



**Réunion intersyndicale entre la Direction Générale  
des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DG AMPA)  
et les Organisations Syndicales (OS)  
du 28 novembre 2024**

**Présents FSU : Jean-François Albert, Maxime Guignard, Michelle Onchalo en visio-conférence, Brice Bunel et Philippe Le Bourdon Loro en présentiel.**

**Administration :**

M. Eric BANEL (Directeur Général AMPA), M. Olivier CUNIN (Directeur Général adjoint AMPA), M. Arnaud LACOURT (Adjoint au sous-directeur), M. Matthieu LE QUENVEN, M. Jean-Baptiste MICHEL, Mme Anaïs MELARD, et Mme Julie SCHIAZZA (Mission VSRH1).

**POINTS A L'ORDRE DU JOUR :**

- Point d'actualité sur les inspecteurs de la sécurité des navires.
  - Lycées professionnels maritimes
  - Point d'étape sur le référentiel de la formation nautique du Dispositif Contrôle et Surveillance (DCS) :
  - Protection fonctionnelle des agents
  - Points divers :
- Dysfonctionnement des affectations à la DIRM MEMN  
Patrouilleur Jeanne Barret

**Mot d'introduction de l'administration:**

La situation politique actuelle implique un budget au rabais.

Le contexte budgétaire aura des conséquences au niveau des ressources humaines et se traduira par une baisse des effectifs au sein du pôle ministériel.

Prévision de – 30 % sur les Autorisations d'Engagement (AE) et -16 % sur les Crédits de Paiement (CP).

Le renouvellement du Patrouilleur des Affaires Maritimes (PAM) IRIS, n'est pas remis en cause par la situation politique actuelle. En raison de la fin procédures du marché, des nouvelles de son remplacement devraient bientôt nous parvenir.

### **– Point d'actualité sur les inspecteurs de la sécurité des navires :**

Point sur l'actualité dans les Centres de Sécurité des Navires (CSN) présenté par M. Matthieu Le Quenven, directeur STEN 2.

Création d'un plan d'armement pour les Centres de Sécurité des Navires avec des réflexions sur des regroupements possibles de CSN dans le nord de la France principalement (Dunkerque et Boulogne sur Mer).

Bien qu'il y ait de grosses difficultés de recrutement au niveau national, il est encore pire dans cette région.

Une étude est menée sur l'effectif minimum requis pour le fonctionnement d'un CSN afin de limiter au maximum les ETPs.

Concernant les visites ciblées, la création du logiciel CibNav est officiellement abandonnée.

Le ciblage des navires pour le déclenchement des visites se fera par GINA, avec une liberté laissée aux DIRM et aux CSN, en fonction des particularités géographiques, tant sur les méthodes et engins de pêche utilisés, que sur les caractéristiques techniques des navires.

La mise en test de l'outil de ciblage est programmée pour le premier trimestre 2025, avec une entrée en service prévu pour juin 2025.

Aujourd'hui, l'administration estime la baisse de l'activité dans les Centres de Sécurité des Navires liée à la délivrance des Permis de Navigation à durée illimitée à 6 % environ.

Elle évalue que cette baisse est pour l'instant compensée par l'entrée en flotte de navires sous pavillon RIF et par les visites de mise en service de navires neufs.

Cependant, afin de pallier à la baisse de l'activité liée à la délivrance des Permis de Navigation à durée illimitée pour les agents de Catégorie B principalement, une étude est réalisée afin de leur proposer de nouvelles missions :

- Vers la gestion des déchets (PRF port reception facilities)
- Vers la délivrance des titres pour la C 188.
- Vers les inspections des navires de pêche dans le cadre du PSC (Port State Control)

car il y a de plus en plus de visite de ce type.

Mais aussi permettre aux Inspecteurs de la Sécurité des Navires (ISN) de catégorie B actuellement niveau III, d'étendre leurs compétences pour faire des visites sur les navires de pêche de + 24 mètres et sur les petits navires à passagers de – 12 mètres. Ces visites étant encore limitées aux inspecteurs de la sécurité des navires de catégorie A.

Afin de faciliter le recrutement et motiver les agents en CSN à acquérir de nouvelles compétences, une revalorisation des primes IFSE avec passage du groupe fonctionnel 2 au groupe fonctionnel 1 est aussi en cours d'étude.

L'administration est consciente de la perte des agents au sein de ces services, moins 9 agents ISN de catégorie B entre 2023 et 2024 au niveau national contre 5 à 7 recrutements.

Ces derniers préférant aller vers des services type ULAM ou personnel navigant car disposant d'une meilleure rémunération.

La FSU exprime l'importance de la revalorisation salariale dans la motivation et le recrutement d'agents dans les Centres de Sécurité des Navires.

De plus, les fonctionnaires en poste ne bénéficient pas de la reconnaissance liée à leur niveau de compétences acquises avec l'ancienneté, ni dans l'évolution de leur parcours professionnel et, in fine, ni dans leurs promotions.

Nombre d'agents motivés quittent ces services par manque de soutien et d'absence de perspectives d'évolution de carrière vers des postes en B+, voire, de catégorie A.

De plus, la FSU indique que le recrutement de contractuels dans les CSN n'est pas une bonne chose suite au temps important de formation et à la limitation des contrats dans le temps à 3 ans.

Pour tenter de régler le problème de la mobilité importantes des cat A l'administration réfléchit à trouver d'autres viviers de recrutement comme par exemple chez les ingénieurs des industries et des mines... .

La FSU précise aussi à l'administration, qu'elle restera vigilante sur le suivi de la reconnaissance de l'exposition des agents à l'amiante, lors des visites de sécurité sur les navires, car bien que cette dernière soit interdite, dans la construction des navires neufs, depuis 1997, l'âge moyen de la flotte étant bien antérieur à cette date, les agents ont été et sont hélas encore exposés à ce matériau hautement cancérigène.

La reconnaissance à son exposition, avec la mise en place d'un suivi médical spécifique, doit pouvoir être proposé aux agents ayant effectué ces missions autant dans les Centres de Sécurité des Navires qu'en Unités Littorales des Affaires

Maritimes, car là aussi des agents y ont réalisés des visites de sécurité.

### **- Lycées Professionnels Maritimes (LPM) :**

Le DG AMPA a rencontré la nouvelle DRH du ministère. La rigueur budgétaire interdit tout nouveau recrutement mais aucune coupe dans les lycées n'est prévue. La question du statut des directeurs reste une priorité. La réforme du référentiel "Cultures Marines" est enfin lancé. La mise en place est prévue pour septembre 2026.

Les dates d'examen seront prochainement publiées. Le retard est dû à l'attente du calendrier de l'enseignement supérieur auquel est lié le BTS mécatronique. Aucune nouvelle de la mission d'inspection sur le transfert de compétences des LPM vers les DIRM.

Sur le pacte, la DG AMPA se réjouit du succès dans nos lycées. Malgré une absence de transparence et d'harmonisation entre les lycées, sur les nombres d'heures affectés aux missions et les intitulés. La DG AMPA fait confiance aux directeurs pour animer et ventiler aux mieux les "briques"

Une réunion intersyndicale exclusivement LPM avec les bureaux GM1, GM2 et GM5 est prévue pour janvier.

Concernant l'accès à l'intranet et à la messagerie du ministère, la FSU rappelle que les personnels des lycées rencontrent des difficultés pour se connecter, voire une totale impossibilité, avec le matériel mis à disposition, notamment dernièrement pour la mise en œuvre de la protection sociale complémentaire. La mise en place de la double authentification, par l'administration, nécessite un smartphone qui n'est pas fourni aux agents, et aussi les postes informatiques en salle des professeurs n'ont pas d'accès à l'intranet. La DG AMPA dit découvrir ces problèmes....

### **- Point d'étape sur le référentiel de la formation nautique du Dispositif Contrôle et Surveillance (DCS) :**

L'administration nous confirme sa volonté de mettre en place, pour les navigants, des formations dispensées en interne aux Affaires Maritimes. D'après elle, les formations nautiques seraient un enjeu, de sécurité et de maintien des compétences, conforme aux enjeux des postes.

La DG AMPA se substitue à l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

La norme STCW a été créée pour que le niveau de qualification des marins progresse dans le monde afin de diminuer les catastrophes maritimes.

Pour la FSU seuls les brevets STCW ont une valeur qualifiante reconnue à l'international.

La DG AMPA veut s'affranchir de ces évolutions internationales en créant des formations internes, sans délivrance de brevet, qui remettent en cause la sécurité

des agents et du monde maritime. Ces apprentissages n'auront pas de recyclage périodique, contrairement aux formations STCW, ce qui ne permettra pas aux agents de maintenir et de faire évoluer leurs compétences professionnelles.

La FSU s'oppose à ces formations non qualifiantes qu'elle assimile à des "brevets" au rabais.

L'administration propose par exemple pour les ULAM, de former les agents au Brevet d'Aptitude à la Conduite de Petits Navires (BACPN). Ce brevet a été mis en place pour former des professionnels intervenant sur un moyen nautique dans des marinas ou des zones proches de la côte.

Pour rappel les prérogatives du BACPN sont destinées aux capitaines ou matelots de navires à moteur de longueur inférieure à 12 mètres effectuant une navigation cumulativement à moins de 6 milles du point de départ et moins de 2 milles d'un abri et transportant au plus 12 passagers. Le navire doit avoir une puissance propulsive inférieure à 160 kW.

L'administration nous indique que certains des modules de formation seront dispensés par les LPM, mais que les agents ne suivront pas toute la formation.

Quel LPM acceptera d'intégrer dans ses formations des élèves par intermittence ?

### **– Protection fonctionnelle des agents :**

Suite à une décision du Conseil Constitutionnel du 4 juillet 2024, la DG AMPA informe que les agents en audition libre ou mis en cause -et pas seulement en garde à vue - doivent bénéficier de la protection fonctionnelle.

Une fiche réflexe est en cours d'écriture à la DG AMPA.

### **Questions diverses :**

#### **– Dysfonctionnement des affectations à la DIRM MEMN :**

La FSU a demandé des explications sur le recrutement, dans la plus grande discrétion, d'un maître d'équipage et d'un chef de quart sans que ces postes ne soient publiés sur le site du ministère « Au fil de l'eau ». Qu'en est-il de l'égalité due à tous qui aurait permis, à tous les agents du DCS, de candidater sur ces postes ?

Le maître d'équipage est issu du corps des syndics des gens de mer, est-il normal qu'un agent de catégorie C soit positionné sur un poste clairement identifié de catégorie B sur les fiches de postes des patrouilleurs alors que d'autres agents de catégorie C se sont vu refuser un tel poste ?

L'administration nous indique qu'elle va se renseigner.

#### **– Patrouilleur Jeanne Barret :**

La DG AMPA nous informe que le Fond Européen pour les Affaires Maritimes la

Pêche et l'Aquaculture (FEAMPA) n'a pas fait pour l'instant de demande de remboursement des subventions qu'il a versées à la France pour l'achat du Patrouilleur des Affaires Maritimes (PAM) Jeanne Barret. En effet, le Jeanne Barret a été subventionné par l'Europe pour faire du contrôle des pêches. En réalité la moitié de ses missions concerne l'assistance aux migrants dans le détroit du Pas-de-Calais.

