l'armement à 15 agents.

Le ministère est actuellement mobilisé pour demander un assouplissement des contraintes budgétaires et de l'érosion des moyens afin de pouvoir mener les projets de modernisation qui ont été engagés. Les chantiers d'AM2022 en matière de contrôle et de signalisation maritime impliquent nécessairement que de nouveaux moyens nautiques soient acquis afin que les missions puissent être menées avec des effectifs réduits.

Signé

Thierry COQUIL