

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer

Paris, le **7 MARS 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 14 février 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) :** Paul-José FORTINI (FO), Stéphanie FERRARI-PAILLET (FO), Michel LELIEVRE (CGT), Claude HOUIS (CGT), Olivier GRILLON (CGT), Camille PUJOL (CGT), Luc HOUSSAIS (UNSA), Marc DAVID (UNSA), Ludovic PEUCH (CFDT), Catherine CHOLTUS (FSU).
- **Administration :** Thierry COQUIL (DAM), Isabelle TANCHOU (DAM/SDAM), Caroline PISARZ (DAM/SM4), Didier REZZI (DAM/SM4), Marie FEUCHER (DAM/AM3), Pascale ARNOLD (DAM/AM3), Edouard WEBER (DAM/AM1), Constantin DE PONTBRIAND (DAM/AM1).

*
* *

1. Chantier 3 – POLMAR/Terre :

La structuration actuelle du dispositif POLMAR/Terre n'est pas satisfaisante : si l'État dispose bien d'une réelle capacité de stockage des matériels, les services sont aujourd'hui dans l'incapacité de les déployer efficacement et avec la réactivité nécessaire aux situations de crise. Les centres POLMAR se révèlent sous-dimensionnés et insuffisamment armés en personnels pour assurer une capacité opérationnelle de projection.

En réponse à cette situation critique, le chantier POLMAR/Terre, mené en mode projet par la DAM en associant les DIRM, les DREAL de zone de défense et de sécurité, certaines DDTM, le SPES, la DAFI, le CEREMA et le CEDRE, porte une réorganisation du dispositif POLMAR/Terre nécessaire

pour le rendre le plus efficient. Les travaux s'appuient sur trois groupes et sur un comité de pilotage.

Fondées sur les résultats des études réalisées par le CEDRE et le CEREMA, les premières conclusions du groupe de travail n°1 ont été rendues. Il s'agit de conclusions intermédiaires actant la constitution d'un pôle national d'expertise à Brest rattaché à la DIRM NAMO et la conservation d'un centre POLMAR/Terre à Ajaccio. Une importante capacité de stockage de matériels et des moyens humains suffisants pour permettre d'apporter une réponse adaptée à la préparation à la lutte et aux situations de crise seront disponibles. Ce pôle centralisera l'expertise technique au sein d'une équipe d'agents professionnalisés. La constitution de cette équipe dédiée au niveau national permettra d'atteindre la taille critique nécessaire à l'organisation d'astreintes et à la permanence du service. Afin de conforter le système de lutte, les moyens en matériels des autres acteurs doivent être mobilisables.

La réalisation d'un inventaire de l'ensemble des moyens matériels disponibles dans chaque département est par ailleurs en cours de réalisation. Il s'agit d'un préalable nécessaire à la mise en œuvre effective de la réorganisation.

Le groupe de travail n°2 dédié à l'accompagnement RH du chantier a d'ores et déjà effectué un premier diagnostic social. Celui-ci a permis de dresser un profil-type de l'agent POLMAR pour mieux identifier les risques RH ainsi que les agents qui seront potentiellement les plus impactés par la réforme. Un accompagnement individualisé de ces agents sera mis en œuvre aux moyens de différents leviers (possibilités de repositionnement, accompagnement financier et social, professionnalisation...).

Au-delà du chantier POLMAR/Terre, le développement et la mise en place de moyens plus généraux de prévention des pollutions figurent parmi les priorités de la DAM, notamment dans les domaines suivants : l'anticipation des collisions en mer, le contrôle et l'encadrement réglementaire de la sécurité des navires, la cybersécurité, l'automatisation des navires et la formation des officiers de la marine marchande.

2. Chantier 2 – Signalisation maritime :

L'étude de l'organisation actuelle des services de la signalisation maritime révèle une carence dans l'optimisation des moyens nautiques, nombreux et souvent vieillissants voire obsolètes. Une modernisation de l'organisation et une rationalisation de la flotte s'imposent. La réforme des services de la signalisation maritime dans le cadre du chantier 2 d'AM2022 repose sur 4 principes structurants rappelés par le bureau SM4 :

- le renforcement de la capacité de programmation et de pilotage des DIRM (création d'une mission interrégionale « Pilotage et Programmation »)
- l'interopérabilité des acteurs de l'activité d'exploitation maritime (création d'une mission interrégionale « Exploitation »)
- la structuration des activités de soutien
- l'optimisation du format de l'APB et de ses interactions avec la DAM et les DIRM

Le chantier comporte par ailleurs trois principes complémentaires également rappelés :

- l'organisation des activités d'ingénierie technique des DIRM par la création d'une unité d'ingénierie et développement au sein de la mission « Exploitation »
- la structuration de la fonction de surveillance des systèmes et réseaux des DIRM
- la prise en charge du portage de la lutte contre les pollutions à terre (cf. chantier POLMAR/Terre)

Un travail mené par un groupe de travail APB/DIRM et l'École centrale de Nantes est actuellement en cours afin de définir le nombre de navires nécessaires pour la réalisation des missions et leurs implantations géographiques. Cette étude portant sur le format de la flotte devra notamment permettre de préciser la future cartographie des implantations des sites opérationnels des phares et balises .

La question de l'impact de la réforme sur les personnels des services des phares et balises est soulevée. Le maillage des unités opérationnelles qui seront maintenues sera révisé par les DIRM. La DAM veillera à la cohérence du travail réalisé.

3. Autres points :

Une inquiétude chez les inspecteurs de la sécurité des navires concernant une inadéquation de l'implantation des moyens humains au regard des activités des centres de sécurité des navires (CSN), notamment en matière de contrôle par l'État du port, est relayée.

Il est aujourd'hui prématuré d'aborder la question de la réorganisation territoriale des CSN et des réaffectations. Celles-ci feront l'objet d'un point ultérieurement, lorsque le chantier sera suffisamment avancé pour que des éléments puissent être présentés.

Par ailleurs, le projet de réorganisation des services centraux actuellement porté par la DAM a fait l'objet d'une présentation. Ce projet poursuit l'objectif d'une identification plus claire des missions de la DAM et des politiques qu'elle porte et met en œuvre. Ce projet s'inscrit dans une dynamique générale de réforme de l'action publique.

Les missions des sous-directions de la DAM vont être redéfinies afin d'assurer une meilleure lisibilité des fonctions de garde-côtes et navigation, des politiques d'innovation et de transition écologique des navires, des fonctions gens de mer (avec son volet médical), du management des moyens et des compétences, de transformation, des systèmes d'information, de la qualité et de la transition numérique, de la politique maritime intégrée et des territoires et de l'écoute des filières économiques.

*
* *

La prochaine réunion intersyndicale est prévue le 25 avril 2019.

Le directeur des affaires maritimes
Thierry GOQUIL