



# Réunion DAM/OS

## 2 février 2021

Une réunion présidée par Thierry Coquil, Directeur des Affaires Maritimes (DAM), s'est tenue le 2 février en présence des organisations syndicales.

**CFDT** : Ludovic Peuch, Christian Jacob, François Yvon et Stéphane Keraudran.

L'ordre du jour de cette réunion comportait 3 points, le droit annuel de francisation (DAFN), la sécurité des navires et les lycées maritimes (LPM). Un point a été fait également en questions diverses sur le dispositif de contrôle et de surveillance (DCS).

Dans un premier temps, le DAM a de nouveau fait part aux organisations syndicales (OS) de la volonté de la Ministre de la Mer de s'intéresser à la capacité d'action des services de l'administration maritime. Elle a demandé la création d'une direction générale de la mer (DG Mer).

Le DAM, qui doit certainement en être le préfigurateur, a longuement défendu cette DG Mer qui permettrait la mise en place d'une véritable politique de la Mer sans avoir le « plafond de verre » de la DGITM qui filtre inlassablement les sujets portés devant les différents ministres.

La **CFDT** est pour une véritable politique maritime française mais s'interroge sur les moyens humains et financiers. Cette belle volonté de la Ministre se fracassera-t-elle sur la technocratie régnante ?

### **Le droit annuel de francisation (DAFN)**

Un petit rappel :

*Le DAFN est une taxe qui permet à l'État de percevoir 45 millions d'euros par an. Cette somme est affectée principalement au fonctionnement du conservatoire du littoral, à la collectivité de Corse ainsi qu'au subventionnement de la SNSM. Cette taxe est perçue sur les navires de plaisance de plus de 7 m ou les navires plaisance et engins nautique fortement motorisés.*

*La Direction générale des Douanes estime que cette taxe coûte plus cher à percevoir qu'elle ne rapporte. En conséquence, elle souhaite la supprimer.*

*Le Ministère de la Mer souhaite en revanche la conserver pour maintenir les financements des structures indiquées précédemment.*

Dans le projet de loi de finances 2022, le DAFN va être transféré au Ministère de la Mer (MM). Ce fait est acté !

Sans rentrer dans les détails législatifs et réglementaires de ce transfert, il faut retenir, que la francisation des navires relèvera désormais du code des transports, les moyens (ETP) seront transférés, ainsi que les archives qui devront être numérisées préalablement. À noter, que les hypothèques maritimes relèveront, pour ce qui les concerne, des tribunaux de commerce.

Le diable se cachant toujours dans les détails, sur les 80 ETP concernés, 30 seront transférés à DGFIP pour le recouvrement du DAFN.

Pour sa liquidation, un pôle national sera créé à St Malo, Lorient, la Rochelle ou Toulon ? La DAM est en attente de la décision politique d'implantation de ce service qui comptera entre 15 et 20 ETP.

Vous l'aurez compris, le reliquat des ETP sera ventilé en fonction de l'importance du taux d'activité des services plaisance dans les DML.

Pour revenir sur les améliorations nécessaires pour rendre la perception du DAFN moins onéreuse, 20 % actuellement, un effort sur la dématérialisation des actes sera conduit par le canal du portail « plaisance ».

La **CFDT**, qui ne peut que se réjouir de l'arrivée d'une mission plus ou moins nouvelle, sera attentive à ce que les moyens soient bien au rendez-vous.

## **Impact de la réforme de l'inspection des navires ; enfin des chiffres !**

La DAM fait un tour d'horizon des réformes en cours. La délégation aux sociétés de classifications habilitées (SCH) des navires de plus de 24 m, sauf pour les navires à passagers, navires à propulsion nucléaire ou navires du patrimoine, est enclenchée. Elle devrait être terminée pour la fin 2021. Cette réforme concerne 367 navires.

La réforme du contrôle des navires de moins de 24 m par ciblage est, elle aussi, enclenchée, le décret 2020-1808 est paru le 30 décembre 2020. Cette réforme concerne environ 10 000 navires pour 5234 visites périodiques.

**Pour mémoire, la CFDT** avait demandé des éclaircissements sur l'impact de cette réforme sur les centres de sécurité des navires, leurs effectifs, leurs structurations et implantations géographiques. Cette demande concernait également la chaîne hiérarchique au niveau des DIRM, qui elles aussi seront immanquablement impactées. Les agents doivent pouvoir bénéficier des mesures qui leur sont offertes en cas de restructuration de service. Actuellement les agents ne savent rien et cela génère un mal être.

La DAM a répondu précisément !

Pour les navires de plus de 24 m, cette réforme conduirait à la suppression de 4,5 ETP d'inspecteurs de la sécurité des navires (ISN) de catégorie A, mais compte tenu des nouvelles missions comme les contrôles Nox ou Sox, il a été décidé de ne pas supprimer ces ETP.

Pour les moins de 24 m, la réforme conduit à une diminution de 40 % des contrôles induisant de ce fait la suppression de 11,5 ETP d'ISN A, B ou C sur 5 ans.

La répartition est la suivante selon les façades maritimes :

- 2 DIRM MEMN
- 4 DIRM NAMO
- 1 DIRM SA
- 2 DIRM Med
- 1 Martinique
- 1,5 Océan Indien

La DAM a de plus affirmé qu'il n'y aurait pas de volonté de réforme de la cartographie de l'implantation des centres de sécurité des navires (CSN). C'est aux DIRM et autres services compétents de prendre en compte ces données et de faire un travail local de répartition de la charge des contrôles.

La **CFDT**, sur le principe des ciblage, a souhaité avoir des précisions sur la responsabilité pénale des ISN qui signent les permis de navigation illimités. Elle a souhaité alerter sur la période de transition qui s'ouvre actuellement pour les navires de moins de 24 m, car sans arrêté d'application, comment les ISN doivent ils procéder ? Deux options s'ouvrent à eux, une nouvelle visite périodique ou une visite de contrôle afin de délivrer un permis illimité ?

La DAM répond que les ISN ne seront pas plus responsables pénalement dans le nouveau système que dans l'ancien. Ce point va d'ailleurs faire l'objet d'une confirmation écrite après consultation des services juridiques compétents. Il va s'opérer une période de transition en 2021 qui permettra aux ISN, après parution de l'arrêté d'application, de délivrer un permis illimité à ce type de navires.

## Les lycées professionnels maritimes (LPM)

### - Domaine des moyens du réseau des Lycées, de sa tutelle académique et en centrale.

La CFDT demande une feuille de route avec un projet et un calendrier.

La DAM répond que nous devons faire d'abord ce que nous pouvons régler et pour le reste, les domaines trop compliqués, on verra plus tard.

Pour la **CFDT**, c'est une ambition trop modeste! Une stratégie globale fait défaut et nous demandons, que pour y remédier, un regroupement au sein d'une autorité académique nationale soit mise en place.

Selon la DAM, tout repose sur la création d'une direction générale de la mer qui pourrait regrouper DAM et DPMA et dégagerait des moyens.

Il n'y a pas eu de réponse claire, pour la **CFDT**, sur cette question.

La dynamique en réseau des 12 Lycées a presque disparu du fait de la régionalisation, de la dispersion de l'autorité académique en DIRM. L'affaiblissement des moyens des bureaux GM-GM1-GM2 de l'IGEM et de l'UCEM conduisent chaque lycée vers un isolement et une stratégie du "chacun pour soi".

Le DAM affirme qu'il faut gagner la bataille des moyens. Un poste d'animateur sera créé pour dynamiser le réseau des LPM, mais ils doivent aussi « se prendre en main ».

Pour l'IGEM c'est en effet une situation difficile et pour l'UCEM, il faut analyser davantage la situation.

### **- Domaine des réformes, des projets de nouvelles formations, des passerelles vers l'ENSM et les formations supérieures.**

La **CFDT** demande que chaque lycée puisse proposer une filière du CAP au BTS comme presque tous les lycées professionnels de l'Éducation Nationale et de l'Agriculture.

Le DAM répond toujours par la bataille des moyens ; 20 postes sont nécessaires et il est envisagé sérieusement de supprimer les classes de préparation au concours pour l'ENSM.

La **CFDT** pense que l'offre nationale est incomplète. Il manque un BTS maritime de spécialité Machine marine et un BTS pont à la suite du BAC CGEM commerce-plaisance.

En réponse, la DAM (bureau GM1) affirme que le chantier du BTS mécatronique (OCQM) devra déboucher en 2022. Le BTS Mazen (ETO) sera aussi réformé et le BTS PGEM devra être réformé avec deux options: un navigant OCQP et une option environnement. Pour les cultures marines, un rendez-vous est pris avec le ministère de l'Agriculture

Quid de la pêche? Si on veut tout mettre dans un seul BTS "OCQP" et si les classes MAN sont supprimées? Pour la **CFDT**, les passerelles vers l'ENSM doivent être consolidées et amplifiées par exemple en augmentant la capacité de poursuite du BTSM PGEM vers le cours d'OCQP de 12 à 24 places. Le bilan fait par l'ENSM des 5 promotions est extrêmement positif, il confirme cette voie (filiale B) pour la carrière d'officier, symbole de la promotion sociale.

Le DAM pense quant à lui que les lycées n'ont pas la vocation première de faire des BTS mais plutôt de faire du CAP au Bac et que le BTS reste un plus.

### **- Domaine de la gestion/administration des personnels et des Lycées.**

La **CFDT** demande que la situation des nombreux contractuels qui représentent la moitié des enseignants (part en augmentation d'ailleurs) soit consolidée et améliorée. Cela mérite un plan de titularisation comme il y en a tous les 10 ans.

A la DAM, on pense que la situation des contractuels n'est pas si mauvaise. Peu d'entre eux souhaitent passer les concours et il y a un déficit de professeurs dans les spécialités techniques, en machine par exemple.

Cette situation s'accroît, pour la **CFDT**, par le manque d'attractivité du métier d'enseignant.

**La CFDT** relance la situation des enseignants des formations maritimes continues qui est inacceptable. Les inégalités sont partout, dans un même lycée et entre les différents lycées. A cela s'ajoute des pratiques à la limite de la légalité, avec des CDD à répétitions d'année en année, alors qu'il existe un flux régulier de formations pont et machine (CMP, C200, C500, 250kW, 750kW) ainsi que des formations STCW avec recyclages quinquennaux et autres.

La réponse du DAM, « c'est une problématique sur laquelle il faut réfléchir, même si ce n'est pas le rôle de l'état dans l'absolu ».

Nous ne sommes pas prêts d'aboutir!

---

**Domaine des relations avec les branches professionnelles du maritime.**

La disparition du CSFPM, remplacé par une CCP de composition bien différente, a brisé le lien entre les professionnels au niveau national (avec les débats en séances plénières ou dans les groupes de travail) et les représentants des enseignants, l'IGEM et GM1. La **CFDT** souhaite qu'un dispositif nouveau soit formalisé pour recréer ce lien.

La réponse de la DAM est sans ambages, il faut faire avec ! Il faudrait avoir un siège ou un contact qui porterait nos problématiques dans la CPC agriculture, via la DPMA par exemple.

Pour résumer les discussions sur le volet éducation, il y a une volonté politique très décalée entre celle de la création de la DG mer et celle de l'amélioration de la situation de l'enseignement maritime.

Les demandes de la **CFDT** sont perçues comme excessives. Le DAM veut régler les problèmes à notre (petit) niveau et à la portée de sa direction. Ses services sont engagés au maximum et font du bon travail. Lui aussi....

Nous restons sur notre faim, celui d'un projet global? Le DAM ne peut ou ne sait pas l'écrire.

La fenêtre d'action de notre Ministre se limite à un budget, celui de 2022 ! Après, c'est l'échéance des élections présidentielles. La **CFDT** peut comprendre l'importance de créer cette DG Mer, mais la lente descente aux enfers du nombre des ETP de l'administration centrale et des services déconcentrés se poursuit dans le même temps et l'enseignement maritime devrait faire avec !

**En conclusion de cette réunion riche en chiffres, le DAM a quand même annoncé que l'arrêté de restructuration qui concerne le DCS n'a pas encore été signé car la DRH pense que les agents concernés bénéficient d'un « effet d'aubaine ». Pour être tout à fait clairs, il semble que la DRH pense qu'il ne s'agit pas d'un mouvement ouvrant droit à la prime de restructuration de service ! Le montant qui nous est annoncé avoisine 1,5 M d'€. Gageons que la DAM puisse faire entendre raison à la DRH. Une fois n'est pas coutume, la CFDT soutient l'action de la DAM dans l'intérêt des agents.**

**Mais il semble aussi, que la Ministre réfléchisse au bien-fondé d'une telle réorganisation ! Les navires vont-ils changer de port base ? Le politique reprend-il le pas sur la technocratie ?**