



# Rencontre Direction des Affaires Maritimes/UFETAM CFDT

**30 mai 2016**

**La délégation de l'Union Fédérale de l'Ecologie, des Territoires des Autoroutes et de la Mer CFDT a rencontré Thierry Coquil, directeur des Affaires Maritimes (DAM) le 30 mai 2016.**

Cette délégation était composée de Véronique Thys, secrétaire générale de l'UFETAM, Stéphane Keraudran membre du Bureau national de l'UFETAM en charge du secteur de la mer et de Jean Pierre Férec, membre du SYRBEEM en charge des questions relatives au dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) et des questions de santé et de sécurité au travail. Cette délégation était complétée par François Yvon chargé au sein de l'union fédérale maritime des Lycées professionnels maritimes (LPM).

Le nouveau directeur a tout d'abord souhaité rappeler qu'il est le directeur d'une structure qui est à l'interface entre la Terre et la Mer. Il souhaite être volontaire dans l'explication des enjeux maritimes français et il mettra tout en œuvre pour que les arbitrages, qui ne manqueront pas d'arriver sur ces questions, lui soient favorables.

Il a rappelé également que, de par ses anciennes fonctions de directeur général des services d'une grande collectivité territoriale, il a à cœur le dialogue social.

**Pour ce faire, il se base sur quatre grands principes : le respect du service public, le respect du droit, le respect mutuel et la déontologie.**

Face à notre demande de fixer un cap aux agents du secteur mer du ministère de l'Ecologie de l'Energie et de la Mer (MEEM), le DAM a admis que les moyens financiers sont déjà en dessous des moyens minima pour un fonctionnement normal des différents secteurs.

**Il a ensuite décliné les principaux postes budgétaires composant l'enveloppe totale soit environ 190 millions d'euros :**

- **35 % relevant du domaine des exonérations de charge aux armateurs,**
- **24 % relevant du domaine de la politique communautaire de pêches (PCP),**
- **15 % relevant du domaine de l'éducation maritime,**
- **26 % relevant du domaine du budget opérationnel Affaires Maritimes pêche et aquaculture (BOP SAMPA).**

Les services du premier ministre ont adressé aux différents ministères une lettre de cadrage budgétaire. **Pour le MEEM, il a été demandé un effort sur 2016 de 7,7 millions d'euros sur le BOP SAMPA et le même effort pour 2017.**

Dans ce contexte, nos requêtes sur l'augmentation des effectifs dans les différents services des DDTM/DML et des DIRM, comme Phares et Balises ou centres de sécurité des navires (CSN), sont restées lettre morte.

Il a ajouté qu'il faudra certainement faire des choix afin de se mettre en adéquation entre les moyens et les missions. C'est une administration qui ne pourra pas, dans l'avenir, continuer à prendre en charge de manière « paternaliste » ses administrés. La mise en place des portails « marin » et « armateur » ainsi que du nouveau portail plaisance PUMA, vont permettre de faire évoluer les services. Toutefois, une baisse d'environ 50 ETP est envisagée.

Nous avons rappelé que face à chaque évolution, il est nécessaire de bien accompagner les agents afin que ces derniers ne se sentent pas abandonnés.

**Nous demandons, à cet égard, une stratégie « maritime » afin de pouvoir rassurer les personnels et leur permettre de concevoir un avenir dans cette administration.**

Le directeur n'a pas souhaité parler de stratégie « maritime » pour notre département ministériel, laissant cela au nouvel exécutif issu des élections présidentielles de mai 2017, même si le deuxième volet du rapport Barraduc/Morin sur la sécurisation des compétences maritimes au sein du Ministère sera présenté rapidement.

A notre question sur **l'éventuelle mise en place d'une agence maritime**, il a affirmé que **cette éventualité n'est pas d'actualité**. Il n'y a pas de moyens de financement, pas de fiscalité propre comme la taxe sur la francisation qui finance le conservatoire du littoral.

**A la suite de nos demandes sur les questions relatives au plan de requalification** de catégorie C en catégorie B et de catégorie B en catégorie A , **à l'intégration des Inspecteurs des Affaires Maritimes (IAM)** au sein des corps des Attachés de l'administration d'Etat (AAE) et des Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat (ITPE), **le directeur a souhaité voir les services RH du MEEM répondre.**

**Nous avons souhaité revenir sur la problématique de l'amiante** et de l'exposition des agents inspectant les navires de pêche de moins de 12m et les navires étrangers dans le cadre du MOU de Paris

Lors de ce groupe de travail, nous avons évoqué à plusieurs reprises, les conditions dans lesquelles les inspecteurs des centres de sécurité des navires (CSN) et les agents du DCS sont exposés lors des contrôles de ces types de navires.

Ils sont ou ont souvent été confrontés à la présence d'amiante au cours de leurs visites techniques ou d'inspections, interventions en milieux confinés principalement en machine. Nous avons demandé la réouverture du dossier pour ces personnels.

Le directeur est conscient de cette problématique et un nouveau document de travail fait clairement mention de l'exposition potentielle de ces agents. Un travail doit donc s'engager avec ses services. Toutefois, il souhaite que l'arrêté mentionnant les différents personnels pouvant bénéficier de la cessation anticipée d'activité amiante qui est finalisée, soit publié.

A cet égard, nous ne souhaitons pas bloquer la parution de cet arrêté qui permet une avancée pour les personnels des Phares et Balises ainsi que pour les équipages des patrouilleurs et vedettes des Affaires Maritimes.

**D'autre part, nous avons demandé l'ouverture de négociations sur la pénibilité dans le cadre du travail des agents du DCS.**

Beaucoup de facteurs de pénibilité sont réunis dans les missions du personnel du DCS (horaires décalés, manipulations de charges dans le froid, bruit notamment sur les embarcations, traumatismes corporels en navigation, risque de chute lors des embarquements/débarquements des navires à quai et transbordements en mer avec des facteurs aggravants tels que le mauvais temps et la nuit).

Nous constatons que plusieurs réunions ou groupes de travail ont eu lieu à ce sujet au cours de cette dernière décennie. Une étude sur la pénibilité au sein du DCS a été commandée par notre direction auprès du cabinet privé "Ariane conseil" en 2011. Celle-ci a révélé des facteurs de pénibilité avérés dans nos diverses missions et pourtant rien n'a bougé.

Aussi, nous demandons des compensations liées à ces facteurs de pénibilité et de dangerosité comme une bonification d'un an tous les 5 ans. En effet, cette règle des 1/5<sup>ème</sup> existe déjà dans la plupart des corps dits actifs de la fonction publique telle que dans la douane dont le travail des personnels embarqués est proche de celui des agents du DCS.

Le directeur reconnaît que les agents sont mis à rude épreuve, mais il ne peut faire de promesse d'engager des négociations sur le sujet pour le moment, mais il a mentionné qu'il trouvait que le régime de travail des patrouilleurs était souple et avantageux.

Nous lui avons demandé si avec les effectifs et le budget diminuant, il serait possible de continuer à armer les patrouilleurs, vedettes régionales et ULAM.

Le directeur n'a pas véritablement répondu à la question, il a toutefois indiqué qu'il ne serait probablement pas possible de les renouveler intégralement à terme (sous 10 ans).

**Nous avons également rappelé que les agents des CSN sont soumis à des conditions de travail de plus en plus difficiles, inflation exponentielle des normes, manque de personnel, manque de reconnaissance (primes).**

Là encore le directeur reconnaît la qualité de leur travail mais n'apporte pas de solution. Il nous faut persévérer dans la reconnaissance de leurs difficultés et y trouver des solutions afin que leur métier reste attractif.

**Nous sommes revenus sur le CEREMA et ses futures coopérations avec la DAM.**

Depuis l'intégration du CETMEF dans le CEREMA, l'ensemble des agents travaillant pour la DAM (52 ETP) est inquiet quant à la pérennité des missions.

Ils sont en charge, pour les CROSS, d'une mission d'assistance technique pour la conception, le déploiement et le maintien en condition opérationnelle des outils destinés à l'exécution des missions de la surveillance du trafic maritime et, pour les Phares et Balises, du soutien à la définition de la politique en matière de signalisation maritime et du suivi de sa mise en œuvre par les services déconcentrés.

La réorganisation de la DtecEMF qui est en cours, est faite pour s'adapter au projet stratégique du CEREMA. Pour cela, les missions CROSS et Phares et balises sont noyées dans un département « Technologies Innovantes » qui est créé pour s'adapter aux problématiques ITS (Transports Intelligents), Telecom et satellites du CEREMA.

Dans le projet stratégique du CEREMA, la sécurité de la navigation est une petite composante du champ d'action « mobilité et transport ».

Lors de la mise en place de communautés métiers, il n'a pas été possible de faire émerger une communauté « maritime »

Dans un contexte de baisse d'effectifs (baisse prévue de 600 agents d'ici à 2020) et de diminution de subvention pour charge de service public, l'absence de prise en considération de la mission « sécurité maritime » fait craindre aux agents la diminution, voire la disparition pure et simple de leurs missions pour la DAM pour se tourner vers des actions rémunérées et à destination d'autres clients.

Le directeur s'engage à prendre attache avec la direction du CEREMA afin d'aplanir ces difficultés. Toutefois, il reconnaît que, du fait des difficultés financières et du statut du CEREMA, sa marge de manœuvre dans les négociations est ténue.

**Les différents sujets relatifs à l'Éducation maritime ont été exposés par notre délégation**

- **Sur le sujet des CHSCT**, nous réclamons que des CHSCT locaux soient généralisés et que les sujets non traités au niveau local le soient au niveau du CHSCT de la DIRM, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Le directeur semble d'accord sur cette articulation ; il reconnaît la compétence des DIRM en matière de CHSCT vis à vis des LPM. Nous serons attentifs à l'application de la loi par les DIRM.

Pour **le réseau des LPM**, le directeur déclare que le nombre de lycées est un problème, comme la Bretagne où les effectifs sont parfois très faibles.

**La CFDT pense que ce réseau est nécessaire** et rappelle que plusieurs établissements avaient fermé à l'époque de l'AGEMA. Nous serons très attentifs sur ce point qui est lié aux restrictions budgétaires en cours à la DAM.

Le directeur précise que le budget « enseignement » est sécurisé pour 2017 mais pas forcément pour l'avenir.

**Pour la dé-précarisation**, nous faisons le rappel des échecs de ce dispositif et réclamons un "rattrapage" pour répondre aux légitimes aspirations des agents concernés afin de les stabiliser en tant que titulaires.

Le directeur a pris conscience de l'accumulation des contractuels et pose le problème de la cogestion avec l'Agriculture qui ne fonctionne pas sur ce point.

Nous rappelons que la **première cause d'échec de cette dé-précarisation, est la mutation d'office** dans un lycée agricole en cas de réussite et le manque de préparation offert aux candidats.

Le DAM prendra en compte cette demande en relation avec les ressources humaines (à suivre...)

**Sur le management et les équipes de direction**, nous posons le problème des recrutements des nouveaux directeurs et adjoints. Nous demandons que le recrutement se fasse de préférence dans un vivier d'agents issus de l'éducation maritime comme cela se pratique dans l'éducation nationale et agricole. Nous mettons en avant les échecs de certains recrutements dans des lycées maritimes comme à La Rochelle.

Le DAM prend acte sans répondre clairement.

Enfin sur **le dossier de la rénovation des Bac pro**, nous reprenons les termes du courrier du 26 mai pour réitérer notre demande de maintenir la cohérence des Bac pro avec l'enseignement supérieur et de maintenir ainsi les niveaux STCW.

Le DAM ne donne pas de réponse précise.

Le comité spécialisé se tiendra le 3 juin et nous y reprendrons la parole sur ce sujet!

**La CFDT restera mobilisée afin de faire avancer les différents dossiers.**