

CABINET du MTE le 14 mai 2025

Intervention de la CGT sur le « volet Mer »

Audience avec le Directeur de Cabinet et la Conseillère sociale
de Mme Agnès PANNIER-RUNACHER

Délégation CGT : I. CANDE, I. LEPLA, G. SILENE, B. BRIANT, N. MAYER

La rencontre avec le Cabinet était destinée à préparer le CSA Ministériel du 4 juin. La CGT, reçue le 14 mai, est notamment intervenue sur le volet « Mer ».

Elle a, entre autres, réitéré sa demande d'un CSA de réseau de l'administration de la mer. Et dans l'attente, la CGT s'est dite favorable à un CSA-M annuel, placé sous présidence du DGAMPA ou de la Ministre, avec pour ordre du jour technique exclusivement consacré au Maritime et vie des services de l'administration de la mer.

Monsieur le Directeur de Cabinet,
Madame la Conseillère Sociale,

L'expectative et le sentiment d'une navigation à vue dominant parmi les agents de notre administration.

Y'a-t-il quelqu'un à la barre ? Où va-t-on ? Autant de questions que se posent les personnels faute d'ambition affichée par un Ministère de l'Écologie acculé dans ses cordes, tétanisé par le « greenbashing » ambiant.

Les politiques publiques peu lisibles peinent à fédérer quand un ersatz de dialogue dit « social », « village Potemkine » vidé de sa substance, fait de moins en moins illusion. **Le constat est là pour la CGT : on ne débat plus de rien au Ministère.**

L'administration de la mer n'échappe pas à cette pente glissante.

Une Direction métier, stratégique et technique telle que la DGAMPA a besoin d'identité et d'agilité. Repliée sur elle-même, coupée d'un dialogue social dynamique, cadencée dans le Pôle Ministériel avec pour objectif d'être « le bon élève », elle se fond dans la masse et adopte des réflexes d'abandon que la CGT perçoit et déplore.

Les réunions bilatérales informelles entre organisations et DGAMPA sont désormais dominées par les réponses dilatoires et autres formules génériques, sans que de

véritables débats techniques sur les enjeux ou la prospective puissent se nouer. C'était pourtant ce qui faisait le marqueur du dialogue social au sein de l'administration de la mer. C'est ce qui permettait de « rester en prise », d'évoluer, de s'adapter.

La Direction des Affaires Maritimes, aujourd'hui Direction Générale, siège parmi les grandes Directions de Centrale, à la table des Ministres, avec pour corollaire de ne plus se sentir partie liée avec ses personnels.

Si la DGAMPA reçoit encore les organisations syndicales, elle ne traite plus vraiment avec elles. Les bilatérales informelles vantées par la DRH comme un « modèle alternatif novateur » sont devenues vides, ont atteint les limites.

Pour la CGT la réunion d'un **CSA de réseau « Mer »** qui unisse administration métier, école de formation, Directions interrégionales de la mer et Délégations Mer et Littoral des départements, est prioritaire pour restaurer un véritable dialogue, redéfinir des référentiels sur les filières métier, un socle de formation adapté, une harmonisation statutaire et indemnitaire propices aux mouvements des personnels et prévoir des promotions.

Alors que l'attractivité et la fidélisation figuraient parmi les priorités du plan « AM 2027 », la CGT s'interroge sur les leviers déployés destinés à répondre à l'ambition affichée.

Les missions maritimes sont sensibles autant que les métiers réclament expertise, savoir faire et engagement. Faute de reconnaissance et de perspective de carrière, les agents ne restent plus ou ne viennent plus. La réponse de la Direction est invariante : plutôt que de défendre une filière d'excellence, elle se tourne tous azimuts sans vision et fait feu de tout bois !

SYNDICS DES GENS DE MER

En 2024 la DGAMPA et DRH « innovaient » dans leur coin par un concours national de syndics des gens de mer à recrutement local. 11 postes ouverts, 6 candidats retenus, aucun poste n'a été finalement été souhaité par les DIRM bravo ! **Un repyramidage en catégorie B du corps de syndic est demandé, pas d'avancée sur le sujet.**

OFFICIERS DE PORT ET OFFICIERS DE PORT ADJOINTS

Question recrutement, chez les Officiers de port (OP) et Officiers de port adjoints (Opa), il manque 45 postes au plan national pour atteindre l'effectif cible. Les voies d'appel, Marine Nationale et Marine Marchande, se tarissent faute d'attractivité. **La DGAMPA abaisse le niveau de recrutement des Opa pour élargir l'assiette des candidats possibles et tarde à achever la réforme de la revalorisation des OP.**

Pourtant les annonces sont là, les Stratégies Nationales Portuaires se succèdent et les ambitions s'accumulent :

sécurité, environnement, souveraineté. Sur le terrain, les effectifs diminuent, les conditions de travail se dégradent, la capacité d'action s'effondre en l'absence d'une formation adaptée qui fait cruellement défaut.

Les OP et OPa sont des acteurs essentiels du bon fonctionnement et de la sécurité des ports de commerce. On attend d'eux, sans cesse de s'adapter aux enjeux croissants liés à la transition énergétique et à la sécurité maritime. L'émergence des carburants alternatifs (GNL, méthanol, ammoniac, hydrogène), le développement de l'éolien offshore et les exigences environnementales, notamment en matière de gestion des déchets navires (Port Reception Facilities), exigent une expertise de plus en plus pointue et une grande rigueur opérationnelle.

La DGAMPA piétine, la réforme statutaire du corps des OP-OPa reste inachevée, alors qu'elle est indispensable pour accompagner ces évolutions. Là encore, il est urgent de reconnaître le rôle stratégique des OP-OPa et de leur donner les moyens d'assurer, dans la durée, la sécurité, l'efficacité et la durabilité de l'activité portuaire

INSPECTION DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES

La France est engagée par les traités internationaux au titre de ses prérogatives de Contrôle de l'État du Port et Contrôle de l'État du Pavillon pour la sécurité des navires de commerce. Plus de 5 ans sont nécessaires pour former un cadre Inspecteur de la Sécurité des Navires au plus haut niveau d'habilitation. En l'espèce, la politique publique de la France repose sur 101 agents dont 91 sont effectivement en poste dans 15 CSN et 89 ISN de catégorie B dont le régime indemnitaire tarde à être revalorisé. **Nous sommes à l'os !**

Faute d'attractivité et de perspective de carrière, les Inspecteurs partent, - 7A en 2023. **La DGAMPA ne revalorise pas ses personnels, d'un haut niveau de technicité et d'expertise, les règles DRH du Pôle Ministériel y font obstacle, mais se tourne vers les Ingénieurs de l'Industrie des Mines.**

Quatre statuts aux conditions de rémunérations différentes vont coexister pour la même mission : Contractuels, ITPE, IIM et Militaires les agents « historiques » des affaires maritimes seront les plus mal lotis.

Alors que la mise en service de navires augmente, **les recrutements d'Inspecteurs de la Sécurité des Navires sont contrariés par les règles des Responsables de Zones de Gouvernance d'Emplois (RZGE)** qui interdit de doter un poste ouvert si l'effectif de zone est atteint. **Sur ces missions sensibles, les enjeux justifient que la gestion soit reprise au niveau ministériel. C'est une demande de la CGT.**

CONTRÔLE EN MER

Pour le contrôle en mer la CGT demande une réflexion sur la totalité du Dispositif de Contrôle et de Surveillance. En premier lieu, un recentrage sur ses missions essentielles. L'Action de l'État en Mer pour porter secours aux migrants mobilise plus d'un Patrouilleur par an alors que le dispositif de contrôle des pêches est déjà sous dimensionné. Tandis que le Droit de la haute mer se renforce, la France, 2e territoire maritime du monde, n'envisage aucune projection pour répondre aux enjeux connus : pêche illégale non réglementée, non contrôlée, pollutions, traffics. **En cette année de la Mer, quels sont nos objectifs où en débattons-nous ?**

ENSEIGNEMENT MARITIME SECONDAIRE

L'enseignement maritime secondaire est à la peine. La CGT ne se résout pas à ce que les Lycées Professionnels Maritimes (LPM) soient relégués : la CGT demande des postes d'enseignants documentalistes et des infirmiers dans tous les Lycées. L'État doit prendre ses responsabilités vis-à-vis des collectivités territoriales pour que les établissements disposent de moyens suffisants et équitables.

Les enseignants doivent pouvoir être accompagnés et formés. Cela implique notamment l'existence de **véritables inspecteurs pédagogiques** dans les spécialités maritimes.

La promesse républicaine de l'élévation sociale par l'école doit aussi être tenue dans l'enseignement maritime. Une vraie continuité bac-3 à bac+3 doit être garantie.

La CGT demande de favoriser la poursuite des parcours des élèves des LPM dans l'enseignement supérieur, vers les formations d'officiers à l'ENSM en bac +3 par la création de licences professionnelles.

Enfin le courage politique commande aussi, parfois, de corriger les erreurs pour réparer les injustices.

SERVICE ACTIF

Cas unique dans la fonction publique, **une cinquantaine d'agents de l'administration de la mer a perdu un droit acquis sans contre-partie** en 2000 lorsque au gré d'un oubli dans une réforme statutaire, **le service actif leur a été retiré**, par erreur. En 2008 après intervention de la CGT et mobilisation des personnels, le Ministre d'État Jean-Louis BORLOO avait saisi le Ministre du Budget pour que soit réparée cette « coquille. » En 2012, lorsque les 250 contrôleurs des affaires maritimes des spécialités techniques ont à nouveau été réunis sous une appellation commune, « techniciens navigation, sécurité maritime et gestion de la ressource halieutique et des espaces marin et littoral », il était entendu que ce droit serait restitué aux quelque **30 agents laissés en suspens**. Les caisses sont vides et la période n'est pas à l'ouverture de droits nouveaux pour les retraites, certes. **La liste est figée sans risque d'appel d'air, le nombre concerné est modeste, le symbole est manifeste : il s'agit de justice et d'égalité.**

RÉFORME DES CROSS

Une réforme des CROSS (Centres Régionaux Opérationnels de Sécurité et de Surveillance) est en cours. Elle suscite interrogations et inquiétudes, tant sur sa mise en œuvre

décrite « au pas de charge », qu'en ce qui concerne les choix techniques retenus. CROSS – NG 2025 où le retour de la réforme avortée de 2009 ?

Interrogée par la CGT, la DGAMPA ne répond pas.

EXPOSITION AU RISQUE AMIANTE

Lettre de mission « étude exposition des Inspecteurs de la Sécurité des Navires au risque Amiante » prévue en novembre 2024 après 6 ans de relance syndicales. Où en est -on ? **La DGAMPA ne répond pas.**

DMLC CORSE

Contrôle de l'environnement – lutte contre les pollutions DMLC Corse. Le seul moyen nautique de l'État sur l'île apte à pouvoir être projeté au large sur missions embarquées de quelques jours, la CALLISTO, doit être remotorisée.

Le « Fond Vert » pour une propulsion décarbonée pourrait être mobilisé. Le Directeur de cabinet de la Ministre chargée de la mer été saisi. **La CGT attend une réponse avant la 3^e conférence des Nations Unies** sur la protection et l'utilisation durable des Océans qui se tendra à Nice début juin prochain.

La rencontre avec le Cabinet était destinée à préparer le CSA Ministériel du 4 juin. Il reste à assurer sur le long terme les garanties d'un dialogue social qui autorise le débat et assure que les demandes des organisations reçoivent réponse. Ce n'est plus le cas !

Un CSA de réseau de l'administration de la mer est une demande forte de la CGT.

Nous n'ignorons pas les réserves exprimées tant par la DGAMPA que par la DRH sur des arguments peu convaincants. Sans dogmatisme, constatons que les réunions informelles ne fonctionnent pas, il nous faut réinventer autre chose.

Dans l'attente, la CGT est favorable à un CSA-M annuel, placé sous présidence du DGAMPA ou de la Ministre, avec pour ordre du jour technique exclusivement consacré au Maritime et vie des services de l'administration de la mer.

J'adhère au SNPAM CGT

Bulletin à télécharger sur le site du syndicat :

ADHÉSION, mode d'emploi



Syndicat National des Personnels de l'Administration de la Mer

Contact : snpam-cgt.syndicats@i-carre.net

