



Paris, le **1.9 AOUT 2020**

Modernisation des moyens hauturiers du DCS

Objet : relevé de conclusion et de propositions du GT DAM/OS du 22 juillet 2020

Liste des participants :

OS : Gilles MENUGE (CGT), Bastien SIMONNET (CGT), Camille PUJOL (CGT), Steeve GARBE (CGT), François DAMBRON (FO), Jean-Paul BIGOT (FO), Pascal THOMINET (UNSA), Philippe GAHINET (CFDT), Jean-François ALBERT (FSU), Pascal BOSSÉE (FSU), Catherine CHOLTUS (FSU)

DAM : Thierry COQUIL, Lionel HOULLIER (SMC), Yves DAMAY (SMC3), Pauline POTIER (MAN1), Constantin DE PONTBRIAND (MAN1)

Contexte :

L'objet du GT DAM/OS est de conclure les travaux menés par la DAM dans des groupes de travail restreints associant l'administration et les représentants des personnels navigants. Le GT s'est réuni une première fois le 3 février 2020, réunion à l'occasion de laquelle la DAM a présenté aux OS la proposition d'un nouveau schéma d'organisation du segment hauturier du dispositif de contrôle et de surveillance (DCS) des affaires maritimes. Lors de la seconde réunion du GT le 22 juillet 2020, la DAM apporte des précisions sur cette organisation cible.

- une réorganisation des moyens hauturiers du DCS prévue pour la fin 2021
- une flotte de 4 patrouilleurs modernes et plus performants permettant une augmentation du temps de présence à la mer et offrant de meilleures conditions de travail aux agents embarqués
- des équipages constitués de deux bordées de 15 agents

La DAM confirme que les ports d'attaches des quatre PAM qui avaient déjà été annoncés (le Havre, Brest, la Rochelle et Marseille) restent à l'étude et ne soit pas arrêtés. Afin de rendre ce schéma opérationnel sans modifier le cadrage ARTT des agents, la DAM propose aux OS de réorganiser les marées, avec la réalisation de 8 missions annuelles par bordée de 15 agents contre 9 missions à 17 agents dans l'organisation actuelle.

État des recherches d'un nouveau patrouilleur pour la Manche :

La DAM, après avoir mené des recherches sur le marché français qui ont été infructueuses, a étendu ses recherches au marché européen qui s'est révélé plus riche. Un navire de surveillance et de soutien des navires de recherche sismiques a été trouvé. Une visite et des essais en mer sont programmés au mois d'août.

Certaines transformations devront être réalisées (système de stabilisation passive, ajout de bossoirs et d'un local plongé, aménagement des locaux pour équiper le navire pour 15 membres d'équipage...), mais les besoins

seront réduits et les modifications pourront être apportées rapidement pour un coût limité. L'acquisition du navire (notification du marché avant la fin novembre) sera possible si l'appel d'offre est lancé rapidement.

Présentation des résultats des derniers travaux du GT effectifs :

Le groupe de travail consacré aux effectifs dans le nouveau schéma a identifié 3 principaux points d'accroche :

- La création d'une période bloquée avec la suppression de la neuvième marée, laquelle apporte dans l'organisation actuelle une certaine souplesse aux agents, notamment pour l'organisation de leurs congés et formation.
- La difficulté d'organiser les formations dans le nouveau schéma.
- Les arrêts techniques qui ne sont pas prévus dans le cadrage.

La DAM présente plusieurs propositions :

Formations :

- Réserver une mission par an pour assurer les formations, à une période de l'année où les patrouilleurs ont moins d'objectifs et sortent moins (janvier-février).
- Recenser les qualifications des agents SGM pont et machine.
- Recenser les formations sur 4 ans et caler les formations longues par l'ENSAM pendant les AT. La programmation du besoin de formation va comporter deux chantiers importants : assurer d'une part la formation de l'ensemble des agents pour armer les 4 patrouilleurs, et réviser d'autre part les référentiels de formation STCW pour les adapter aux missions de SP des PAM, en créant des brevets spécifiques.
- Cibler une moyenne de 9 / 10 jours de mer par marée (contre 7 aujourd'hui en moyenne pour les deux patrouilleurs) afin de compenser la marée « formation ». Un suivi fin des DIRM sur les sorties des navires sera nécessaire pour assurer que les missions ne seront plus tronquées pour des raisons liées à des contraintes autres que météorologiques (formation ou arrêts techniques).

Arrêts techniques :

- Le chef mécanicien ou le second mécanicien ainsi qu'un agent pont auront la charge du suivi de l'AT. Ils seront chacun dispensés d'une marée.
- Pour améliorer l'organisation du travail, la possibilité sera étudiée avec les ingénieurs d'armement de scinder l'AT annuel en deux (2 x 15 jours). Les commandants seront conviés à ces réunions.

Armement des navire :

- La DAM propose de passer de 123 (effectifs totaux actuels des 2 PAM et 3 VRS) à 124 ETP. Les PAM seront armés de deux bordées de 15 agents avec un équipage à 31 (pour permettre d'assurer le suivi lors des AT, et apporter de la souplesse, notamment dans les cas d'arrêts maladie). Le 31ème agent sera affecté au sein d'une des deux bordées.

Mise en œuvre du chantier :

- Préparer les arrêtés de restructuration pour début 2021
- Travailler sur le plan de formation pour acter la cible proposée
- Modifier le guide du DCS
- Anticiper le renouvellement des PAM actuels
- Organiser des réunions périodiques avec les OS pour échanger sur la mise en œuvre du projet.

Réaction des OS en séance :

Les réactions des représentants du personnel ne sont pas unanimes :

La CGT indique qu'un armement à 17 agents serait nécessaire pour prendre en compte les aléas liés notamment aux arrêts maladie des agents et pour maintenir la souplesse dans l'organisation des formations. Des interrogations sont également exprimées concernant la polyvalence que souhaite promouvoir la DAM qui considère que celle-ci est nécessaire sur des petites unités pour permettre l'autonomie et la résilience.

La FSU s'inquiète de la faible marge de manœuvre laissée aux agents pour prendre leurs congés ainsi que du risque de surcharge de travail. Pour la DAM, la moyenne de sortie des PAM de 7 jours par marée est insuffisante, et il ne s'agit pas dans le nouveau schéma d'augmenter la productivité au détriment des agents.

La CFDT exprime des doutes sur la possibilité de mettre en place l'organisation proposée par la DAM avec des agents mécaniciens à disposition des IA, volant entre les missions.

FO indique que pour ce qui concerne la VRS Armoise, le blocage des périodes de congés existe depuis plusieurs années sans poser de difficultés. FO souligne par ailleurs que l'organisation de 8 missions de deux semaines par an laisse à chaque agent la possibilité de rester 4 mois en repos. Enfin, le principe de 15 agents par bordée, avec un agent supplémentaire « volant » entre les deux bordées reçoit un accueil favorable.

L'UNSA se prononce également favorablement à l'armement à 15 agents, sous réserve qu'un membre supplémentaire puisse apporter un soutien pour les deux bordées.

Le directeur des affaires maritimes


Thierry COQUIL

