



MINISTÈRE DE LA MER

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer Direction des affaires maritimes

Paris, le 4 août 2021

*Sous-direction modernisation, administration,
numérique
Bureau de la vie des services*

Le directeur des affaires maritimes

Affaire suivie par : Nolwenn Jézéquel
nolwenn.jezequel@developpement-durable.gouv.fr

Relevé de conclusions de la réunion intersyndicale DAM/OS du 30 juin 2021

NB : ce document n'a pas vocation à retracer l'intégralité des échanges de la réunion

Organisations syndicales (OS) :

CGT	PUJOL Camille MAYER Nicolas	CFDT	JACOB Christian PEUCH Ludovic DREAN Christine	FSU	CAILLON Maxime CHOLTUS Catherine BOSSEE Pascal ONCHALO Michèle
FO	RAVET Philippe MENTALECHETA Selim	UNSA	CERES Michel		

Administration :

Thierry COQUIL (DAM)	Chantal RELAND (GM)	Myriam BOUCHOUCHA (MAN1)
Violette JAILLOT (Cab)	Marc LEGER (STEN)	Nolwenn JEZEQUEL (MAN1)
Christophe LE NORMAND	Sébastien VERDEAU (STEN2)	Isabelle HILDWEIN (DRH)
Xavier NICOLAS (MNP)	Pauline POTIER (MAN1)	

1. Points introductifs :

En l'état actuel de la situation sanitaire, un retour à la normale est prévu en septembre, mais cette crise pousse à moyen terme vers une réévaluation et une modification de la façon de travailler, avec en ligne de mire une généralisation du télétravail, notamment pour les agents en administration centrale. Des réflexions sont en cours au niveau MTE et interministériel.

Une des conséquences du COVID a été la mise en place du plan de relance, qui a certes rajouté du travail, mais a aussi permis de financer certains projets de la DAM, notamment pour les CROSS, le renouvellement des baliseurs et mais aussi dans le secteur de la pêche. Il faut maintenant réfléchir aux moyens pour 2022. Le budget pour l'année prochaine aura un socle classique de fonctionnement, mais va également alimenter 3 nouveaux projets :

- Opération de relance de la flotte de commerce (Fontenoy du maritime) qui comprend à la fois des moyens pour l'ENSM (volet emploi maritime) et pour le développement de la flotte de commerce.
- Modernisation, notamment des services numériques : l'objectif est d'actualiser le cœur informatique des affaires maritimes. Cette refonte sera présentée lors de la prochaine intersyndicale.
- Moyens pour un fond d'intervention maritime : les affaires maritimes ne doivent plus être simplement une administration de police, mais également une administration de projets, et accompagner les territoires, notamment sur le développement des activités maritimes.

Il est désormais temps de penser la suite d'AM 2022 : la négociation quinquennale sur 2022 – 2027 approche et il faut avoir une vision claire pour demander des moyens (financiers et ETP) au nouveau gouvernement. La réflexion est en cours au niveau du CODIR et a également été demandée aux services déconcentrés.

Un état des lieux rapide sur l'avancée des chantiers AM 2022 est également fait.

2. DG Mer :

Aucun arbitrage n'a encore été rendu, mais l'objectif de la ministre est bien de mettre cette Direction Générale en place en janvier 2022. Il s'agit d'avoir plus de poids afin de porter la politique maritime française. Cette création est la suite logique de la volonté marquée du gouvernement d'avoir une politique maritime ambitieuse. La ministre a rencontré ses homologues et la proposition définitive devrait être faite dans les prochains jours, avec un pas de temps qui est bon, aucun DG n'est créée en début de mandat.

Un rapport a été demandé au DAM et au DPMA par les 4 ministres concernés. Ce rapport présente 4 scénarii possibles pour la future DG mer avec la DAM et la DPMA et, selon les scénarii, d'autres briques (DPM, ports, affaires étrangères).

Cette restructuration se fera en deux temps : tout d'abord une fusion, puis une définition des modalités de fonctionnement de la nouvelle DG (outils, travail en mode projet, leviers sur les opérateurs comme l'OFB, l'IFREMER ...).

Le rapport aborde également la question des moyens financiers (dont le fond d'intervention maritime) et des ETP. La DG Mer devra être une administration des usagers, tournée vers les impacts en mer et l'utilisation des ressources.

Quatre phases pour la mise en œuvre :

- juillet (ou plus tard selon la date de prise de la décision) : concertation avec les agents/OS pour bâtir les organigrammes,
- septembre/octobre : concertation formelle, prise des décrets
- novembre/décembre : prépositionnement et installation.

Enfin, phase de transformation des méthodes de travail, qui durera au moins 6 mois.

En réponse à la question du lien entre la DG Mer et les services déconcentrés et sur la possibilité de mener une vraie politique publique avec si peu d'agents, il est rappelé que le lien d'autorité vertical n'est plus efficient. Il faut que les politiques publiques maritimes soient comprises, ainsi que l'intérêt de les mener, même si elles ne sont pas au centre de l'attention de la plupart des Français. La pente des ETP est effectivement descendante mais moins que dans d'autres ministères. Enfin, sur la distance entre l'administration centrale et départementale, il y a un réel sujet. Il n'est ni possible, ni souhaitable de revenir à la situation de 2009, mais il faut faire attention à ce que les ETP ne soient pas utilisés pour des missions ne relevant pas du maritime.

Sur la possibilité de généraliser le modèle de la DML Corse, il faut être conscient que le modèle est adapté pour ce territoire, mais ne peut être appliqué à tous les départements.

Sur la revendication d'un comité de domaine mer et le manque de visibilité de l'administration de la mer, la DGmer a vocation à combler ces défauts afin que nos sujets ne soient pas vu uniquement par le prisme de la DGITM.

3. Transfert du Droit Annuel de Francisation des Navires (DAFN)

Le protocole d'accord avec la DGDDI est en cours de signature. Il sera communiqué par la suite pour information. Y sont notamment inscrits le sujet des transferts d'ETP, les mesures d'accompagnement pour les douaniers, et le calendrier qui devrait permettre une arrivée des agents de la douane au premier trimestre 2022. Un projet d'ordonnance a été déposé par Bercy et la DAM devant le Conseil d'État et sera examiné pendant le mois de juillet.

Les modalités d'accueil des douaniers et l'éviction de la possibilité pour eux de venir en PNA est abordée, et notamment les conséquences que cela entraînerait sur la rémunération d'agents de même niveau. Ces modalités pratiques relèvent d'une décision de la DGDDI ; le ministère n'a pas la main sur ce sujet.

Les OS interrogent sur le risque de surcharge de travail dans les services immatriculation avec l'ajout de la mission de francisation. Ils expriment également leur inquiétude de voir les ETP issus de la réforme et initialement prévus pour les services plaisance aller dans d'autres services des DDTM/DM, voir dans d'autres administrations du territoire, et demandent de vérifier si les EPT du 205 sont réellement affectés à des missions maritimes.

En réponse, il est précisé que la charge de travail devrait rester stable, d'une part parce que toute la partie taxe sera gérée en centrale, et d'autre part car des ETP supplémentaires seront transférés pour la partie francisation qui sera gérée en DDTM/DM. Une vigilance particulière sera exercée sur les fractions d'ETP, afin qu'ils ne soient pas utilisés pour éponger les sureffectifs multibop des DDTM. Les préfets seront sensibilisés sur cette problématique.

Les OS demandent à ce que la cartographie des ETP dans les DDTM/DM leur soit communiquée.

Enfin, concernant le passage pour information au CTM, il est indiqué qu'il est déjà passé pour avis au CTS de début juin. La SG s'est engagée à fournir une doctrine sur le passage en CTM et pour avis ou pour information.

4. Portail Compétences Mer (PCM)

Cet outil a été créé à l'attention des agents et des managers. Initié le 09 novembre 2020, il a pour ambition d'identifier et de sécuriser les compétences et métiers maritimes et de valoriser l'ensemble des parcours et profils maritimes. Il permet aux agents d'avoir une visibilité sur leur parcours professionnel (renseigné volontairement par l'agent), au manager d'agir sur l'adéquation formation/besoins du service, aux RH d'avoir une vue globale des qualifications et compétences disponibles et enfin à la DAM d'identifier et quantifier les compétences clés disponibles et à venir sur le long terme.

Le PCM vient en soutien d'une part à la démarche qualité dans le suivi des indicateurs, et d'autre part, à la construction de deux outils de gestion prévisionnel des emplois, des effectifs et des compétences (GPEEC) : un référentiel fiches-métier et un dictionnaire des compétences maritimes.

Une question est posée sur l'accès par les agents aux formations disponibles, et notamment dans une perspective de réorientation ainsi que sur la procédure à suivre pour l'agent pour demander la validation pour suivre ses formations. La DAM explique que les discussions relatives au projet

professionnel de l'agent doivent se faire dans le cadre hiérarchique normal.

Les syndicats soulignent aussi que cet outil ne semble pas fournir de canevas à l'agent pour construire son parcours et lui permettre d'évoluer dans l'institution, en grade ou même se réorienter. Le fait de ne pas avoir de comité de domaine n'aide pas.

Il est rappelé qu'il y existe déjà un comité de domaine dédié : celui des Transports durables, sécurité, inter-modalité et mobilité. Un travail étroit est fait avec eux, notamment sur la sécurité des navires et les métiers maritimes. Outil évolutif, le Portail compétences mer devrait permettre aux agents, de construire et suivre leurs parcours de formations et de qualifications tout en leur donnant une certaine visibilité dans leurs futurs choix de carrière.

La question du référentiel de la fiche de poste pour recruter un nouvel agent est abordée. La DAM explique que des référentiels existent déjà, même s'ils méritent d'être mis à jour. Les DIRM, qui ont besoin de compétences maritimes très techniques n'ont pas de difficultés sur le sujet, mais une attention particulière sera exercée sur les DDTM. Il faut noter que le ministère encourage les parcours diversifiés.

Les OS appellent à être attentifs sur l'équité de l'offre de formation entre les différentes DDTM et de veiller à ce que des formations permettant une reconversion soient proposées aux agents.

Enfin, une OS exprime son souhait que les compétences spécifiques des agents des phares et balises puissent être reconnues grâce à la création de ce portail.

5. Réforme de l'UCEM

La réforme de l'UCEM arrive à finalisation. Cette unité, anciennement rattachée à l'IGAM va devenir un bureau de la sous-direction GM (GM5) au 1^{er} septembre. Son rattachement à la sous-direction GM a été soumis au vote, favorable, du CTS le 10 juin. Le sous-directeur des Gens de Mer et son adjointe se sont rendus à Nantes le 17 juin pour rencontrer les agents de l'UCEM. Les lettres de prépositionnement sont actuellement à la signature.

GM5 reste à Nantes mais déménage dans les locaux du CVRH. Si ce déménagement est concomitant à la réforme, il n'y est pas directement lié (vente des locaux actuels). Les plans d'aménagement sont quasiment finalisés et les travaux commenceront en septembre, pour une installation en janvier. Des négociations avec le CVRH sont en cours pour mutualiser certains aspects (matériaux, fonctions supports).

6. Réforme de l'inspection des navires

Les principales étapes franchies dans la réforme sont la délégation effective des navires de longueur de référence égale ou supérieure à 24 m aux sociétés de classification habilitées (SCH), les évolutions de Gina pour les permis illimités pour ces navires, et son articulation avec le portail de l'armateur, la mise au point de CIBNAV, et enfin l'analyse juridique sur la responsabilité des ISN au titre de la coexistence de deux mécanismes de délivrance des titres de sécurité (périodique et illimité).

- *Délégation étendue aux SCH*

Le taux de transfert de dossiers navires progresse (252 sur une cible de 367 navires). Le rythme est plus rapide que celui initialement estimé, le renouvellement des titres de sécurité se faisant sur un cycle de 5 ans. STEN travaille étroitement avec les SCH, et participe en lien avec les chefs de centre au déblocage des cas particuliers.

- *Permis illimités – visites ciblées*

L'objectif global est de réduire de 60 % le volume d'inspections périodiques actuelles afin de déployer les effectifs sur des missions à forte valeur ajoutée.

Quant aux PN, l'objectif principal pour l'année 2021 est la familiarisation des CSN avec les nouvelles procédures de délivrance des titres, adossée sur les évolutions des applicatifs GINA et Cibnav déployés à compter de l'été 2021. Ces permis seront délivrés au-fur-et-à-mesure, en privilégiant certaines catégories de navire peu sensibles et à référentiel technique « simple » (notamment ceux de la SNSM et des pilotes).

L'année 2022 permettra avec le déploiement des versions ultérieures de Gina la mise en œuvre progressive des visites ciblées, après avoir consacré le deuxième semestre 2021 à la mise au point des instructions et ajustements réglementaires nécessaires pour la nouvelle politique de contrôle ciblée en lien avec les DIRM et CSN.

- *Responsabilité pénale des ISN*

La DAJ a rendu un avis et a retenu d'une part la possibilité de coexistence des deux mécanismes de délivrance des systèmes de permis et d'autre part que la responsabilité individuelle des agents dans l'exercice de leurs fonctions ne pouvait pas être engagée.

Le Conseil d'État a travaillé avec STEN sur la légalité des dispositions réglementaires apportées au décret 84-810 en 2020, et que la haute juridiction n'a pas fait de commentaire particulier sur cette potentielle mise en cause. De plus, le CE n'a pas vocation à produire des analyses juridiques à la demande des administrations.

Pour faire aboutir cette réforme, il reste notamment à perfectionner l'outil CIBNAV, à mettre en place les formulaires déclaratifs sur le portail de l'armateur, consolider les politiques de contrôle nationale, régionales et départementales et enfin diffuser les objectifs de contrôle aux DIRM. À noter que ces contrôles ne portent pas que sur la sécurité, l'accent sera mis sur la préservation de l'environnement et la prévention de l'accidentologie.

L'intérêt de cette réforme consiste également à accompagner les évolutions technologiques des navires, notamment sur la propulsion et les navires autonomes, afin de mieux anticiper les obsolescences de certains référentiels. Ainsi, les compétences des inspecteurs seront sauvegardées, cette réforme n'acte pas une disparition de ces agents et de leurs compétences, mais une réaffectation de ceux-ci.

Un travail sur les aspects techniques est mené par STEN en réseau avec le CEREMA, mais également l'ENSM et Centrale Nantes.

Il y a un consensus sur la nécessaire valorisation des compétences techniques des ISN, notamment de catégorie B. Ces compétences doivent être répertoriées et valorisées. Il faut également un réel suivi des ITPE devenus ISN, pour éviter une évaporation de ces agents hors des CSN. Sur la question de la valorisation et des primes, il faut effectivement être exigeants, et avoir une Dgmer nous permettra de l'être encore plus.

Thierry COQUIL