



**MINISTÈRE
DE LA MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
Direction des affaires maritimes**

Paris, le

*Sous-direction modernisation, administration, numérique
Bureau de la vie des services*

Le directeur des affaires maritimes

Affaire suivie par : Constantin de Pontbriand
constantin.de-pontbriand@developpement-durable.gouv.fr

Relevé de conclusions de la réunion intersyndicale DAM/OS du 2 février 2021
NB : ce document n'a pas vocation à retracer l'intégralité des échanges de la réunion

Organisations syndicales (OS) : Clément CALMETTES (CGT), Rémi LEMAITRE (CGT), Nicolas MAYER (CGT), Camille PUJOL (CGT), Julien SIMONI (CGT), Bastien SIMONNET (CGT), Stéphane CLUZEL (FO), Patrick HOUSSAIS (FO), Patrice BEAULIEU (UNSA), Céline DORNEMIN (UNSA), Christian JACOB (CFDT), Stéphane KERAUDRAN (CFDT), Ludovic PEUCH (CFDT), François YVON (CFDT), Pascale BOZEC (FSU), Maxime CAILLON (FSU), Catherine CHOLTUS (FSU), Simon GURVAN (FSU), Karine LEONE (FSU), Michelle ONCHALO (FSU), Terence RODIER (FSU).

Administration : Thierry COQUIL (DAM), Laure DASSONVILLE (MAN), Pierre-Michel BON-GLORO (MAN), Xavier NICOLAS (MNP), Nicolas SINGELLOS (GM1), Agnès DESBOIS (GM2), Marc LEGER (STEN), Sébastien VERDEAU (STEN2), Nathalie BOURGEOIS (MAN1), Constantin DE PONTBRIAND (MAN1).

1. Points introductifs

Lors des rencontres bilatérales avec les différentes OS le 21 janvier 2021, la ministre de la Mer a pu présenter les objectifs de sa feuille de route. Parmi ces objectifs figurent les suivants :

- Donner une véritable place aux sujets maritimes dans la vie politique française et assurer la prise en compte de leurs enjeux par l'État, les collectivités et les citoyens ;
- Ancrer au sein de l'État la politique maritime pour la faire vivre dans le temps (DG Mer) ;
- Réserver les effectifs et les finances en défendant pour le PLF2022 des moyens à la hauteur d'enjeux régaliens croissants.

Les OS réagissent avec prudence et s'interrogent sur la capacité pour une DG Mer de constituer un pilier intangible dans le cadre des réformes ministérielles. Sans les services déconcentrés, le ministère de la Mer ne pourra exister en tant qu'entité régaliennne. Il lui faut une véritable structure physique.

La DAM indique que réunir la DAM et la direction des pêches et de l'aquaculture (DPMA) dans une entité commune est une nécessité pour disposer d'un outil au service d'une politique plus solide, capable de mobiliser les moyens nécessaires pour répondre aux enjeux maritimes. La construction d'une DG Mer ne pourra se faire que dans le

cadre d'une co-construction associant les représentants des agents concernés.

2. Transfert du droit annuel de francisation des navires (DAFN)

Concomitamment au transfert de compétences des douanes vers la DAM, un travail de transformation des processus va être opéré pour simplifier les démarches, moderniser les outils et mettre à disposition un véritable guichet unique maritime. Le chantier s'inscrit dans un calendrier avec un cadrage législatif et réglementaire à l'été 2021 et un objectif d'opérationnalité au 1^{er} janvier 2022. Le transfert de compétences sera accompagné d'un transfert de moyens humains. Les douanes ont réalisé une évaluation des effectifs aujourd'hui dédiés aux missions, pour transférer le nombre d'ETP correspondants (environ une cinquantaine). Ce processus s'inscrit dans un contexte de restructuration profonde des douanes. Les services RH des deux administrations concernées travaillent ensemble pour mettre en place un processus partagé, transparent et répondant aux besoins de restructuration d'une part et d'opérationnalité d'autre part.

Les missions fiscales et les hypothèques ne seront pas prises en charge par les DDTM.

Le transfert de compétences devra apporter une simplification au profit des usagers et donner à terme à la DAM un levier pour mettre en place des mesures incitatives pour la transition écologique des navires. Ce projet entre en cohérence avec l'objectif de constitution d'une administration intégrée des sujets maritimes. L'enjeu pour la DAM reste de parvenir au 1^{er} janvier 2022 à faire aboutir le chantier sur les volets RH, juridique, informatique, budgétaire et sur le sujet de la gestion des archives qui seront numérisées. Les hypothèques maritimes seront transférées aux greffes des tribunaux de commerce.

Les OS demandent davantage de transparence sur les effectifs, des informations concernant l'implantation du pôle national ainsi que sur la répartition des effectifs transférés des douanes. La question du redéploiement d'ETP et de l'articulation avec les nouvelles missions (charge supplémentaire pour les agents déjà en charge de l'immatriculation) est posée, et la DAM alertée sur les nécessités de formations.

Pour la DAM, le travail des agents devra être redéfini afin de donner une vision claire de ce que seront demain leurs missions. Sur la trentaine d'agents qui seront redéployés en DM, DML et outre-mer, la répartition se fera au prorata des actes de gestion de navires fait dans chaque service. La simplification des procédures pourrait par ailleurs permettre marginalement de procéder à un redéploiement pour renforcer les services plaisance sur d'autres missions. Les chiffres de répartition seront donnés en avril au plus tard. Des études sont par ailleurs en cours concernant l'implantation du centre national, avec pour pistes Saint-Malo, La Rochelle, Lorient et Toulon.

3. Réforme de l'inspection de la sécurité des navires

Le système d'aide au ciblage des visites CIBNAV est en cours de finalisation. La mise en œuvre du ciblage devra permettre de passer d'environ 5 000 à 3 000 visites par an, soit 60 % du nombre de visites actuelles. Les quotas de visites à réaliser seront attribués en fonction de la charge actuelle des CSN, sur la base de l'activité en 2019. Compte tenu des missions nouvelles (contrôle de second niveau sur les sociétés de classification notamment), seuls 11,5 ETP seront comptabilisés dans l'effort demandé aux DIRM, sur 4 ou 5 ans. À partir de 2022, des objectifs chiffrés seront donnés aux DIRM pour passer à un régime de ciblage complet, avec des objectifs adaptés aux spécificités régionales.

La DAM rappelle que l'objectif de la réforme est de recentrer les capacités de contrôle sur les navires à enjeux (le ciblage doit permettre d'identifier les contrôles qui ont une véritable plus-value au service de la prévention de l'accidentologie), plutôt que de réduire le nombre de contrôles. Cette réforme des missions n'entraînera pas de réorganisation structurelle des services. L'outil de ciblage favorisera une prise de recul en développant des indicateurs sur l'état général de la sécurité de la flotte et en intégrant de l'intelligence dans des contrôles aujourd'hui trop systématiques. CIBNAV demeure pour le reste un logiciel d'aide à la décision qui ne se substituera pas à cette dernière, associée à la compétence professionnelle des agents qu'il s'agit de préserver.

La formation est de ce fait un enjeu central qui a bien été identifié en tant que défi à relever dans les prochaines années, notamment sur la nécessaire évolution du rôle des inspecteurs quant aux conditions de vérification associées à l'émission de permis illimités. Après échanges avec le Conseil d'État et la direction des affaires juridiques, la légalité des permis délivrés aujourd'hui a bien été confirmée, y compris malgré la publication en décembre 2020 du décret 84-810 modifié portant sur la fin de leur périodicité. L'année 2021 servira à cet effet de transition vers la publication d'un arrêté modificatif, tout en veillant entre-temps à définir un protocole de délivrance de ces permis illimités et visites ciblées. La DAM souligne à cet effet le nécessaire retour d'expérience attendu de l'utilisation du nouvel outil CIBNAV d'une part, mais également de son évolution d'ores et déjà planifiée pour fin 2021, en lien avec l'ajustement de la politique de contrôle définie avec les DIRM.

4. Lycées professionnels maritimes

Les travaux portant sur les BTS Mécatronique navale avancent. La refonte du référentiel du BTS MASEN est soumise à l'impératif de remplacement de l'inspecteur énergie propulsion de l'IGEM, qui doit intervenir en septembre 2021. A cette date, les travaux de rénovation des 2 BTS (MASEN et PGEM) devraient commencer en collaboration avec les équipes enseignantes et les professionnels. Une demande de rendez-vous avec le MAA a été exprimée par la DAM pour traiter des sujets relatifs à la révision des baccalauréats professionnels cultures marines et du CAP conchyliculture. Un audit à venir de l'EMSA en mai mobilise actuellement le bureau GM1 d'où la date retenue de septembre 2021.

Les sujets de la précarité des statuts et des difficultés rencontrées pour le recrutement d'enseignants détenant de véritables compétences pédagogiques sont soulevés par les OS qui pointent par ailleurs une difficulté pour la mise en application des consignes reçues par les LPM de rattraper les examens de fin de première année qui n'ont pu se tenir pour les BTS dans le contexte sanitaire actuel.

La DAM souligne la nécessité de promouvoir les sujets liés à l'enseignement maritime pour obtenir les moyens qui permettront la poursuite des progrès déjà réalisés ces dix dernières années. Il est nécessaire d'identifier les chantiers qui doivent être poursuivis de manière prioritaire. Un poste à la DAM devra être dédié à l'animation du réseau des LPM pour le structurer davantage et donner de la visibilité aux métiers de la mer. Des moyens sont par ailleurs mobilisés pour la promotion des métiers et des investissements réalisés dans les LPM (FEAMP, plan de relance). Concernant la dé-précarisation des agents contractuels qui constituent près de la moitié des enseignants, il est précisé qu'il appartient au MAA de relancer un plan de titularisation des contractuels des LPM dans le corps des PLPA.

S'agissant de la classe MAN OCQM dont les OS réclament le maintien, la DAM rappelle que le modèle de la classe MAN n'est pas satisfaisant car il ne débouche sur aucun diplôme pour ceux qui échouent à l'entrée de l'ENSM formation OCQM. Il faut privilégier les BTS dans les LPM comme marche d'accès à l'ENSM.

5. Points divers

Le chantier de modernisation des moyens hauturiers du dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes (DCS) est un sujet complexe qui s'est confronté à certains obstacles. Le principe de l'ouverture du droit à la prime de restructuration (PRS) au profit des agents a été validé, malgré d'importantes réserves de la DRH liées aux effets d'aubaine identifiés. La question des ports d'attaches fait par ailleurs l'objet de demandes diverses qui entravent la mise en œuvre effective du chantier. La DAM met en œuvre tous les moyens pour convaincre au plus haut niveau que la proposition des ports d'attaches au Havre, à Brest, à Lorient et à Cherbourg constitue la meilleure des solutions, tant pour les agents que pour l'efficacité du dispositif.

Une OS exprime son insatisfaction concernant la méthode définie par la DAM pour l'accompagnement RH de la réforme, en particulier concernant le pré-positionnement des agents sur les nouveaux moyens et demande une association des OS dans ces travaux. La DAM rappelle cependant qu'un GT DAM/OS a été spécifiquement

constitué pour ce sujet, et précise qu'il sera réuni prochainement dès lors que des arbitrages auront été rendus sur les points de blocage rencontrés.

Thierry COQUIL