



# Réunion Direction des Affaires Maritimes/OS

## 11 décembre 2017

Une réunion présidée par Thierry Coquil, Directeur des Affaires Maritimes (DAM) s'est tenue le 11 décembre en présence des organisations syndicales.

Cette réunion était destinée à présenter des éléments de réflexion sur le plan de la simplification, de la modernisation de certains services de la Direction des Affaires Maritimes et de certaines de ses missions (Phares et Balises, services POLMAR Terre et permis d'armement). Un point est fait sur l'évolution de la fiche arme du dispositif de contrôle et de surveillance (DCS).

Cette démarche s'inscrit plus que jamais, dans la démarche gouvernementale "Action publique 2022" de modernisation globale de l'administration de l'Etat.

### Point 1 - Phares et Balises

Le sous directeur chargé de la sécurité maritime fait un point d'étape sur **la mission du CGEDD et de l'IGAM sur les Phares et Balises (P&B)**.

La mission a mis en avant 6 axes de réflexion :

- faiblesse du corpus juridique
- débat sur la responsabilité portuaire et son mode de financement
- renforcement du pilotage (administration centrale) et de l'exploitation
- consolidation et aménagement de l'organisation des DIRM
- optimisation de la flotte de l'armement Phares et Balises (APB) et synergie avec les équipes terrestres
- enjeux du maintien des compétences techniques critiques

Elle a défini 2 nouvelles stratégies qu'elle veut ambitieuses :

- Réduire le parc d'établissements de signalisation maritime (ESM) et adapter le matériel
- Anticiper les besoins et évolutions de la navigation numérique

Le rapport définitif est attendu pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2018

Le sous directeur chargé de la sécurité maritime détaille **la réflexion de la DAM sur les Phares et Balises (P&B)**.

Cette réflexion menée au sein de l'administration maritime, met en avant 4 axes de réflexion qui comportent un certain nombre d'avantages et d'inconvénients.

1<sup>er</sup> axe : optimisation de l'organisation des P&B avec comme socle les DIRM

2<sup>ème</sup> axe : création d'un opérateur national de type EPA, EPIC ou agence.

3<sup>ème</sup> axe : décentralisation de missions P&B aux régions

4<sup>ème</sup> axe: privatisation de missions P&B à un ou plusieurs opérateurs privés

La DAM demande aux organisations syndicales et aux agents de s'impliquer dans l'analyse des avantages et inconvénients des différents scénarii.

En conclusion de cette présentation, la DAM souhaite :

- une rationalisation du balisage, une efficacité et une adaptation aux nouveaux enjeux
- un débat sur la décentralisation du balisage portuaire, avec un contrôle de l'Etat sur la conformité des ESM
- poursuivre le scénario du rapprochement entre l'APB et les services travaux
- poursuivre le scénario d'optimisation de l'organisation des DIRM avec la création d'un service unique au sein de celles-ci pour le pilotage, la maîtrise d'œuvre et la création d'unités de travaux avec conventions de service

Pour le DAM, la pierre angulaire de l'organisation territoriale de l'administration maritime est l'échelon de la DIRM, ce qui entraîne un maintien des ETP voir d'un renforcement de ces derniers.

Même si la DAM demande que la réflexion soit partagée par tous, la CFDT s'interroge sur une réflexion qui ne fait à aucun moment état de l'impact de ces changements sur le travail des agents et leur localisation géographique. La CFDT demande également des précisions afin de savoir sous quelle forme le maintien de la mission de signalisation maritime au sein de la DAM est envisagé.

## **Point 2 - Dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) "instruction armes"**

La DAM souhaite "toiletter" l'instruction armes. Pour ce faire, elle a réuni un groupe de travail. La structuration de la nouvelle instruction se fera sur le modèle de l'instruction de l'ex ONEMA, intégrée depuis dans l'Agence Française de Biodiversité (AFB).

Les OS ont mis en avant certains points :

- le poids du gilet pare-balle lors des contrôles en mer
- le DCS est-il un corps de police? Si oui, il faut lui donner des moyens
- comment considérer qu'une mission est dangereuse ou pas? Nécessité du port de l'arme à feu
- existence de doctrines locales sur la nécessité du port de l'arme à feu
- mise en place d'une approche nationale sur les armes
- dotation individuelle en arme à feu
- obsolescence des armes à feu actuelles avec de nombreux incidents de tir lors des entraînements

A toutes ces questions, le DAM a répondu qu'il n'y a pas de volonté de restrictions du port des armes. Il doit être permanent, en uniforme, par le port soit de l'arme à feu, soit du bâton, soit de l'aérosol. Pour lui, il est utile que des dispositions locales viennent préciser l'instruction armes.

Le DAM affirme avec une vraie conviction, qu'il souhaite une pondération dans le port de l'arme à feu. Il ne souhaite pas obliger les agents à la porter en permanence. Une importance sera apportée à la formation, à l'entraînement et aux visites médicales.

Devant les multiples questions qui se posent sur l'instruction, une nouvelle version (14<sup>ème</sup>) retravaillée sera présentée aux OS.

## **Point 3 - Rapport POLMAR "Terre"**

Le rapport du CGEDD IGAM relatif à l'organisation du dispositif POLMAR Terre de lutte contre les pollutions marines est présenté.

Le rapport met en avant 12 recommandations d'ordre réglementaire et organisationnel.

Parmi elles, la recommandation 12 appelle à la réorganisation du dispositif de stockage et de protection et de lutte POLMAR Terre en métropole en un seul site.

Cette réorganisation ne peut que susciter les craintes de la CFDT quant à l'avenir des personnels armants actuellement les sites POLMAR Terre. La DAM n'a pas conduit d'étude d'impact sur un éventuel transfert vers un seul site, ni de réflexion sur le statut du futur site, P5B ou sécurité civile.

Le DAM souhaite que cette réforme soit concomitante avec la réforme des P5B. Il souhaite aller vers un centre unique qui permettrait également de pouvoir acheminer, par voie aérienne, le matériel en Outremer. Pour lui, cette réforme qui semble aller dans le bon sens, doit être conduite à l'horizon 2022. Il préfère changer radicalement le dispositif plutôt que de diminuer les moyens.

Pour la CFDT, le dispositif n'est pas seulement matériel, il est aussi humain. Les personnels doivent être pris en compte.

#### **Point 4 - Le permis d'armement**

Le permis d'armement est présenté par Madame Catherine Rodolphe Merot, cheffe du bureau GM3 du travail maritime.

La loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 instaure un permis d'armement pour tous les navires dont l'équipage est composé d'au moins un marin (décret n° 2015-454 du 21 avril 2015).

Ce permis d'armement, qui remplace l'ancien rôle d'équipage et certains permis de circulation, est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif d'un navire professionnel.

Il atteste de la conformité de la composition de l'équipage et des conditions d'emploi.

Les conditions de la dématérialisation de ce titre sont prévues dans le décret d'application n°2017-942 paru le 10 mai 2017.

La mise en place de ce nouveau titre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 et de la déclaration préalable à l'embauche (DPAE) pour le secteur maritime en lieu et place des procédures existantes, ainsi que l'entrée en vigueur de la déclaration sociale nominative (DSN) au 1<sup>er</sup> janvier 2020, mesure portée par le Ministère des Affaires Sociales, vont permettre à la DAM et à l'Etablissement des Invalides de la Marine (ENIM) de dissocier leurs activités vis à vis des marins et des navires professionnels.

Il est à noter que les contrôles des décisions d'effectifs et des DSN seront également réalisés par l'inspection du travail et les URSSAF.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020 verra également le portail "armateur" entrer en fonction. Il va permettre aux professionnels de gérer l'ensemble de leurs démarches de manière dématérialisée; supprimant ainsi une grande partie de leurs contacts avec les services des DDTM/DML.

Le DAM nous précise que le permis d'armement va permettre à ses services de se recentrer sur les missions régaliennes en adoptant une vraie stratégie de contrôle. Pour le Directeur, l'administration maritime ne doit plus être l'administration du marin et du navire, mais doit devenir l'administration des activités nautiques. Il met en avant le développement des moyens de production de l'énergie en mer.

Il y aura, sans nul doute, un impact sur les effectifs dès lors que les démarches seront externalisées. Pour la CFDT, l'Administration maritime devra conserver un personnel suffisant en nombre et en qualité, du fait du report d'une partie de la charge de travail vers du contrôle à posteriori.

#### **La prochaine réunion se déroulera en février 2018.**