

## Compte rendu Réunion intersyndicale DAM/OS Direction des Affaires Maritimes 14 février 2019

Montreuil, le 20 février 2019

**Administration** : Thierry COQUIL (DAM), Isabelle TANCHOU (DAM/SDAM), Pascale ARNOLD (DGITM/DAM/AM3)...

**CGT** : Camille PUJOL, Michel LELIEVRE, Claude HOUIS, Olivier GRILLON,  
UNSA, CFDT, FO

### **Les enjeux de la modernisation des missions des services des affaires maritimes !**

En préalable, la CGT a fait deux déclarations. La première fédérale pour replacer le service d'administration de la mer au cœur d'un service public et de l'intérêt commun. La seconde portée par le SNOPA pour exprimer la colère des OPA et le peu de considération envers les agents dans les centres et ateliers des services. (déclarations jointes)

Dans le cadre de ces chantiers de modernisation, la DAM confirme que la signalisation maritime restera une mission de l'État mais l'idée est de faire mieux avec moins de moyens et moins de personnels.

Le SNOPA ne peut pas s'accorder à de telles pratiques qui consistent à vider les ateliers et les centres pour répondre à des exigences du gouvernement de réductions des effectifs relatives à AP2022. Les OPA ont des compétences spécifiques et reconnues dans le domaine maritime et plus particulièrement sur des missions liées à la sécurité des usagers.

Au demeurant, les conditions de travail dans les ateliers sont catastrophiques en termes d'hygiène et de sécurité. Il y a également de la souffrance au travail.

L'externalisation des missions n'est pas sans conséquence pour le service public, perte de compétence, perte de maîtrise publique, une méconnaissance de l'environnement maritime des entreprises privées, avec des risques accrus en matière de sécurité lors de l'accessibilité des ouvrages en mer par méconnaissance.

Le coût financier est également un sujet. Différentes études ou audits ainsi que des travaux réalisés démontrent que les prestations du secteur privé sont nettement supérieures à celles effectuées par des agents publics, en l'occurrence les OPA.

Il est incontestable que la flotte a besoin également d'être renouvelé compte tenu de son ancienneté pour être plus efficace dans nos missions, mais y a-t-il une réelle volonté de financer des navires quand on évoque le sujet sensible des budgets publics ? La Direction des Affaires Maritimes dans ses projets, recherche des financements et veut recentrer son rôle sur les missions obligatoires, ou rendues facultatives, en cherchant à amplifier les aides aux entreprises et la logique de marché.

Le deuxième chantier concerne la réorganisation des sites **POLMAR Terre**. Si on peut être d'accord sur le renforcement de l'expertise pour l'acheminement et une meilleure mise en œuvre de matériel parfaitement adapté, il n'est pas concevable de centraliser l'ensemble des équipements sur un seul site.

Compte tenu des orientations la DAM préconise un pôle sur BREST et 2 ou 3 antennes.

3 groupes de travail sont constitués pour la mise en œuvre de ce chantier POLMAR terre :

- **GT1 : Missions et Structuration du pôle national d'expertise**
- **GT2 ; Ressource Humaine**
- **GT3 : Programmation du projet**

Actuellement, 15 ETP assurent la maintenance des équipements dans les centres POLMAR. La DAM parle de 11 agents impactés par cette réforme qui devraient être repositionnés si ces chantiers devaient aboutir.

**La CGT condamne cette réforme. Elle défend le maintien des centres actuels composés d'OPA qui sont là au plus proche pour intervenir dans les meilleurs délais en cas de pollutions maritimes** qui sont occasionnées fortuitement ou par maladresse humaine, comme en Corse lors du fret maritime mais aussi dans l'estuaire (situation qui n'a pas été prise en compte par l'étude du CEDRE) si on identifie les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites SEVESO », et d'y maintenir un haut niveau de prévention, mais aussi au

déballastage sauvage des navires. Qu'advierait-il des zones protégées si l'on doit attendre l'acheminement des moyens matériels de Brest ?

L'implantation des huit centres POLMAR Terre est primordiale si nous voulons se préserver de toutes pollutions. Polmar Terre intervient dans la zone des 300 mètres des côtes pour protéger les côtes et les diverses infrastructures, les ports de pêche, les ports de plaisance, les parcs d'ostréiculture et ainsi préserver et éliminer l'impact environnemental en cas de pollution.

**Les compétences, le savoir-faire des OPA et leur disponibilité sont gages d'une meilleure efficacité et d'un service rendu à moindre coût pour l'utilisateur et le contribuable. Les OPA participent à la gestion, à l'entretien, à la pose et à la mise en services des matériels Polmar terre, mais les savoir-faire se concentrent sur un nombre de plus en plus restreint d'OPA dans les services.**

Le SNOA CGT dénonce cette politique (CAP 2022 politique Macron) qui vise à détruire le service public rendu à l'utilisateur.

Aujourd'hui le DAM dispose de sa feuille de route (Cap 2022 Politique Macron). Elle souhaite mettre en œuvre ces chantiers, **nous devons faire des propositions pour obtenir le meilleur aux OPA. Le SNOA a demandé une audience, nous serons très prochainement reçus à la DAM.**

C'est maintenant qu'il faut porter nos revendications dans le cadre des réflexions du service si nous voulons pérenniser nos missions

**Dans les services, dans les CCOPA, CT et CHSCT, exigez un point sur la signalisation maritime. Demandez d'engager les travaux. !**

**Le SNOA continue de se battre  
pour conserver nos missions, nos métiers  
pour une signalisation maritime et POLMAR Terre  
d'avenir !**