

n° 004627-01

novembre 2006

## Rapprochement des corps civils des affaires maritimes et des corps équipement





# CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Rapport n° 004627-01

## **Rapprochement des corps civils des affaires maritimes et des corps équipement**

établi par

**Marie-Françoise SIMON-ROVETTO (IGE)**

**Jean-Claude DIQUET (IGE)**

**Destinataire**

La Directrice générale du personnel et de l'administration

---

## note à l'attention de

Madame la Directrice Générale du Personnel et de  
l'Administration

ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



Conseil général  
des Ponts  
et Chaussées

La Défense, le 30 novembre 2006

objet : Rapport n°2006-0064-01

Mission d'expertise et de propositions en vu d'un rapprochement des corps civils des affaires maritimes et des corps de l'équipement.

Le Vice-Président

Par lettre du 27 février 2006, la Directrice générale du personnel et de l'administration a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'expertise et de propositions tendant au rapprochement partiel ou total des corps des inspecteurs des affaires maritimes, des contrôleurs des affaires maritimes et des syndics des gens de mer avec des corps de l'équipement.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport de la mission confiée à Jean-Claude DIQUET et à Marie-Françoise SIMON-ROVETTO, membres respectivement des première et deuxième sections.

La mission préconise que dans le cadre de la simplification statutaire de la fonction publique engagée par la Direction générale de l'administration de la fonction publique et compte-tenu des mesures de rattrapages déjà initiées au bénéfice de ces trois corps maritimes, les modalités de rapprochement à retenir prennent la forme d'une intégration des agents de ces corps dans des corps existants de l'équipement.

Toutefois, une telle opération ne doit pas altérer la capacité de ces personnels à exercer les missions de contrôle qui fondent la spécificité de leur action et la légitimité de notre ministère à intervenir sur le champ stratégique de la sécurité maritime.

C'est pourquoi, les rapporteurs ont recherché les différentes options permettant de concilier une meilleure rationalité de la gestion administrative et la préservation de ces compétences et prérogatives spécifiques.

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
télécopie :  
01 40 81  
courriel :  
Cgpc  
@equipement.gouv.fr

Ils en ont tiré trois scénarii possibles d'évolution :

-Le premier, privilégiant une consolidation du particularisme statutaire maritime forgé sur la polyvalence des fonctions, consisterait à poursuivre la fusion des corps de la sphère maritime opérée jusqu'à présent en élargissant désormais l'opération au domaine portuaire.

-Le deuxième, tirant les conséquences de l'existence de filières distinctes -administrative et technique- au sein de chacun des corps maritimes concernés, aboutirait à ventiler leurs membres dans différents corps de l'équipement relevant de la filière administrative, de l'exploitation ou du contrôle.

-Le troisième, considérant la communauté des connaissances requises pour exercer dans le milieu maritime et la part d'interchangeabilité des fonctions, quelque soit la spécialité, conduirait à préserver une identité maritime au sein d'un même statut en intégrant l'ensemble des membres de chaque corps dans le corps administratif de référence correspondant, à savoir ceux des attachés, secrétaires administratifs et adjoints administratifs de l'équipement.

Cette dernière option qui permettrait d'entretenir dans le corps d'accueil une filière maritime dynamique a la nette préférence des rapporteurs car elle évite les écueils identifiés dans les deux précédentes et offre les perspectives les plus complètes au regard des objectifs poursuivis :

- une optimisation de la gestion administrative dans des corps d'accueil de taille intermédiaire (catégories A et B) ou importante (catégorie C) ;

- une égalité de traitement avec les corps de statut type qui ont servi de cadrage à la création des trois corps maritimes, dans la poursuite logique des mesures d'alignement en cours ;

- un élargissement des perspectives de carrière des agents issus des corps maritimes qui s'analyse en termes de diversification de carrière, de mobilité géographique et de promotion interne, alors même que les trois corps d'accueil se consolident par fusion des corps d'administration centrale et des services déconcentrés ;

- le rétablissement d'une fluidité générale des affectation entre les postes du réseau équipement et ceux du réseau des affaires maritimes ;

- mais, parallèlement, le maintien d'une capacité de progression de carrière au sein d'une filière maritime ;

- la préservation et l'affirmation de métiers maritimes spécifiques tout spécialement sur les fonctions de contrôle.

La mission, qui a rencontré toutes les organisations syndicales représentées dans les trois corps maritimes, a conçu ce rapport comme un document largement communicable, destiné à servir de base de travail dans le cadre de la concertation à venir. C'est pourquoi sa publication par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

**Signé**

Claude MARTINAND

**Diffusion du rapport n° 004627-01**

- la directrice générale du personnel et de l'administration	2 ex
- le directeur du cabinet du Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (MTE™M)	2 ex
- le secrétaire général du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer	2 ex
- le directeur des affaires maritimes	2 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	7 ex
- les secrétaires de section du CGPC	7 ex
- Mme Marie-Françoise SIMON-ROVETTO.	1 ex
- M. Jean-Claude DIQUET	1 ex
- archives du CGPC	1 ex

# CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

1<sup>ère</sup> section : Personnels et services  
2<sup>ème</sup> section : Droit, logement et société

## **Rapprochement des corps civils affaires maritimes et des corps équipement**

**Marie-Françoise SIMON-ROVETTO**

**I.G.E**

**Jean-Claude DIQUET**

**I.G.E.**

---

## note à l'attention de

Monsieur le Ministre des transports,  
de l'équipement, du tourisme et de la mer

### À l'attention de :

Madame la Directrice générale  
du personnel et de l'administration

ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



Conseil général  
des Ponts  
et Chaussées


La Défense, le 27 MAR. 2006

Référence n° 2006-0064-01

Le Vice-Président

Par note du 27 février 2006, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission d'expertise** et de **propositions en vue d'un rapprochement des corps civils des affaires maritimes et des corps équipement.**

Je vous informe que j'ai désigné **M. Jean-Claude DIQUET** et **Mme Marie-Françoise SIMON-ROVETTO**, inspecteurs généraux de l'équipement, pour effectuer cette mission.



Claude MARTINAND

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
courriel :  
cgpc@equipement.gouv.f

r



---

## note à l'attention de

ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer



Conseil général  
des Ponts  
et Chaussées

Monsieur Jean-Claude DIQUET,  
Madame Marie-Françoise SIMON-ROVETTO,  
Inspecteurs généraux de l'équipement

La Défense, le 27 MAR. 2006

Référence n° 2006-0064-01

Le Vice-Président

Par note du 27 février 2006, la directrice générale du personnel et de l'administration a demandé au Conseil général des ponts et chaussées de diligenter une **mission d'expertise** et de **propositions en vue d'un rapprochement des corps civils des affaires maritimes et des corps équipement.**

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n°2006-0064-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

J'attire votre attention sur le souhait de la directrice générale de disposer du rapport final pour la fin du mois de juin 2006.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 1<sup>ère</sup> section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission à la directrice générale du personnel et de l'administration.

Claude MARTINAND

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
télécopie :  
01 40 81 23 24  
courriel :  
cgpc-sg  
@equipement.gouv.fr

Copies à :

M. le Président et M. le Secrétaire de la 1<sup>ère</sup> section  
Mme la Présidente et Mme la Secrétaire de la 2<sup>ème</sup> section

## SOMMAIRE

<b><u>I CONDUITE DE LA MISSION</u></b>	p.6
1.1 La commande	p.6
1.2 Une perspective élargie.	p.6
1.2.1 La réforme des cadres statutaires dans la Fonction publique.	p.7
1.2.2 La démarche interministérielle sur les métiers de l'Etat.	p.7
1.2.3 La refondation du ministère	p.7
1.2.4 Les réorganisations administratives internes	p.8
1.3 Une analyse statutaire diversifiée	p.9
1.4 La consultation des organisations syndicales	p.10
<b><u>II UNE ORIGINALITE STATUTAIRE AUX EFFETS CONTRASTES.</u></b>	p.12
2.1 La référence aux statuts-type.	p.12
2.2 L'affirmation persistante d' un particularisme.	p.12
2.3 La recherche d'une synthèse entre spécialités et polyvalence.	p.13
2.4 Des modes de recrutement propres.	p.14
2.4.1 Les personnels de la filière administrative.	
2.4.2 Les spécificités des procédures de recrutement de la filière technique.	p.14
2.4.3 Le ciblage des anciens navigants.	p.14
2.5 Une formation professionnelle également spécifique.	p.16
2.5.1 Un centre professionnel dédié.	p.16
2.5.2 Une formation spéciale aux techniques de gestion du régime social des marins.	p.17
2.6 Une dynamique qui s'essouffle.	p.17
2.6.1 Le défaut de masse critique.	p.18
2.6.2 Un régime indemnitaire peu avantageux.	p.19
2.6.3 Une identification des profils d'inégale pertinence.	p.21
2.7 Les mesures de rapprochement réalisées.	p.24

2.7.1 Le rattrapage des primes.	p.24
2.7.2 Les modalités de promotion à l'intérieur des corps.	p.25
2.7.3 Les modalités de promotion entre les corps.	p.25
<b><u>III LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION : TROIS PISTES RETENUES.</u></b>	p.26
3.1 La consolidation de la spécificité statutaire dans un cadre élargi.	p.27
3.1.1 Les avantages.	p.27
3.1.2 Les inconvénients.	p.28
3.2 La ventilation des trois corps maritimes dans un nombre limité de corps d'accueil à vocation soit administrative soit technique.	p.28
3.2.1 Les avantages.	p.28
3.2.2 Les inconvénients.	p.29
3.3 La préservation d'une filière maritime dans le cadre d'une gestion intégrée.	p.31
3.3.1 L'exemple de gestion des personnels maritimes douaniers.	p.32
3.3.2 Les conséquences sur le recrutement et la formation des personnels maritimes.	p.33
3.3.3 l'impact sur les CAP et sur la gestion.	p.36
3.3.4 Une préservation ciblée des emplois fonctionnels de Conseillers des Affaires Maritimes.	p.37
3.3.5 Les primes.	p.37
3.3.6 Le maintien du bénéfice du "B pension".	p.38
3.3.7 Une mesure exceptionnelle de promotion pour les syndicats des gens de mer.	p.38
<b><u>Annexes</u></b>	
- Annexe 1 : lettre de saisine du CGPC par la DGPA du 27 février 2006	p.40
- Annexe 2 : personnes rencontrées	p.42

## **I CONDUITE DE LA MISSION**

### **1.1 La commande.**

Par lettre du 27 février 2006, la directrice générale du personnel et de l'administration du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a demandé au vice-président du conseil général des ponts et chaussées de diligenter une mission d'expertise et de propositions en vue d'un rapprochement des corps civils des affaires maritimes et des corps « équipement ».

Ce dernier a confié la mission, enregistrée sous le n°004627-01<sup>1</sup> dans le système de gestion des affaires du CGPC, à Jean-Claude Diquet et à Marie-Françoise Simon-Rovetto, par courrier du 27 mars 2006.

L'exposé de la commande mentionnait les trois corps suivants :

- les inspecteurs des affaires maritimes, corps de catégorie A, ci-après désigné par le sigle IAM ;
- les contrôleurs des affaires maritimes, corps de catégorie B, ci-après désignés par le sigle CAM ;
- les syndics des gens de mer, corps de catégorie C, ci-après désignés par le sigle SGM ou dénommés « *syndics* ».

Ils sont également mentionnés par les expressions « *les corps maritimes* » ou « *les trois corps* » dans le présent rapport.

La DGPA soulignait qu'en dépit de leurs spécificités, ces statuts étaient très proches des statuts-type à vocation administrative, favorisant l'hypothèse d'une intégration des agents relevant de la filière administrative<sup>2</sup> existant dans chacun d'eux. Les IAM concernés pourraient ainsi être versés dans le corps des attachés de services déconcentrés<sup>3</sup> de l'équipement, les CAM dans celui des secrétaires administratifs et les syndics dans celui des adjoints administratifs. En revanche, le traitement des agents appartenant à la filière technique, également présente dans les trois corps, soulevait une difficulté conduisant à envisager d'autres options pour eux.

En considération de ces éléments de contrainte, il était demandé aux missionnaires d'examiner « toutes propositions » tendant au rapprochement « *partiel ou total* » de ces trois corps avec des corps de l'équipement.

### **1.2 Une perspective élargie.**

---

<sup>1</sup> Cette référence correspond à l'enregistrement Sigmanet mais la lettre de mission mentionnait le n° 2006.0064.01 20

<sup>2</sup> Le terme « filière » est employé ci-après à titre générique, le statut des IAM retenant la dénomination d'« option », les statuts des CAM et SGM celle de « spécialité ».

<sup>3</sup> Aujourd'hui en voie de fusionner avec le corps des attachés d'administration centrale, comme c'est déjà le cas pour les corps des SA et des adjoints de l'équipement.

Les rapporteurs ont retenu une interprétation large de cette commande ouverte et inscrit leur réflexion dans un cadre général qui prend en compte plusieurs lignes de force de la réforme administrative.

### 1.2.1 La réforme des cadres statutaires dans la Fonction publique.

Ils ont, d'abord, situé la démarche dans le cadre des orientations définies par la direction générale de l'administration et de la fonction publique (DGAFP) en vue d'une simplification de la structure statutaire de l'ensemble des corps actuels et de leur regroupement dans 28 cadres identifiés dans six filières professionnelles. Constatant que plusieurs mesures se succèdent, depuis 2002, en faveur d'un rétablissement de la parité de traitement entre les trois corps maritimes et les corps administratifs de référence, ils ont considéré que les opérations de « rapprochement » à prévoir devaient, **désormais, déboucher sur une fusion effective**. Comme il existe un profond déséquilibre quantitatif entre les effectifs des corps maritimes et ceux de la plupart des corps de l'équipement passés en revue, ils postulent que les opérations de « fusion », devraient, dans le cas d'espèce, prendre **la forme d'une intégration** des IAM, CAM et syndics dans des corps d'accueil numériquement plus importants.

### 1.2.2 La démarche interministérielle sur les métiers de l'Etat.

Par ailleurs, ils ont placé leur réflexion dans la ligne des travaux du répertoire interministériel des métiers de l'Etat (RIME). Ils ont constaté, à cet égard, que les diverses missions aujourd'hui dévolues aux agents des trois corps relevaient de plusieurs des 23 domaines fonctionnels identifiés, ceux de la « *sécurité* », du « *contrôle* », du « *territoire et développement durable* », de l'« *administration générale* », des « *ressources humaines* » et même de la « *logistique <sup>4</sup>immobilière et technique* » avec, toutefois, une prédominance marquée pour les fonctions de « *contrôle* ». **Celles-ci devraient constituer l'axe autour duquel pourraient s'articuler, à l'avenir, les évolutions fonctionnelles ou statutaires de ces emplois**. Ils en ont tiré la conclusion que le contexte d'évolution demeurant aujourd'hui ouvert, les mesures à prendre dans le court terme, en vue d'un rapprochement des corps maritimes et des corps de l'équipement, ne devait en aucun cas obérer l'avenir.

### 1.2.3 La refondation du ministère.

En effet, dans la perspective tracée par la refondation du ministère des transports et de l'équipement, la question de l'évolution des corps maritimes spécifiques n'est pas détachable de celle des missions qui seront, à terme, dévolues à ce département ministériel dans deux domaines stratégiques de l'action de l'Etat :

- la sécurité maritime,
- la protection des milieux aquatiques et des espaces littoraux.

Le premier sujet renvoie à la problématique de l'action de l'Etat en mer.

Celle-ci est organisée aujourd'hui sur le fondement d'une coopération interministérielle faisant appel aux moyens des administrations concernées, gendarmerie, marine nationale, sécurité civile, affaires maritimes et douanes, et dans le cadre d'une coordination assurée par l'autorité militaire. Il est par conséquent indispensable que les voies d'évolution statutaire des

---

<sup>4</sup> Cf l'emploi de référence dénommé « conducteur de moyens nautiques »

IAM, CAM et syndic préservent les missions particulières qui leur incombent en matière de police des pêches, de contrôle des normes de sécurité et de sûreté des navires et de la navigation, de prévention des pollutions marines.

Et, qu'ultérieurement, ces éléments de compétences demeurent clairement identifiés dans les corps d'accueil, de manière à répondre à toute éventualité de réorganisation ou de recomposition des services chargés de ces tâches.

Le second sujet appelle la question de la répartition des compétences dévolues aux ministères des transports et de l'équipement, de l'agriculture et de l'écologie en matière de développement durable sur le littoral.

Les rapporteurs remarquent qu'il n'est pas fait mention dans la lettre de saisine d'une particularité forte de deux des trois corps maritimes, l'existence, à côté des options « *administrative* » et « *technique* », d'une troisième filière « *halieutique* » relative à la mise en valeur des ressources vivantes de la mer. Cette dernière n'a pratiquement pas eu de portée concrète pour le corps des IAM. En effet, il n'y eut qu'une session de recrutement en 1993 dans l'option « *scientifique* », portant sur l'ouverture de deux postes et l'un des agents recrutés n'exerce plus, aujourd'hui, dans le cadre de cette mission. Au niveau B, la situation est moins défavorable et atteste du besoin de compétences dans ce champ de l'action publique. Alors que la spécialité « *pêches, cultures marines et environnement* » ne figurait pas dans le statut des CAM avant les aménagements apportés en 2000, trois séries de concours d'accès interne et externe à ce corps ont été organisées depuis 2001, la dernière au cours de la présente année, et ont abouti à l'admission de 12 contrôleurs chargés des pêches.

Les missionnaires ont estimé que l'avenir de la filière halieutique ne pouvait être traitée par défaut, à la marge d'une analyse principalement axée sur le traitement de la filière technique des trois corps et méritait une étude prospective par elle-même. Ils n'ont donc pas retenu ce sujet dans leur étude. Toutefois, dans le cadre des aménagements statutaires proposés ci-après, ils préconisent de conserver la possibilité d'ouvrir des sessions de recrutement au profit de cette filière, en attendant d'éventuels réaménagements des coopérations établies entre les trois départements ministériels en cause.

#### 1.2.4 Les réorganisations administratives internes.

La mission a également pris en compte des réformes administratives en cours ou envisagées au sein du ministère.

Les rapporteurs ont intégré dans leur analyse l'éventualité d'un regroupement de la « *famille* » des services à vocation maritime et portuaire, dans la ligne évoquée par le Ministre et se sont référés aux conclusions du rapport du CGPC et de l'IGSAM n° 2005.0197.01, relatif à la réorganisation du ministère dans le champ maritime et réalisé par MM J-Y HAMON, J-M HAMON et R GENEVOIS.

De même, l'étude conjointe CGPC-IGSAM en cours, relative aux conditions d'intégration des inspecteurs du travail maritime dans l'organisation de l'inspection du travail des transports, à laquelle participe l'un des deux rapporteurs, a nourri la réflexion car elle renvoie à une problématique commune, la nécessité de concilier l'exigence d'une plus grande rationalité administrative avec le respect d'une spécificité professionnelle maritime bien comprise.

. En outre, une attention a été portée à la réforme du corps militaire des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes (OCTAAM) engagée par le ministère de la défense. En réalité, au stade où en est le projet, il n'est pas possible d'apprécier l'incidence que pourrait avoir une restructuration de ce corps sur l'activité des corps civils maritimes, notamment celui des IAM. En ce domaine, les rapporteurs ont refusé que leur mission soit prétexte à relancer la question du positionnement des IAM par rapport aux administrateurs des affaires maritimes comme l'évoquaient les organisations syndicales rencontrées. Le seul élément d'appréciation qu'ils se sont autorisés, s'agissant du devenir des corps militaires<sup>5</sup> des affaires maritimes, porte sur le fait que l'une des options d'évolution envisagées pour les OCTAAM consisterait à fondre plusieurs corps dans une nouvelle unité statutaire qui conserverait la caractéristique originelle de ce corps, à savoir une compétence double, technique et administrative.

### **1.3 Une analyse statutaire diversifiée.**

Au delà des trois corps des attachés, secrétaires administratifs et adjoints de l'équipement, les rapporteurs ont multiplié les références statutaires, poursuivant plusieurs objectifs qui correspondent à différentes pistes d'évolution.

A titre préalable, ils ont exclu du champ de leur analyse les corps des inspecteurs et contrôleurs du travail, même si la filière administrative des trois corps maritimes recouvre des attributions en matière de réglementation du travail maritime, car ces deux corps à vocation interministérielle sont régis par un dispositif statutaire de l'inspection du travail qui est unique, quelque soit l'organisation administrative propre à chaque ministère, et qui repose sur la dévolution à ses membres de prérogatives exceptionnelles et exclusives.

Ils ont voulu disposer d'un tableau exhaustif des corps techniques d'exploitation ou de contrôle<sup>6</sup> de l'équipement susceptibles d'offrir un cadre d'accueil aux IAM, CAM ou syndicats de la filière *technique*. Ils ont procédé à une première sélection des 14 corps répertoriés, pour écarter les statuts définissant des missions trop ciblées, comme ceux des dessinateurs et qui représentent des effectifs tels qu'une fusion avec l'un des corps maritimes n'apporterait pas d'avantage significatif de gestion, comme le corps des géomètres, ou ceux des délégués et des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

A l'issue de cet exercice, ont été retenus :

- pour la catégorie A, le seul corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat ;
- pour la catégorie B, les techniciens supérieurs de l'équipement, les contrôleurs des travaux publics de l'Etat et les contrôleurs des transports terrestres ;
- pour la catégorie C, les agents des services techniques, les experts techniques des services techniques, les agents d'exploitation et les chefs d'équipe des travaux publics de l'Etat.

---

<sup>5</sup> Administrateurs des affaires maritimes, officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, professeurs de l'enseignement maritime.

<sup>6</sup> Ces corps de contrôle sont classés dans la filière administrative.

Ils ont également cherché à évaluer la faisabilité d'un regroupement en un corps spécialisé unique, par catégorie, de différents corps civils exerçant dans un champ maritime élargi et se sont, à ce titre, intéressés aux statuts des officiers de ports et officiers de ports adjoints, des professeurs techniques de l'enseignement maritime, des adjoints administratifs des affaires maritimes et, à nouveau, à celui des chefs d'équipe et agents d'exploitation des TPE voies navigables – ports maritimes.

Ils ont enfin sélectionné des précédents de création ou de refonte de statuts comprenant des spécialités fortement différenciées qui offrent une diversité de solutions ayant, chacune, une exemplarité :

- la réforme opérée en 2004 du corps interministériel des architectes et urbanistes de l'Etat (AUE), issu de la fusion des anciens urbanistes de l'Etat avec les architectes des bâtiments de France et partagé statutairement en deux spécialités dont l'une, (Urbanisme-aménagement) est rattachée au ministère de l'équipement et l'autre, (Patrimoine), au ministère de la culture ;

- l'organisation du corps des contrôleurs des TPE, comprenant, depuis la fusion opérée en 1992, trois filières d'inégal poids numérique respectivement dédiées à l'aménagement des infrastructures de transport, à la navigation fluviale et à l'entretien des phares et balises ;

- les conditions d'intégration des personnels de l'association pour la gérance des écoles de formation maritime et aquacole (AGEMA) prévoyant, en 2001, la ventilation théorique de ces agents dans pas moins de 13 corps d'accueil relevant du ministère de l'équipement ou de l'agriculture ;

- le traitement des personnels embarqués des douanes affectés dans les trois directions régionales de façade maritime créées en 2005.

Sans préjuger de l'avenir de ce corps militaire, ils ont par ailleurs examiné le statut des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes tel qu'il existe aujourd'hui, car, au contraire des cas mentionnés ci-dessus, il a été conçu pour identifier une fonction polyvalente associant, dans une filière unique, compétences techniques et compétences administratives.

#### **1.4 La consultation des organisations syndicales.**

La DGPA indiquait, dans sa commande, que les représentants des personnels des trois corps maritimes, initialement réticents à la perspective d'un rapprochement avec des corps de l'équipement, considéraient désormais favorablement une orientation qui offrirait des perspectives de carrière et de traitement plus avantageuses.

Les missionnaires ont rencontré toutes les organisations syndicales présentes au sein de ces corps, y compris celle qui ne siège pas dans les instances paritaires.

En revanche, à ce stade de réflexion, ils se sont abstenus d'approcher les syndicats représentatifs des divers corps d'accueil pressentis dans chacune des hypothèses d'évolution, dès lors qu'ils étaient distincts des organisations représentant le personnel des corps maritimes.



La consultation ciblée ainsi réalisée permet de confirmer **l'existence d'un agrément général** sur l'hypothèse d'un rapprochement qui prendrait la forme d'une intégration dans un corps de l'équipement.

Au delà de cette position favorable de principe, les modalités de transformation souhaitées, quand elles ont été exprimées, **dessinent des stratégies différentes** dont on doit souligner, cependant, **qu'elles ne sont pas inconciliables entre elles**.

La première consisterait à intégrer sans délai les agents des trois corps maritimes relevant de la filière administrative dans les corps administratifs précités, de manière à offrir au plus tôt à ces derniers, notamment à ceux de la catégorie A, des opportunités de carrière renouvelées. L'opération, techniquement aisée à réaliser, aurait une valeur d'expérimentation qui serait utile, dans une phase ultérieure, pour traiter le cas des agents relevant de la filière technique. Ces derniers, dans cette attente, demeureraient dans les corps actuels.

La deuxième viserait à répartir les IAM entre le corps des attachés, pour ceux qui relèvent de l'option administrative et le corps des ITPE, pour ceux qui relèvent de l'option technique. Mais force est de constater qu'il s'agit là de la seule mesure concrète évoquée, aucun autre corps d'accueil n'étant expressément mentionné, y compris dans les catégories B et C qui offrent pourtant un panel d'options plus fourni.

La troisième privilégie la préservation d'une identité maritime. La compétence acquise dans le cadre de l'option ou de la filière technique ne rendrait pas compte de la somme des savoirs et savoir-faire requis par le particularisme des gens de mer et de leur environnement juridique. Cette observation justifierait le maintien d'une « *technicité administrative* » spécifique qui rendrait nécessaire le maintien d'une gestion commune des différentes filières au sein d'un même corps.

On souligne, enfin, qu'aucune modalité concrète n'a été avancée concernant le devenir de la filière halieutique.

\*  
\* \*

## **II UNE ORIGINALITE STATUTAIRE AUX EFFETS CONTRASTES.**

### **2.1 La référence aux statuts-type.**

Les statuts actuels des trois corps résultent de dispositions récentes. Le statut particulier des IAM a été modifié pour la dernière fois par le décret n°97-1028 du 5 novembre 1997 et ceux des CAM et SGM, respectivement par les décrets n°2000-508 du 8 juin 2000 et n°2000-572 du 26 juin 2000. Ces textes consacrent un profil de corps calqué sur les statuts-types A, B et C.

### **2.2 L'affirmation persistante d'un particularisme.**

Ces dispositions n'en reflètent pas moins l'aboutissement d'un processus caractérisé par le maintien d'un fort particularisme statutaire.

- Le statut des inspecteurs des affaires maritimes est le produit de l'intégration réalisée en 1992 du corps *des attachés des affaires maritimes* institué en 1984, des *inspecteurs de la navigation et du travail maritime* recrutés en application d'un décret du 26 mars 1909 et sous certaines conditions, de *techniciens experts du service de navigation maritime*, agents contractuels recrutés en application d'un arrêté du 10 septembre 1974.

- Le statut des contrôleurs des affaires maritimes résulte de la fusion, en 2000, du corps des *personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes* (PEASAM) institué par le décret n°77-1142 du 5 octobre 1977 qui avait, lui même, intégré le corps des *personnels de surveillance des pêches maritimes* créé en 1960, du corps des *techniciens des cultures marines* créé en 1965 et du corps des contrôleurs des affaires maritimes régi par le décret n°79-97 du 25 janvier 1979 qui avait, précédemment, accueilli le corps des *secrétaires administratifs des affaires maritimes* institué en 1975.

- Pour sa part, le statut des syndics des gens de mer réaménage une nouvelle fois un cadre statutaire ainsi dénommé depuis 1926 et y reclasse les personnels d'exécution et de maîtrise des PEASAM ainsi que des *adjoints administratifs des affaires maritimes*.

Le mouvement tendanciel au regroupement des corps maritimes qui s'est opéré sur la durée, avec une forte accélération dans la dernière décennie, conduisant à passer de 9 entités à 3, s'est effectué selon une constante, le souci de préserver l'identité maritime. Ces différentes mesures ont, en effet, toutes concouru à pérenniser plusieurs principes.

- Elles définissent un périmètre de gestion administrative strictement limité aux services de l'administration maritime, en réservant de façon presque exclusive aux personnels de ces services les modalités de promotion interne et de passerelles entre corps.

- Elles aménagent des conditions de recrutement préférentielles au bénéfice des professionnels du secteur en ciblant les anciens navigants de la marine marchande et de la marine nationale.

- Par une implication directe ou diffuse des différents corps dans les missions de police, elles confirment leur vocation générale à intervenir dans les champs du contrôle, ce qui justifie qu'à l'exception des anciens corps des secrétaires administratifs et des attachés des affaires maritimes, tous les statuts évoqués ci-dessus prévoient que les agents soient assermentés, et que, dans certaines circonstances, ils soient astreints à porter l'uniforme ou autorisés à porter une arme.

- Elles préservent le bénéfice du service actif qui permet à un agent de percevoir sa pension de retraite dès l'âge de 55 ans s'il a accompli au moins 15 ans de services dans des emplois de la « catégorie active » qui recouvre notamment les postes embarqués.

- Elles renforcent, au fil du temps, la vocation des corps maritimes à exercer des fonctions polyvalentes. La préoccupation est ancienne. Elle se révèle, d'abord, par le rappel de leur vocation à exercer dans l'ensemble du domaine d'intervention de l'administration de la marine marchande, y compris à l'ENIM, dans les établissements d'enseignement maritime et dans les services maritimes des missions diplomatiques et des postes consulaires. Elle se traduit ensuite, par la propension à déterminer un éventail d'attributions particulièrement étendu, et cela, pas seulement au bénéfice des corps de catégorie A. L'illustre, par exemple, le statut des syndics de 1984 qui donnait aux agents compétence à la fois pour la gestion administrative des marins et des navires, pour la police des pêches et de la navigation et pour le contrôle technique des navires. Ou encore le statut des techniciens des cultures marines de 1997 qui conférait à ceux-ci les « *attributions halieutiques, techniques et administratives relatives aux cultures marines* ». Cette tendance était parfois renforcée par une clause prévoyant que les personnels avaient la capacité -et l'obligation- d'exercer, à titre accessoire, des tâches étrangères à l'objet de leur mission, à l'image des PEASAM qui pouvaient être employés à la surveillance à terre, ou des personnels de surveillance des pêches maritimes qui étaient susceptibles d'effectuer des opérations de contrôle technique des navires.

### **2.3 La recherche d'une synthèse entre spécialités et polyvalence.**

Une analyse des métiers des services déconcentrés des affaires maritimes a permis, dans les années 90, de dégager trois filières principales de compétences :

- une filière « *navigation* » pour répondre aux besoins de surveillance, de police et de sécurité,

- une filière « *contrôle des pêches* »,

- une filière « *application du droit social / administration générale* » dont l'ENIM était complètement partie prenante.

Toutefois, ainsi que l'expliquait la direction des gens de mer et de l'administration générale dans une lettre du 26 novembre 1996 adressée à la direction générale de la fonction publique et à la direction du budget, "*dans l'organisation du travail qui prévaut actuellement, un agent- à tout niveau de responsabilité, embarqué ou à terre – peut prendre en charge ces trois filières, soit parallèlement pour répondre à une mission précise, soit successivement dans le temps et/ou le déroulement de sa carrière. La meilleure réponse apportée aux demandes des administrés passe par la mise en oeuvre de cette polyvalence particulière : c'est le fondement de l'identité des affaires maritimes.*"

L'émergence de spécialités à l'intérieur d'un même corps, apparue dans le statut des contrôleurs des affaires maritimes de 1979 et systématisée lors du dernier réaménagement statutaire, ne traduisait donc pas seulement les effets d'une concentration sur les trois corps actuels des 9 entités précédentes, mais reflétait bien la conception spécifique des modes

d'intervention de cette administration. Le glissement observé entre le statut des CAM de 1979 et celui de 2000 est d'ailleurs révélateur de cette exigence.

Tandis que le premier introduisait la notion de « *branches* » administrative et technique, et classait les personnels dans l'une ou l'autre de ces filières, le second lui substituait la notion plus souple d'« *option* » ou de « *spécialité* », pour qualifier un domaine d'intervention « *principal* », mais non exclusif.

Pour concilier spécialisation et polyvalence, les trois corps maritimes comportent donc, chacun, une option ou spécialité « *administrative* » qui recouvre des compétences en matière d'administration générale et de réglementation sociale et une option ou spécialité « *technique* », comprenant des fonctions de contrôle technique des navires et l'exercice de pouvoirs de contrôle et de police dans les domaines de la sécurité des navires, de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de l'habitabilité à bord des navires et de la prévention de la pollution.

**Cette dualité de compétences, qui n'a pas d'équivalent dans la fonction publique, en dehors de corps militaires<sup>7</sup>, a été encore accentuée par la création d'une troisième filière halieutique.** Comme il a été mentionné, les IAM ont ainsi bénéficié, dès leur création en 1992, d'une option « *scientifique* » relative à la protection et à la mise en valeur des ressources vivantes de la mer et une spécialité "*pêches, cultures marines et environnement*" a été introduite en 2000 dans le statut des contrôleurs des affaires maritimes.

## **2.4 Des modes de recrutement propres.**

Les modalités de recrutement se caractérisent par une grande diversité -d'autant plus remarquable que les postes offerts à chaque session sont en nombre très modeste- et par l'importance accordée aux matières à composante maritime.

Il y a en effet autant de concours que d'options ou de spécialités au sein de chaque statut.

### 2.4.1 Les personnels de la spécialité administrative.

Les IAM de l'option administrative sont désormais recrutés par la voie des IRA et les concours externes et internes de recrutement des contrôleurs des affaires maritimes et des syndicats des gens de mer sont calqués sur ceux des secrétaires administratifs et adjoints administratifs.

### 2.4.2 Les spécificités des procédures de recrutement de la filière technique.

#### **Les inspecteurs des affaires maritimes :**

Si les conditions d'admission à concourir pour l'option technique sont identiques à celles requises pour les concours externes d'entrée aux instituts régionaux d'administration, les épreuves sont régies par des modalités propres.

-Les épreuves écrites d'admissibilité comprennent :

- une composition portant sur un sujet d'ordre général relatif aux problèmes économiques, culturels ou sociaux du monde contemporain,

---

<sup>7</sup> L'organisation des activités maritimes des agents des douanes offre également un exemple de dualité qui sera examiné §3.3.1.

- une épreuve constituée d'une série de questions avec choix multiples destinée à évaluer les connaissances des candidats en mathématiques, physique, résistance des matériaux, mécanique et vibration,

- une épreuve portant, au choix, sur l'électronique, la thermodynamique et les propriétés de la matière, l'hydrodynamique navale, les machines thermiques, les méthodes mécaniques et de programmation, la théorie et la construction des navires, les machines marines et automatiques, l'exploitation et la sécurité du navire ;

- enfin une épreuve écrite de langue étrangère.

- Les épreuves orales d'admission consistent en une conversation avec le jury à partir d'un exposé et une épreuve orale de langue étrangère.

Le concours interne est bâti sur le même schéma, mais il ne comprend pas l'équivalent de la troisième épreuve écrite à caractère technique.

S'ajoutent, pour les deux concours, des épreuves facultatives d'éducation physique, d'informatique et de langue étrangère.

Le recrutement au choix s'opère à partir d'une liste d'aptitude ouverte aux CAM de classe exceptionnelle et aux officiers de port adjoints.

#### **-Les contrôleurs des affaires maritimes :**

Les conditions pour concourir dans la spécialité « *navigation et sécurité* » sont, comme celles de la spécialité « *pêche, cultures marines et environnement* », identiques à celles des autres concours de catégorie B.

- Les épreuves écrites d'admissibilité comprennent:

- une note de synthèse,
- une épreuve à caractère technique,
- une épreuve de mathématiques.

Pour les deux concours, l'épreuve technique porte sur les connaissances en matière de navigation maritime, de mécanique marine et de sécurité.

- Les épreuves orales d'admission comportent une conversation avec le jury, et une interrogation à partir de la description d'une situation posant des problèmes d'ordre technique professionnel et relationnel. S'y s'ajoute une épreuve destinée à apprécier la condition physique des candidats.

Le recrutement au choix s'opère par inscription sur une liste d'aptitude ouverte aux syndicats des gens de mer.

#### **Les syndicats des gens de mer :**

- Les épreuves d'admissibilité de la spécialité « *navigation et sécurité* » comprennent:

- un jeu de questions-réponses destinées à apprécier les connaissances générales et les qualités rédactionnelles du candidat,

- une liste de questions à choix multiples destinées à vérifier les connaissances de base en matière d'orthographe, de vocabulaire, de grammaire et de

mathématiques et les capacités du candidat à suivre un raisonnement logique,

- un jeu de questions techniques à réponses courtes relatives à la navigation maritime, à la mécanique marine et à la sécurité.

- Les épreuves d'admission consistent, principalement, en une présentation orale de l'analyse d'une situation concrète et en une discussion avec le jury. Elle est complétée par des épreuves sportives permettant d'apprécier la condition physique des candidats et par une épreuve facultative de langue étrangère.

Le concours interne n'a en fait plus lieu d'être, compte-tenu du projet de passage des agents administratifs « mer » dans le nouveau corps des adjoints administratifs de l'équipement.

### 2.4.3 Le ciblage des anciens navigants.

Comme on l'a déjà souligné, une autre source du particularisme des recrutements réside dans la possibilité de concourir ouverte aux diplômés ou brevetés de la marine nationale et de la marine marchande, au même titre que les qualifications normalement requises pour les concours d'accès à la fonction publique. A noter, de plus, que les personnels militaires de la marine nationale, en activité ou récemment rayés des contrôles bénéficient d'une possibilité exceptionnelle de postuler aux concours internes.

## **2.5 Une formation professionnelle également spécifique.**

### 2.5.1 Un centre professionnel dédié.

La formation initiale et continue est assurée par l'organisme spécialement chargé de la formation des personnels maritimes, le Groupe-Ecoles-Centre de formation des affaires maritimes (GE-CFDAM), dans ses sites de Bordeaux et de Nantes. Elle répond à un programme précis fixé dans un référentiel pédagogique lui-même validé et actualisé par le Conseil de perfectionnement des affaires maritimes.

Certaines actions de formation continue peuvent déboucher sur une formation qualifiante, notamment pour les agents en charge des missions de sécurité des navires et de sauvetage en mer ou pour ceux qui sont affectés dans les unités navales de contrôle et de surveillance.

Le statut des corps des affaires maritimes prévoit la possibilité de passer d'une option ou spécialité à une autre par une formation adaptée.

### **Les inspecteurs des affaires maritimes :**

-Ceux qui ont choisi l'option administrative reçoivent, en complément de leur cursus dans un IRA, une formation maritime d'une durée de 33 semaines dont 23 d'enseignement théorique.

-Les IAM de l'option technique qui vont exercer les missions de contrôle des navires correspondant à la fonction dite d' « *inspection de sécurité des navires* » bénéficient d'une formation initiale par modules autour des cycles thématiques suivants:

- technologie du navire,
- formation maritime,
- réglementation de la sécurité des navires,

- assistance – sauvetage – CROSS,
- administration des affaires maritimes,
- langues étrangères.

Le déroulement de la scolarité et la répartition des enseignements au long des 16/18 mois de formation initiale s'effectuent suivant une progression, avec une première partie qui porte sur l'apprentissage de la technologie du navire, et une seconde sur celui de la réglementation de la sécurité des navires. Des embarquements sont intégrés à la formation initiale, les anciens navigants et les inspecteurs des affaires maritimes recrutés au choix ayant une formation adaptée à leurs besoins spécifiques.

### **Les contrôleurs des affaires maritimes :**

Ils reçoivent une formation initiale théorique et pratique. La formation débute par un module théorique commun aux trois spécialités, destiné à offrir une connaissance générale des techniques administratives du monde maritime et des règles administratives propres à ce secteur, d'une durée de 84 heures. Le module, réparti sur trois semaines, est ponctué par des stages dans les services.

Les stagiaires reçoivent en outre une formation spécifique pratique correspondant à la spécialité choisie au moment du concours et portant la durée totale de la formation à 28 semaines.

### **Les syndics des gens de mer :**

Ils reçoivent également une formation initiale théorique et pratique composée d'un module commun aux deux spécialités d'une durée de 6 semaines, dont trois d'enseignement théorique, destiné à offrir aux stagiaires une connaissance générale des règles et techniques administratives du monde maritime et d'un module de spécialité d'une durée de 21 semaines, portant la durée totale de la formation à 27 semaines.

Comme pour les IAM, des aménagements peuvent être apportés aux cursus B et C pour les stagiaires justifiant déjà d'acquis dans les matières concernées.

#### 2.5.2 Une formation spéciale aux techniques de gestion du régime social des marins.

Des formations spécialement dédiées aux opérations de liquidation des prestations dispensées par l'ENIM viennent compléter ces modules pour certains agents appelés à remplir des fonctions bien ciblées.

### **2.6 Une dynamique qui s'essouffle.**

Si, dans les premières années de mise en œuvre, la fusion des corps affaires maritimes a permis d'insuffler une certaine dynamique de promotion au bénéfice des diverses catégories d'agents accueillis dans les nouveaux corps, cette réforme a montré rapidement ses limites, justifiant aujourd'hui d'engager, dans le cadre plus vaste du ministère des transports et de l'équipement, une nouvelle étape d'aménagement du dispositif.

Trois éléments méritent particulièrement d'être pris en considération.

### 2.6.1 Le défaut de masse critique.

Le tableau ci-après permet de dégager un ordre de grandeur des emplois dédiés aux fonctions maritimes au sein du ministère des transports et de l'équipement.<sup>8</sup>

<i>Corps</i>	<i>Socle 2006 ETPT</i>	<i>ENIM effectifs</i>	<i>Hors périmètre</i>
Catégorie A (1) inspecteurs des affaires maritimes, emplois de conseillers des affaires maritimes et techniciens experts de la sécurité maritime et de la sûreté de la navigation maritime	168	5	2
<u>autres personnels civils de catégorie A</u> (2) - professeurs techniques de l'enseignement maritime - officiers de port	55 36	-	67
Personnels militaires de catégorie A : - administrateurs des affaires maritimes -OCTAAM -professeurs de l'enseignement maritime	159 92 69		
Catégorie B contrôleurs des affaires maritimes	420	120	1
<u>autres personnels</u> -officiers de port adjoints -contrôleurs TPE phares et balises-sécurité maritime	155 (230)		168 (Ports Autonomes)
Catégorie C -syndics des gens de mer et agents administratifs des services déconcentrés -gardiens de phares,	562	219	

<sup>8</sup>ETPT : équivalents travaillés plein temps.



<i>Corps</i>	<i>Socle 2006 ETPT</i>	<i>ENIM effectifs</i>	<i>Hors périmètre</i>
auxiliaires des phares et balises, auxiliaires des ports-marins du dragage et du balisage	15 372		
TOTAL	2333	344	238

Sur un ensemble d'un peu plus de 3000 agents, les personnels des trois corps maritimes objet du présent rapport représentent donc un effectif total de l'ordre de 1500 personnes, ce qui leur assure une proportion majoritaire mais sans effet pertinent pour la gestion de chaque corps, en particulier pour celui de la catégorie A qui ne totalise que 175 IAM.

Ces derniers pâtissent particulièrement de l'étroitesse des postes de débouchés « mer » et de la segmentation persistante entre leur corps et les corps de l'équipement de même niveau. puisque, en particulier, elle ne permet pas une mesure de détachement en cascade, d'abord dans un corps, puis sur un emploi fonctionnel.

A cet égard, le corps des IAM n'a pas pleinement répondu aux attentes formulées par les personnels lors de sa création d'affirmer ce nouveau statut comme un corps d'encadrement susceptible de faire pendant, au plan civil, au corps des administrateurs des affaires maritimes. Mais si le niveau exigé pour les épreuves du concours de l'option technique montrait cette volonté, le recrutement au niveau des IRA constituait un "handicap" à cet objectif, face à un corps de catégorie A+.

Réciproquement, et d'une manière générale pour les trois catégories, il est difficile pour des personnels sous statut équipement d'occuper des postes dans le réseau des affaires maritimes, ce qui nuit à l'attractivité de ces derniers et à une diversification des expériences.

Le défaut de masse critique entraîne une seconde conséquence, commune à l'ensemble des corps des affaires maritimes : il n'a pas favorisé un traitement indemnitaire analogue à celui de corps bénéficiant du poids du nombre.

### 2.6.2 Un régime indemnitaire peu avantageux.

Dans les services déconcentrés, le régime indemnitaire des corps administratifs "équipement" est le suivant :

-indemnité d'administration et de technicité (décret n°2002-61 du 14 janvier 2002 modifié par le décret n°2004-1267 du 23 novembre 2004; arrêté du 14 janvier 2002 modifié par l'arrêté du 23 novembre 2004; arrêté du 8 février 2002 modifié par l'arrêté du 15 avril 2005)

-indemnitaire forfaitaire pour travaux supplémentaires des services déconcentrés (décret n°2002-63 du 14 janvier 2002; arrêté du 14 janvier 2002 modifié par l'arrêté du 26 mai 2003; arrêté du 8 février 2002 modifié par l'arrêté du 15 avril 2005)

-indemnité de polyvalence (décret n°98-941 du 20 octobre 1998; arrêté du 20 octobre 1998)

En regard, le régime indemnitaire des personnels des affaires maritimes se présente comme suit .

### - Les inspecteurs des affaires maritimes :

- indemnité pour travaux supplémentaires et sujétions spéciales (décret 96-88 du 2 février 1996 et arrêté du 14 décembre 2001) qui varie selon que l'affectation a lieu en administration centrale, en services déconcentrés ou en centre de sécurité des navires et suivant les grades.

Ce régime particulier s'avère moins favorable que celui applicable aux attachés des services déconcentrés de l'équipement, avec, toutefois un différentiel sensiblement moindre pour les IAM de l'option technique, comme le montre le tableau ci-après<sup>9</sup>:

Grade	IAM option administrative En services déconcentrés		IAM option technique Centres de sécurité des navires	ATTACHES Des services déconcentrés
	Taux servi à partir de 2002	Dotation 2006	Dotation 2006	Dotation 2006
IAM/Attaché	5772 €	6272 €	7404 € IAM chef de centre 9156 €	7000 €
IPAM/Attaché principal	6984 €	8484 €	8280 € IPAM chef de centre 10800 €	12000 €

On précise en outre que les IAM n'ont pas bénéficié des récentes mesures de revalorisation indiciaire catégorielles concernant les corps d'attachés.

### -Les contrôleurs des affaires maritimes et syndics des gens de mer :

l'indemnité d'administration et de technicité(IAT) est servie en catégorie C et jusqu'à l'indice 380 en catégorie B ;

l'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires est servie en catégorie B à compter de l'indice brut 380<sup>10</sup>.

En revanche, les personnels embarqués sur les patrouilleurs et les vedettes régionales ou affectés en ULAM conservent un système d'indemnités spécifique, la prime de personnel navigant dont le dispositif réglementaire a été rénové à partir de 2004<sup>11</sup> et dont les taux mensuels sont fixés comme suit pour 2006 :

-617,37€ pour les agents des patrouilleurs des affaires maritimes ;

-250,82€ pour les agents des vedettes régionales ou affectés en ULAM

- Une majoration mensuelle de 21,69€ est par ailleurs versée au titre de la fonction de scaphandre - plongeur de bord.

<sup>9</sup> Source :DGPA-SP.

<sup>10</sup> décrets 2002-61 du 14 janvier 2002 modifié relatif à l'IAT et 2002-63 du 14 janvier 2002 relatif à l'IFTS des services déconcentrés-arrêté du 8 février 2002 modifié par l'arrêté du 15 avril 2005.

<sup>11</sup> décret n°2004-1028 ;arrêté du 28 septembre 2004 et circulaire du 9 mai 2006.

### 2.6.3 Une identification des profils d'inégale pertinence.

A l'expérience, les trois profils de compétences qui avaient été définis pour alimenter les trois filières administrative, technique et halieutique n'ont pas témoigné du même niveau de pertinence, induisant des évolutions différentes non seulement entre les filières présentes au sein d'un même corps mais aussi entre les trois niveaux catégoriels d'une même filière.

#### 2.6.3.1 *La filière administrative.*

La volonté de disposer d'un personnel adapté aux particularismes du milieu maritime, qui s'est notamment traduite, pour les trois catégories, par l'exigence des connaissances spécifiques en matière de protection sociale et de réglementation du travail rappelée ci-dessus, n'a pas empêché une relative banalisation de l'option ou spécialité administrative.

Le concours externe de recrutement des IAM dans cette voie a été supprimé après l'unique session ouverte en 1996. Il était apparu, en effet, que les candidats étaient les mêmes que ceux qui se présentaient au concours d'entrée dans les instituts régionaux d'administration (IRA), introduisant, dès lors, une concurrence préjudiciable au concours maritime car les candidats admis aux deux donnaient la préférence aux IRA, tandis que la solution consistant à fixer la session maritime à une date postérieure aurait abouti à n'accueillir que les candidats aux IRA malchanceux. Comme il a été dit, une procédure d'embauche directe à la sortie des instituts régionaux d'administration lui fut donc préférée.

De même, les épreuves des concours de contrôleurs des affaires maritimes et de syndics des gens de mer de la spécialité administrative ont été alignées en 2004 sur ceux des concours des secrétaires administratifs et des adjoints administratifs.

Cette évolution témoigne de la réalité du travail administratif dans les services déconcentrés des affaires maritimes. Si les données propres au monde maritime justifient la formation spécifique que dispense le GE-CFDAM et, le cas échéant l'ENIM, le fond des questions administratives reste commun à celui de l'administration générale. Il est d'ailleurs intéressant de constater que dans les services centraux comme dans les services déconcentrés de l'administration de la mer, les postes à vocation administrative qui ne sont pas pourvus par des agents des corps spécialisés sont assurés par des personnels appartenant au corps des secrétaires administratifs et à celui des adjoints administratifs détachés sur des emplois du réseau des affaires maritimes, soit une cinquantaine de personnes au total.

#### 2.6.3.2 *La filière halieutique.*

On a déjà pointé l'évolution contradictoire enregistrée entre l'option « *scientifique* » de la catégorie A, dont le nombre de recrutement est demeuré anecdotique et la montée en puissance de la nouvelle spécialité « *pêches, cultures marines et environnement* » introduite en catégorie B, qui correspond à un besoin avéré en matière de contrôle des pêches.

Le périmètre des fonctions attribuées aux agents de la catégorie A a été insuffisamment ciblé. Les compétences requises exigent un niveau de connaissances élevé dans un domaine qui s'étend de la biologie marine à la protection de l'environnement littoral et à la mise en valeur de ce territoire.

En ce qui concerne la catégorie B, le développement plus favorable ne va cependant pas sans difficultés de recrutement. On remarque, en effet, que le recrutement externe de cette

spécialité s'avère plus sélectif que pour la catégorie A, ainsi qu'il apparaît sur le tableau ci-dessous.

**Concours externe des CAM dans la spécialité "pêches, cultures marines et environnement".**

<i>Années</i>	<i>Postes</i>	<i>Inscrits</i>	<i>Présents</i>	<i>Admissibles</i>	<i>Liste principale</i>	<i>Liste complémentaire</i>
2001	3	132	73	11	3	5
2002	<b>Pas de recrutement</b>					
2003	<b>Pas de recrutement</b>					
2004	3	245	118	13	3	6
2005	<b>Pas de recrutement</b>					
2006	1				1	2

Et si cette difficulté n'apparaît pas pour le concours interne, le tableau suivant révèle le nombre très restrictif de postes attribués à cette voie de recrutement et l'irrégularité des programmations de sessions, ce qui n'autorise pas des perspectives de promotion interne très encourageantes.

**Concours interne des CAM dans la spécialité "pêches, cultures marines et environnement".**

<i>Années</i>	<i>Postes</i>	<i>Inscrits</i>	<i>Présents</i>	<i>Admissibles</i>	<i>Liste principale</i>	<i>Liste complémentaire</i>
2001	3	6	5	2	2	0
2002	<b>Pas de recrutement</b>					
2003	<b>Pas de recrutement</b>					
2004	2	13	11	4	2	0
2005	<b>Pas de recrutement</b>					
2006	1				1	2

**2.6.3.3 La filière technique du contrôle de la sécurité maritime.**

Cette filière s'est indéniablement affirmée comme la plus représentative de la spécificité des corps maritimes. D'abord par le nombre, car sous l'impulsion des politiques communautaires qui tendent à renforcer les dispositifs de contrôle de la sécurité des navires et de la prévention des pollutions marines, elle a connu un développement soutenu quoique d'intensité différente selon la catégorie. Elle représente ainsi 58% du corps des IAM, 42% de celui des CAM et 20% de celui des SGM.

Pour autant, la demande dont a bénéficié cette fonction de contrôle, particulièrement au profit de la catégorie A, n'a pas contribué à lever les défauts analogues à ceux observés pour l'option « scientifique » et qui, depuis l'origine, nuisent à l'attractivité des concours dans cette option.

Le diagnostic est pourtant unanime à reconnaître que le niveau des connaissances exigé à la fois dans des matières scientifiques générales et dans des options techniques spécialisées de niveau licence ou maîtrise ne permettent pas de cibler avec précision les filières de recrutement universitaire et les profils des candidats. Il en résulte une forte volatilité des candidats tout au long du processus de recrutement, tant au concours externe qu'au concours interne, comme il apparaît dans les deux tableaux ci-dessous.

#### Concours externe des IAM.

<i>Années</i>	<i>Postes</i>	<i>Inscrits</i>	<i>Présents</i>	<i>Admissibles</i>	<i>Liste principale</i>	<i>Liste complémentaire</i>
1999	8	35	20	18	8	4
2000	10	44	27	17	10	2
2001	10	28	14	10	8	2
2002	10	107	48	25	10	6
2003	6	132	76	17	6	6
2004	<b>Pas de concours organisé en 2004</b>					
2005	3	71	32	11	3	3
2006	1				1	1

#### Concours interne des IAM.

<i>Années</i>	<i>Postes</i>	<i>Inscrits</i>	<i>Présents</i>	<i>Admissibles</i>	<i>Liste principale</i>	<i>Liste complémentaire</i>
1999	2	6	6	2	0	0
2000	2	8	6	1	0	0
2001	2	13	7	7	2	2
2002	5	24	13	8	5	3
2003	3	41	28	10	3	3
2004	<b>Pas de concours organisé en 2004</b>					
2005	2	18	9	4	2	1
2006	1				1	1

Il faut ajouter que ce phénomène de volatilité se poursuit au delà des épreuves. C'est ainsi que plusieurs candidats reçus ont démissionné durant leur formation initiale, voire quelques mois après leur entrée dans l'administration maritime. En outre, certains ont rapidement présenté d'autres concours, à la recherche de meilleures perspectives financières ou de déroulement de carrière.

## **2.7 Les mesures de rapprochement réalisées.**

Le constat dressé ci-dessus a déjà conduit l'administration à engager des mesures de correction au bénéfice des agents des trois corps maritimes dans le sens d'un rapprochement avec les corps à vocation administrative de l'équipement.

### 2.7.1 Le rattrapage des primes.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2005, les spécificités indemnitaires qui concernaient certains CAM et SGM ont été supprimées<sup>12</sup> dans le cadre d'un plan de revalorisation échelonné sur trois ans qui marque un alignement progressif sur le dispositif indemnitaire de l'équipement, mais prévoit néanmoins le maintien de la prime spéciale d'embarquement.

La circulaire DPSM du 30 mai 2005 relative au régime indemnitaire applicable aux agents de catégorie B et C des affaires maritimes en précise les modalités de mise en œuvre :

- rattrapage de 50% du différentiel en 2005,
- rattrapage de 30% du différentiel en 2006,
- rattrapage à hauteur des 20% restants en 2007, avec un ajustement suivant un

régime de modulation individuelle.

Ce plan, en cours de mise en œuvre, sera réalisé par l'ENIM à la fin de l'exercice actuel, soit en deux ans seulement.

Le régime indemnitaire des Conseillers des Affaires Maritimes a également été revalorisé en 2005, sans atteindre cependant la parité avec celui des Conseillers d'Administration de l'équipement. Le premier est plafonné à 13000 euros et le second à 16000 euros, cette différence semblant justifiée par la taille plus importante des équipes à diriger dans les postes d'encadrement du réseau « équipement ».

---

<sup>12</sup> indemnité de risques et sujétion(IRS) applicable aux anciens PEASAM et prime de service et de rendement (PSR) applicable aux anciens techniciens du contrôle des établissements de pêche maritime.

### 2.7.2 Les modalités de promotion à l'intérieur des corps

L'arrêté du 11 mai 2006, publié au JO du 23 mai, a fixé les volumes de promotion à l'intérieur des corps, en lieu et place des pyramidages statutaires.

- Pour les inspecteurs des affaires maritimes, les taux de promotion interne sont désormais fixés à 12% des promouvables pour les inspecteurs principaux de 2<sup>ème</sup> classe et à 25% pour les inspecteurs principaux de 1<sup>ère</sup> classe, ce qui correspond aux taux applicables pour les attachés principaux.

- Pour les contrôleurs des affaires maritimes, les taux sont de 10% pour la classe supérieure et de 8% pour la classe exceptionnelle, identiques à ceux des secrétaires administratifs.

-Les volumes de promotion interne pour le corps des syndics des gens de mer ont été fixés à 14% pour l'accès à la 2<sup>ème</sup> classe et à 15% pour la première classe, également identiques à ceux des adjoints administratifs.

### 2.7.3 Les modalités de promotion entre les corps.

L'application du protocole du 26 janvier 2006 dit "protocole JACOB" vise à doubler le pourcentage de promotion interne par la voie de la liste d'aptitude.

Actuellement, pour les syndics des gens de mer, les promotions correspondent à 1/5 des nominations par concours avec une clause de sauvegarde qui prévoit un minimum de nominations par liste d'aptitude à hauteur de 3,5% de l'effectif du corps. Ces pourcentages sont portés respectivement à 2/5 des nominations par concours, à raison d' 1/5 par la voie de la liste d'aptitude et d'1/5 par la voie de l'examen professionnel, avec une clause de sauvegarde portée à 5% de l'effectif présent.

En ce qui concerne les IAM, le taux de recrutement par liste d'aptitude et examen professionnel est porté de 1/6 à 1/3 du nombre des postes offerts par concours.

Par ailleurs, des examens professionnels d'accès au corps des IAM et des CAM pour les personnels "équipement" et des examens professionnels d'accès au corps des SA pour le personnel "affaires maritimes" vont être ouverts. Ainsi, des personnels "affaires maritimes" pourront être promus dans un corps de "l'équipement" et réciproquement.

\*  
\* \*

### III LES HYPOTHESES D'EVOLUTION : TROIS PISTES RETENUES.

Des possibilités d'évolution envisagées, nous avons retenu trois hypothèses de travail.

-La première, privilégiant une **consolidation de la spécificité statutaire**, consisterait à maintenir la polyvalence des agents des trois corps et à fusionner ces derniers avec certains corps d'une sphère maritime élargie au portuaire.

-La deuxième, après comparaison des compétences et missions des corps maritimes avec celles des corps d'accueil administratifs et techniques pressentis, conduirait à resserrer le périmètre des options retenues à l'issue de la première sélection présentée au § 1.4 et aboutirait à **ventiler l'ensemble des agents des trois corps dans un petit nombre de corps de l'équipement.**

-La troisième étudie la possibilité **d'une gestion intégrée de l'ensemble des agents dans les corps administratifs de référence, tout en assurant le maintien d'une filière maritime dynamique.**

Chacune de ces trois options a été examinée sans a priori, mais après étude comparée de leurs avantages et inconvénients respectifs, les rapporteurs expriment une nette préférence pour la troisième qui leur paraît la mieux à même de concilier les divers objectifs poursuivis.

Le tableau synoptique ci-après récapitule les modalités envisagées pour chaque hypothèse.

	<i>Consolidation sphère maritime</i>	<i>Ventilation</i>	<i>Gestion intégrée</i>
<i>Corps d'origine</i>	Corps d'accueil	Corps d'accueil	Corps d'accueil
<i>IAM administratif IAM contrôle technique</i>	Fusion : IAM et officiers de port,	- Attachés E - ITPE	AE + filière maritime
<i>CAM administratif CAM contrôle technique</i>	Fusion : CAM et officiers de port adjoints, contrôleurs des TPE filière phares et balises	- SA - TSE ou contrôleurs des TPE ou CTT	SA + filière maritime
<i>SGM administratif SGM contrôle technique</i>	Syndics + agents de l'ENIM	- adjoints administratifs - agents d'exploitation des TPE ou agents des services techniques ou experts techniques des services techniques	Adjoints administratifs + filière maritime



### **3.1 La consolidation de la spécificité statutaire dans un cadre élargi.**

#### **3.1.1 Les avantages.**

Cette option s'inscrirait dans la continuité des refontes statutaires qui ont abouti à la création des statuts actuels des IAM, des CAM et des SGM. On a précédemment observé comment l'affirmation de la polyvalence des personnels des affaires maritimes résultait non seulement des contraintes de gestion inhérentes à une administration disposant d'effectifs peu nombreux mais aussi de la conception spécifique de son mode d'intervention, selon le schéma multi-fonctions adopté de longue date par les corps militaires intervenant dans le secteur, administrateurs des affaires maritimes et OCTAAM.

Si la première raison n'a plus à être invoquée depuis l'intégration des services de la marine marchande dans l'administration de l'équipement, la question de l'opportunité de conserver un encadrement administratif local à compétence sectorielle et à vocation polyvalente n'est, elle, pas tranchée.

Or, plusieurs éléments se conjuguent aujourd'hui pour donner une nouvelle vitalité à ce type de configuration.

Les hypothèses de regroupement des services maritimes portuaires avec les services des affaires maritimes consécutives à la décentralisation des ports et la recherche d'une mutualisation des moyens des services déconcentrés rendent crédibles des éventualités de rapprochement.

Le traitement coordonné de l'interface entre le navire et le quai, désormais imposé par des conventions internationales ou par le droit communautaire, comme dans le domaine de la prévention de la pollution ou de la sûreté maritime, l'affirmation constante des prérogatives données à l'« *Etat du port* » dans la gestion internationale des espaces marins militent pour que s'instaurent entre l'administration maritime et l'administration portuaire des coopérations fonctionnelles.

Suivant cette démarche, les corps à compétence maritime seraient recomposés en un corps unique pour chacune des catégories :

- pour la catégorie A, outre les IAM, les officiers de port;
- pour la catégorie B, outre les CAM, les officiers de port adjoints et les contrôleurs des TPE de la filière « Phares et balises » ;
- pour la catégorie C, outre les syndicats, les agents administratifs « mer » de l'ENIM.

Ce schéma est plus restreint que l'hypothèse de travail initiale. Les activités en mer des marins du dragage et du balisage n'ont pas paru offrir une justification suffisante pour envisager leur rapprochement avec les syndicats des gens de mer dont une partie seulement des effectifs est embarquée, du fait que les missions sont clairement distinctes et que les premiers sont soumis à un régime contractuel particulier de droit privé. De même, la prise en compte des PTEM qui était évoquée par une organisation syndicale, n'a finalement pas été retenue, la fusion dans un même corps de personnels chargés de missions de contrôle avec des personnels enseignants n'ayant pas semblé pertinente.

En revanche, le rapprochement des agents des affaires maritimes et des officiers de port, pour les catégories A et B paraît mériter réflexion.

Dans une perspective plus large, il serait également intéressant d'évaluer diverses applications sectorielles de cette hypothèse générale, évoquée par plusieurs de nos interlocuteurs, tendant au rapprochement des corps de contrôle de catégorie B. Une version exclusivement maritime conduirait à associer les CAM et les contrôleurs des TPE de la filière phares et balises. La définition d'une mission plus générale de contrôle de la navigation permettrait d'inclure dans la réflexion les contrôleurs des TPE en charge des activités fluviales. Enfin, dans une optique générale de contrôle des transports, diverses filières à vocation modale ou intermodale pourraient coopérer dans un ensemble qui intéresserait aussi le corps des contrôleurs des transports terrestres.

### 3.1.2 Les inconvénients.

Ces pistes ne sont, pour le moment, que des éléments de réflexion prospective qu'il ne serait ni possible, ni opportun de mettre en œuvre dans un délai compatible avec celui qui est recherché pour améliorer la situation actuelle des agents des trois corps maritimes.

Même l'option la plus simple en apparence, celle du rapprochement des IAM et des officiers de port et des CAM et des officiers de port adjoints, ne paraît pas réalisable à court terme.

Outre le différentiel important des structures indemnitaires et statutaires que l'on constate aujourd'hui, il serait prématuré de concevoir une organisation commune tant que n'ont pas été prises en compte pour l'exercice des activités des officiers de ports et des officiers de port adjoints toutes les conséquences de la décentralisation portuaire en cours, en application de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales. Observons aussi que même s'il est fonctionnellement justifié, ce rapprochement n'apporterait un avantage de gestion relatif qu'au niveau de la catégorie B, avec un total de 876 agents, mais aucun au niveau de la catégorie A puisque les effectifs cumulés n'excéderaient pas 278 personnes.

## **3.2 La ventilation des trois corps maritimes dans un nombre limité de corps d'accueil à vocation soit administrative soit technique :**

### 3.2.1 Les avantages.

Cette option présenterait l'avantage principal de sa faisabilité immédiate pour la filière administrative, avec une intégration des IAM « administratifs » dans le corps des attachés de l'équipement, des CAM dans celui des secrétaires administratifs de l'équipement et des SGM dans celui des adjoints administratifs de l'équipement.

- S'agissant de la catégorie A, il conviendrait d'étendre aux IAM les mesures de revalorisation indiciaire récemment prises en faveur des attachés. Quant aux primes, la fonction ou la technicité devraient constituer l'un des éléments de leur calcul.

De plus, l'hypothèse de travail prise par la DGPA d'intégrer au premier niveau de grade les agents administratifs des affaires maritimes dans le nouveau statut des adjoints administratifs de l'équipement serait pleinement cohérente avec cette approche. Les syndicats des gens de

mer de la spécialité « administrative » seraient, pour leur part, intégrés aux 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> niveaux de grade de ce corps.

### 3.2.2 Les inconvenients

Si le traitement des personnels « administratifs » semble simple, il n'en va pas de même pour les agents relevant de la filière technique.

#### 3.2.2.1 *Considérations générales.*

Au delà de l'avantage escompté au niveau indemnitaire, force est de constater que cette option génère d'importantes difficultés de réalisation.

D'une manière générale, elle pose le problème de principe de la forte disparité de traitement qu'entraînerait, pour des agents issus d'un même corps et accomplissant des tâches souvent communes, leur éparpillement dans des corps relevant de régimes statutaires et indemnitaires différents. Cette hypothèse de travail inéquitable est d'ailleurs dénoncée en ces termes par les représentants de certaines des organisations syndicales rencontrées.

L'objectif recherché de meilleures perspectives de carrière au sein du corps d'accueil ne paraît pas non plus garanti. Il est assurément conditionné par l'importance numérique de ce corps et l'on voit bien que les opportunités ne seront pas égales entre un corps de grande masse, comme les corps des ITPE et TSE qui comptent, respectivement, de l'ordre de 3300 et 9500 membres et celui des contrôleurs des transports terrestres qui n'en compte que 450. Pourtant, cet élément purement quantitatif risque de n'offrir qu'un avantage relatif, et une mobilité au sein du corps largement illusoire, si, les connaissances techniques exigées par le statut sont tellement étrangères à celles dont disposent déjà les nouveaux entrants, qu'ils ne pourront occuper des postes correspondant à d'autres fonctions que les leurs qu'après avoir reçu une nouvelle formation lourde.

On s'interroge, aussi, sur les possibilités d'assurer entre corps différents ayant, chacun, une vocation maritime très minoritaire, des mécanismes de promotion comparables à ceux qui existent entre les SGM, CAM et IAM, pour les agents souhaitant progresser dans leur carrière tout en demeurant dans des fonctions maritimes.

L'éclatement de la filière maritime serait d'autant plus à craindre et, avec elle, une approche qualifiante débouchant sur des possibilités de promotion que la dissémination des agents intervenant dans le secteur maritime dans plusieurs corps rendrait difficile la mise en oeuvre d'une formation maritime ciblée. A terme, c'est la capacité de maintenir les compétences nécessaires pour exercer des métiers bien spécifiques qui serait sévèrement compromise.

#### 3.2.2.2 *Détail de la ventilation.*

Le détail de la ventilation par catégorie permet de souligner les difficultés propres à chaque option.

**En ce qui concerne la catégorie A**, la seule hypothèse retenue, celle d'une intégration des IAM-OT dans le corps des ITPE soulèvent des questions sérieuses d'ajustement :

- Le profil de compétence n'est pas parfaitement comparable, le travail accompli par les personnels de l'option technique étant un travail de contrôle plus que de conception, comme c'est la vocation des ITPE qui requiert 5 années de formation technique initiale.
  - Les grilles indiciaires des IAM, élaborées par référence à celles des attachés, sont différentes de celles des ITPE.
  - Le corps des ITPE compte trois niveaux de grades depuis 2005, alors qu'il n'en existe que deux pour les IAM, comme pour les attachés de l'équipement.
  - Le régime indemnitaire des IAM de l'option technique ne s'apparente pas non plus à l'indemnité spécifique de service dont bénéficient les ITPE.
- Il n'est pas sûr enfin, que le passage des IAM de l'option technique au 2<sup>ème</sup> niveau de grade du corps des ITPE soit aisé, compte-tenu que la charte de gestion de ce corps oblige à des mobilités fonctionnelles et géographiques pour obtenir cette promotion. L'application de ces règles aux IAM, notamment la mobilité fonctionnelle, risquerait de vider progressivement le vivier maritime de ses éléments. . On peut douter que la remise en discussion du statut acquis en 2005 seulement, au profit d'un très petit nombre d'agents, soit favorablement perçue par les représentants des personnels du corps.

**En ce qui concerne la catégorie B**, un choix fourni se présente, conduisant à retenir une éventualité d'intégration soit dans le corps des TSE, soit dans celui des contrôleurs des TPE ou encore dans celui des contrôleurs des transports terrestres. Cependant, l'ajustement statutaire et indemnitaire des CAM issus de la spécialité technique poserait des problèmes en tous points comparables à ceux qui sont soulevés pour la catégorie A. L'hypothèse d'une intégration dans le corps des techniciens supérieurs de l'équipement présente aussi un différentiel indiciaire, car si le corps des CAM est classé B-type, celui des TSE répond à un classement indiciaire intermédiaire.

La constitution d'une ambitieuse restructuration d'un grand corps de contrôle fusionnant plusieurs corps existants étant prématurée, l'hypothèse d'une intégration de ces CAM soit dans le corps administratif des contrôleurs des transports terrestres, soit dans le corps d'exploitation des contrôleurs des travaux publics de l'Etat ne s'avère pas attractive en l'état actuel de ces statuts.

- L'option CTT n'apporterait aujourd'hui aucun avantage significatif en termes de déroulement et perspectives de carrière car la taille du corps se limite à 450 membres et si son statut offre la possibilité d'être nommé divisionnaire, il n'existe pas de corps de débouché de catégorie A.

- L'option CTPE renvoie à une autre problématique. Le corps, constitué en 1992 par la fusion de trois corps d'origine très différente, n'a pas encore atteint une maturité lui permettant d'assurer une gestion parfaitement homogène des personnels. Il paraît de ce fait inopportun d'introduire aujourd'hui une quatrième filière en son sein.

**Enfin, l'analyse de la situation pour la catégorie C** appelle des considérations d'un autre ordre.

Les trois options envisagées<sup>13</sup> posent elles aussi des problèmes quantitatifs, le corps d'accueil se révélant soit trop petit, comme celui des agents des services techniques (moins de 250 agents), et celui des experts techniques des services techniques(400), soit tellement important, dans le cas des agents et chefs d'équipe d'exploitation (30000), que l'identité d'une spécialité maritime ne pourrait s'y affirmer.

Pourtant, ces raisons n'ont pas été les seules à guider notre choix. L'examen du détail des fonctions occupées par les membres de ces corps et les formations spécifiques souvent lourdes qu'ils reçoivent pour les accomplir nous ont convaincus de l'absence de références communes entre leurs attributions et celles qui incombent aux syndics des gens de mer opérant dans le champ de la sécurité maritime.

C'est pourquoi nous n'avons finalement retenu aucun des corps techniques initialement envisagés.

### **3.3 La préservation d'une filière maritime dans le cadre d'une gestion intégrée.**

L'hypothèse consiste à intégrer l'ensemble des agents des trois corps maritimes dans les corps administratifs de référence, tout en conservant en leur sein une filière maritime.

Cette orientation, qui permet d'éviter les écueils identifiés dans les deux précédentes hypothèses, est celle qui offre les perspectives les plus complètes au regard des objectifs poursuivis :

- optimisation de la gestion dans des corps d'accueil de taille proportionnellement importante pour chaque catégorie ;
- égalité de traitement avec les corps de statut type qui ont servi de cadrage lors de leur création, dans le prolongement logique des mesures d'alignement actuellement engagée, notamment par le plan triennal de rattrapage;
- rétablissement d'une fluidité générale des affectations entre postes du réseau équipement et postes du réseau des affaires maritimes ;
- élargissement des perspectives de carrière des agents des corps maritimes en matière de diversification des activités, de mobilité géographique et de promotion au moment où les corps d'accueil se consolident par fusion déjà réalisée ou en cours des corps d'administration centrale et des services déconcentrés<sup>14</sup> ;
- maintien d'une capacité de progression de carrière au sein de ces métiers, dans le cadre de la fluidité générale ;
- préservation d'une qualification maritime permettant de confirmer les métiers maritimes et tout spécialement les fonctions de contrôle.

La qualification maritime recouvrirait des modalités distinctes, selon que les fonctions occupées relèvent de l'actuelle filière administrative, ou de l'actuelle filière dédiée à la sécurité de la navigation.<sup>15</sup> Nous avons considéré que l'exercice des fonctions à caractère

---

<sup>13</sup> Intégration soit dans le corps des agents de service et des agents de services techniques, soit dans le corps des experts techniques des services techniques, soit dans le corps des agents et chefs d'équipe d'exploitation.

<sup>14</sup> Futur corps des attachés de l'équipement :2020 agents (socle 2006).

corps des secrétaires administratifs de l'équipement :5460 agents (socle 2006).

corps des adjoints administratifs de l'équipement :15155 agents (socle 2006).

<sup>15</sup> L'option halieutique des IAM et la spécialité « pêches, cultures marines et environnement » des CAM ne sont pas prises en compte dans cet exposé.

administratif exigeait une formation maritime complémentaire à la formation générale alors que les fonctions de contrôle de la sécurité maritime requéraient une formation spécifique initiale conditionnant un mode particulier de recrutement.

L'on distinguera donc ci après trois notions différentes pour identifier la spécificité maritime au sein des trois corps d'accueil :

- la « **qualification maritime** », qui regroupe l'ensemble des formations maritimes, qualifiantes ou non qualifiantes, permettant de remplir les différentes fonctions actuelles des agents des trois corps,
- la « **spécialité de contrôle de la sécurité maritime** » (ci-après appelée CSM) qui correspond à l'actuelle option technique des IAM et aux spécialités « *navigation et sécurité* » des CAM et des SGM ;
- la « **filière maritime** », qui renvoie aux modalités de mobilité entre les différentes fonctions maritimes et de promotion interne entre les catégories A, B et C.

Cette construction est inspirée des solutions qui ont été retenues par la Direction générale des douanes dans une problématique voisine, lorsque les interventions maritimes du service ont été réorganisées en 2005, dans le cadre de trois directions interrégionales de façade maritime.

### 3.3.1 L'exemple de gestion des personnels maritimes douaniers.

#### 3.3.1.1 *Le socle de la formation douanière.*

L'organisation de la ressource humaine repose sur un principe de base : tous les personnels, qu'ils aient des missions douanières de nature administrative ou que leur incombent des missions de surveillance à caractère technique, sont, avant tout, des douaniers. L'application de cette règle au cas des personnels embarqués implique que leur compétence maritime soit au service de leur compétence douanière.

#### 3.3.1.2 *Un empilement des compétences.*

Le recrutement au niveau de la catégorie C des agents de constatation est assuré par un concours unique. Ceux d'entre eux qui se destinent à des fonctions maritimes reçoivent, en sus de la formation douanière, une formation technique et opérationnelle spécialisée au groupe-école des douanes de la Rochelle.

En catégorie B, le recrutement se fait également par un concours commun mais comprenant deux branches :

- la branche "*opérations commerciales*" qui concerne les agents de bureau,
- la branche "*surveillances à terre et en mer*", réservée à des fonctions techniques. Il est possible de passer d'une branche à l'autre.

Le personnel appelé à diriger les unités nautiques (contrôleur ou contrôleur principal de catégorie B ou B<sup>+</sup>) reçoit, en plus de la formation de base, une formation maritime théorique à La Rochelle et effectue un stage d'embarquement.

Au niveau de la catégorie A, les officiers navals sont des inspecteurs des douanes. Après avoir passé avec succès le concours d'inspecteur des douanes, ils suivent pendant un an un stage de formation douanière à l'école nationale des douanes de Tourcoing. Puis, les inspecteurs de la branche « surveillances » reçoivent une formation technique spécialisée d'une durée de 6 mois à l'école de La Rochelle et enfin une formation à la navigation à l'Ecole navale de la marine nationale . Leur commandement à la mer dure de 1 à 3 ans.

### 3.3.1.3 *L'organisation de la branche « surveillances ».*

Dans le cadre de la promotion interne, le concours de la branche « surveillances » n'est pas ciblé. Ainsi, l'agent de catégorie C précédemment affecté à une fonction « maritime » n'est pas certain d'obtenir un poste de catégorie B dans la surveillance maritime.

Il existe aussi des concours spécifiques visant à recruter des spécialistes de la maintenance navale.

Ces personnels sont alors titularisés dans le corps des douaniers et ont l'obligation de travailler 5 ans dans leur spécialité de recrutement.

### 3.3.2 Exercice de transposition de l'exemple douanier.

L'exemple ci-dessus est mis à profit pour rechercher selon quelles modalités l'impératif d'un recrutement de spécialité et d'une formation maritime spécifique peut être préservé et satisfait dans le cadre d'une intégration des personnels maritimes dans les trois corps d'accueil administratifs.

Comment, en effet éviter que le cumul de la formation générique (ici la formation administrative classique des corps d'accueil) et des formations spécialisées (ici la formation post recrutement des fonctions administratives maritimes et la formation post concours de la spécialité de contrôle de la sécurité maritime) auxquelles peut s'ajouter, dans le premier cas, une formation « ENIM » et dans les deux, une formation embarquée, ne conduise à pénaliser les personnels aspirant à exercer leurs fonctions en allongeant, au delà du régime qui leur est applicable aujourd'hui, les périodes de formation et de stages ?

Il ressort de l'analyse ci-dessus que le choix peut être fait entre un recrutement totalement banalisé, à l'identique de ce que fait la Direction Générale des douanes, ou, au contraire, totalement spécifique pour les différents niveaux A, B et C.

Il nous est apparu que pour conserver une compétence maritime au sein de l'administration de l'équipement, l'approche retenue par l'administration des douanes risquait d'être particulièrement lourde puisqu'elle supposerait que tous les personnels destinés à des fonctions maritimes, y compris celles qui relèvent de l'actuelle filière technique devraient, préalablement à l'obtention de leur spécialité, suivre l'intégralité du cursus administratif.

A contrario, le recrutement spécifique aux trois niveaux A, B, C dans le cadre d'une filière technique totalement isolée au sein des trois corps d'accueil se heurterait à des difficultés de ciblage et de fidélisation des candidats analogues à celles constatées aujourd'hui<sup>16</sup>,

---

<sup>16</sup> Cf supra, §2.6.3.3.

particulièrement pour la catégorie A, puisque la base de recrutement ne serait pas plus ouverte.

C'est pourquoi, nous proposons un système mixte reposant sur l'organisation suivante :

- **un recrutement « banalisé » des agents appelés à exercer des fonctions à vocation administrative**, complété par une formation spécialisée post-recrutement.

- **un concours spécifique de recrutement des agents de la spécialité de contrôle de la sécurité maritime**, permettant un contrôle initial des connaissances des candidats dans les matières techniques requises, complété par une formation post-concours spécifique.

Le tableau ci-après synthétise la démarche :

<i>Personnels affectés dans le réseau affaires maritimes</i>				
	origines	formations	origines	formations
AE	IRA	IRA Nantes + GE-CF DAM	IRA spécialité CSM	IRA Nantes et GE-CFDAM
LA* + examen professionnel	↑ concours interne spécialité administration	PEC	↑ concours interne spécialité CSM	PEC
SA	concours externe spécialité administration	cycle maritime + module tronc commun Equip	concours externe spécialité CSM	cycle maritime + module tronc commun Equip
↑ LA + examen professionnel	↑ concours interne spécialité administration	PEC	↑ concours interne spécialité CSM	PEC
Adjoints Administratifs	concours externe spécialité administrative	cycle maritime + module tronc commun Equip	concours externe spécialité contrôle de la sécurité maritime	cycle maritime + module tronc commun Equip

\*LA : liste d'aptitude

Il appelle plusieurs commentaires.

Le recrutement des agents de catégorie A de la spécialité « *contrôle de la sécurité maritime* » serait calqué sur le mode de recrutement des attachés-analystes : une spécialité « sécurité maritime » figurerait dans la composition du concours et dans le cursus de formation en IRA. Pour assurer le niveau de compétence requis, le cursus de formation en IRA excéderait la durée de formation des généralistes (une année), pour conserver sa durée actuelle (de l'ordre de 16 à 18 mois, ce qui est tout à fait comparable au cursus spécial des attachés analystes qui se déroule sur 18 mois). La formation initiale dans cette spécialité serait effectuée



conjointement par le GE-CFDAM et un IRA qui se spécialiserait, comme celui de Lille s'est spécialisé pour la formation des attachés analystes, dans le cadre d'une convention à définir. L'institut de Nantes présenterait à priori la meilleure opportunité, compte tenu de son implantation maritime et de l'existence d'une antenne du GE-CFDAM dédiée à la sécurité maritime sur le site de l'école de la marine marchande implantée dans cette ville.

Le « *module équipement* » correspond à la formation dispensée par le Ministère aux nouveaux entrants des trois corps administratifs (entre une demi-journée et deux semaines selon la catégorie). Tous les agents appelés à exercer des fonctions maritimes devraient le suivre, avant ou après le « *cycle de formation maritime* ».

Le « *cycle de formation maritime* » serait constitué de l'ensemble des formations spécialisées dispensées après le recrutement des agents.

Il comprendrait pour chaque catégorie, un tronc commun à l'ensemble des agents affectés dans le réseau des affaires maritimes portant sur une présentation générale du secteur et sur les fondamentaux de la réglementation du travail et du droit social des marins. Ce tronc commun serait donc très semblable au schéma déjà applicable pour la formation des catégories B et C. Il mériterait d'être également recherché au niveau de la catégorie A. Au delà de cette formation générale, les agents affectés sur les postes administratifs des affaires maritimes bénéficieraient, selon des modalités analogues au dispositif en vigueur, d'une formation « prise de poste » ciblée. L'ensemble des modules composant cette formation serait animé par le GE-CFDAM, auquel il appartiendrait de rechercher, le cas échéant, des coopérations avec les CIFP, voire avec l'école des douanes de La Rochelle.

En sus de cette formation maritime de base, le cycle comprendrait les éventuelles formations complémentaires requises pour les besoins de l'ENIM et la formation spécifique au service embarqué.

Les modalités particulières de recrutement des anciens navigants seraient conservées.

Des allègements et des aménagements des formations post-concours ou post-recrutement seraient permis pour les anciens navigants, pour les agents issus des concours internes précédemment en charge de fonctions maritimes et, à l'intérieur d'un même corps, pour ceux qui passent d'une fonction relevant de la spécialité CSM à une fonction administrative ou inversement.

Les épreuves des concours interne et externe de la spécialité « *contrôle de la sécurité maritime* » de la catégorie A devraient être recentrées sur un noyau dur de compétences techniques générales et communes, ce qui n'empêcherait pas le maintien d'un éventail élargi d'options mais faciliterait une homogénéisation des épreuves qui fait aujourd'hui défaut.

Indépendamment des actions classiques de formation continue, le GE-CFDAM serait chargé d'assurer la formation des agents exerçant le contrôle des navires, conformément aux directives de l'Organisation maritime Internationale.

### 3.3.3 L'impact sur les commissions administratives paritaires et sur la gestion.

#### 3.3.3.1 *Les CAP.*

L'hypothèse envisagée impacte l'organisation des commissions administratives paritaires dans lesquelles sont notamment traitées les questions relatives aux tableaux d'avancement, à l'intégration d'agents dans les corps concernés, et aux détachements.

Pour les IAM, la CAP des AE étant déjà organisée au niveau central le resterait.

Des mesures transitoires devraient permettre de faire travailler en formation commune l'ancienne CAP des IAM et celle des AE jusqu'aux prochaines élections, compte-tenu de la représentativité différente des organisations syndicales dans ces deux corps.

La situation serait analogue pour les contrôleurs des affaires maritimes.

Enfin pour les syndicats des gens de mer, la fusion avec les adjoints administratifs conduit à une situation plus délicate dans la mesure où la représentation paritaire est à la fois assurée au niveau de CAP locales et au niveau d'une CAP nationale. Pour le niveau national, la solution à retenir serait identique à celle prévue pour les corps de catégorie A et B.

Au niveau local, sachant qu'une CAP locale n'existe que si les effectifs concernés sont supérieurs à 20, il paraîtrait approprié de prévoir la constitution d'une CAP « affaires maritimes » spéciale au niveau de chaque DRAM gestionnaire de personnels (DRAM-4).

En concordance avec cette proposition, les MIGT devraient rechercher une harmonisation des propositions d'avancement, en assurant une coordination avec les DRAM.

D'une manière générale, la mise en œuvre de cette nouvelle organisation de la représentation des personnels mériterait de faire l'objet d'une procédure spéciale de suivi pendant au moins cinq ans, de façon à vérifier que la proportion des agents issus des corps maritimes proposés à la promotion est équivalente à celle du reste du corps.

#### 3.3.3.2 *Un alignement sur les modes de gestion équipement.*

Il faut rappeler que les personnels relevant de la section mer du budget équipement, y compris les officiers de port et officiers de port adjoints, étaient, jusqu'en 1998, gérés par la direction des affaires maritimes et des gens de mer (DAMGM). Une convention signée le 17/2/1999 en a transféré la gestion à la DPSM à compter du 1/1/1999.

La déconcentration des actes de la gestion des personnels « mer » a été établie par le décret n°70-653 du 10/7/70. Il présente l'originalité d'organiser une déconcentration « à l'envers » de ce qui se fait pour les corps équipement. En effet, les avancements d'échelon et les retraites sont déconcentrés alors que les temps partiels sont centralisés. De plus, ce décret est devenu obsolète depuis la publication des lois de 1983 et 1984 car il ne mentionne pas les nouvelles positions et les divers congés introduits par ces lois et ne correspond plus à l'organisation des services déconcentrés des affaires maritimes fixée par le décret n°98-156 du 19/2/1997.

Enfin, il n'a pas pris en compte les nouveaux corps "maritimes" de catégorie B et C fusionnés en 2000.

La fusion avec les corps équipement devrait se traduire par un alignement sur les modes de gestion « équipement » et sur le niveau de déconcentration de la gestion des corps équipement. Elle serait donc de nature à résoudre les problèmes évoqués ci-dessus.

#### 3.3.4 Une préservation ciblée des emplois fonctionnels de conseiller des affaires maritimes.

Pour être détaché sur un des 18 emplois de conseiller des affaires maritimes<sup>17</sup> ou sur un des 103 emplois de conseiller d'administration de l'équipement<sup>18</sup>, les conditions requises ne sont pas les mêmes.

Peuvent être nommés conseillers d'administration de l'équipement (CAE), après avis de la CAP, les attachés principaux du corps des personnels administratifs supérieurs des services déconcentrés de l'équipement ayant atteint depuis au moins 2 ans et 6 mois le 3ème échelon et la 2ème classe et comptant quatre ans au moins de services effectifs en qualité d'attaché principal des services déconcentrés.

La durée des détachements est limitée à deux fois cinq ans.

Peuvent être nommés conseillers des affaires maritimes (CAM), sans que l'avis de la CAP soit requis, sur proposition du directeur des affaires maritimes, les inspecteurs principaux des affaires maritimes ayant atteint le 4ème échelon de la 2ème classe, et comptant 3 ans au moins de services effectifs en qualité d'inspecteur principal des affaires maritimes et occupant des fonctions listées par arrêté. La durée du détachement est sans limite.

La composante principale des postes en services déconcentrés est constituée par le management des équipes. Cette constatation conduirait à préconiser une transformation d'une partie de ces emplois fonctionnels en CAE, à raison de 8. Il conviendrait, en effet, de conserver une partie de ces emplois pour les agents occupant des emplois de direction dans les lycées maritimes et aquacoles car la forte compétence pédagogique qu'ils nécessitent n'autorise pas de les banaliser. Les dix emplois ainsi ciblés correspondraient au nombre actuel d'emplois pourvus par ces personnels. Compte tenu du maintien de cette spécificité, ces dix emplois à vocation pédagogique conserveraient les conditions applicables aux conseillers des affaires maritimes mais aménagées : le régime indemnitaire serait aligné sur celui des CAE et, complémentairement, la CAP serait désormais sollicitée pour avis et la durée de détachement sur l'emploi serait limitée comme pour les CAE.

#### 3.3.5 Les primes

Comme on l'a vu précédemment, les agents affectés à des postes maritimes vont, à l'échéance de l'année 2007 bénéficier de primes identiques à celles des attachés tenant compte de la manière de servir et des responsabilités exercées. Il en serait de même pour les quelques conseillers des affaires maritimes, directeurs de lycées maritimes et aquacoles selon la proposition ci-dessus. Cet alignement des plafonds implique, naturellement, une possibilité de modulation interne tenant compte de la manière de servir de l'agent et des responsabilités exercées.

S'agissant des personnels des catégories B et C, le régime indemnitaire serait identique aux agents du corps d'accueil à l'issue du plan de rattrapage triennal en cours, le personnel embarqué conservant, en sus, le bénéfice des primes d'embarquement.

<sup>17</sup> régis par le décret n°2001-1255 du 21 décembre 2001, chiffres de 2005.

<sup>18</sup> Régis par le décret n°97-995 du 28 octobre 1997, chiffres de 2005.

AE	Administratifs	Contrôle de la sécurité maritime
Même régime de base pour tous avec critères	. manière de servir . importance du poste	manière de servir ;importance du poste et technicité
Personnels embarqués	/	+ Primes de personnel navigant
SA et adjoints administratifs	Administratifs	Contrôle de la sécurité maritime
Même régime de base pour tous.	Oui IAT ou IFTS suivant indice	Oui
Personnels embarqués	/	+ Primes de personnel navigant

### 3.3.6 Le maintien du bénéfice du "B pension".

Il consiste en la possibilité pour un agent de partir en retraite et de bénéficier de sa pension dès 55 ans s'il a accompli au moins quinze ans de services dans des emplois classés dans la "catégorie active".

Par décret n°2000-573 du 26 juin 2000 modifiant le tableau des emplois classés en catégorie B et le tableau documentaire des limites d'âge annexés au code des pensions civiles, les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer affectés soit sur un moyen nautique, soit dans un centre de sécurité des navires, soit dans une unité littorale des affaires maritimes et qui exercent dans la spécialité : « navigation et sécurité », « environnement, pêches et cultures marines », et remplissant cumulativement ces deux conditions, bénéficient de ce dispositif.

Il conviendrait, lors de la fusion avec les corps « équipement » de maintenir ces dispositions à titre personnel aux agents déjà concernés soit 180 contrôleurs des affaires maritimes et 170 syndics des gens de mer au 01/09/2006, mais aussi aux nouveaux recrutés sous la double condition déjà exprimée.

### 3.3.7 Une mesure exceptionnelle de promotion pour les syndics des gens de mer.

Il serait particulièrement opportun, qu'à l'instar des examens professionnels de promotion organisés pour les adjoints administratifs vers le corps des secrétaires administratifs, une mesure identique soit prise au bénéfice des syndics des gens de mer afin de leur permettre de devenir contrôleur des affaires maritimes. Le même type d'épreuves que celui du corps « équipement » pourrait être organisé: sélection pour l'oral à partir d'un dossier présentant les fonctions assumées, puis passage d'un oral.

\*  
\* \*

## ANNEXES

- Annexe 1 : lettre de saisine du CGPC par la DGPA du 27 février 2006
- Annexe 2 : personnes rencontrées

## ANNEXE 1



ministère  
des Transports  
de l'Équipement  
du Tourisme  
et de la Mer

---

### note à l'attention de

Monsieur Claude MARTINAND  
Vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées

Paris, le 27 février 2006

**objet :** Rapprochement des corps civils des affaires maritimes et des corps équipement.



direction générale  
du Personnel  
et de  
l'Administration

Les corps civils des Affaires Maritimes, inspecteur des affaires maritimes (IAM), contrôleur des affaires maritimes (CAM) et syndic des gens de mer (SGM) relèvent de statuts particuliers qui ont été calqués sur ceux des corps administratifs de l'équipement. En effet :

Le statut des **inspecteurs des affaires maritimes** (décret n° 97-1028 du 05/11/97) est quasiment identique à celui des attachés des services déconcentrés de l'équipement (même recrutement par les IRA pour la branche administrative, même structure, grille indiciaire, emploi fonctionnel et déroulement de carrière) et avait déjà intégré en 1992 les anciens attachés de la mer,

Le statut des **contrôleurs des affaires maritimes** (décret n° 2000-508 du 08/06/2000) est quasiment identique à celui des SA et relève du même statut commun des B (décret n° 94-1016 du 18/11/94). Il a intégré, dans la spécialité droit social et administration générale, l'ancien corps des contrôleurs des affaires maritimes régis par le décret du 04/12/96,

Le statut des **syndics des gens de mer** (décret n° 2000-572 du 26/06/2000) est quasiment identique à celui des adjoints administratifs et relève du même statut commun des C (décret n° 70-79 du 27/01/70). Il a intégré, dans la spécialité droit social et administration générale, l'ancien corps des adjoints administratifs des services déconcentrés des affaires maritimes régis par le décret du 01/08/70.

Si les structures des corps, les indices et les déroulements de carrière sont identiques, il s'agit néanmoins de corps spécifiques ce qui se traduit par des régimes indemnitaires différents, sensiblement inférieurs pour les corps mer, et l'obligation de passer par un détachement pour obtenir une mobilité dans les services de l'équipement.

Si, pour ce qui concerne les contrôleurs et les syndics, une première mesure de revalorisation des régimes indemnitaires a été décidée pour 2005, visant à atteindre la parité avec les corps équipement en 2007, je souhaite aller plus loin dans le rapprochement de ces corps avec ceux des SA et des adjoints.

Si une intégration des agents des 3 corps ayant des fonctions administratives (inspecteurs des affaires maritimes, branche administrative, contrôleurs et syndics de la spécialité DSAG) ne me semble pas poser de problème technique, il n'en est pas de même pour les autres spécialités des corps. En effet, les contrôleurs des affaires maritimes et les syndics des gens de mer disposent d'une spécialité « navigation et sécurité » accessible par des concours spécifiques et sous réserve d'une aptitude physique à la navigation et bénéficient du service actif. De même, les inspecteurs des affaires maritimes « branche technique », chargés principalement de l'inspection de sécurité des navires, ne sont pas recrutés par les IRA mais par un concours spécifique.

Les représentants du personnel de ces corps, jusqu'à présent réticents, craignant une perte d'identité des métiers de la mer, m'ont fait savoir à plusieurs reprises qu'ils étaient maintenant favorables à ces rapprochements qui offriraient de meilleurs déroulements de carrière, faciliteraient la mobilité des agents et garantiraient un régime indemnitaire équitable.

Dans ce contexte et compte-tenu de la nécessité d'avancer rapidement sur ce dossier je vous remercie de bien vouloir désigner un inspecteur qui procédera à l'expertise de la situation des corps existants et de leurs spécificités et me fera toutes propositions de rapprochement, partiel ou total, des corps maritimes avec ceux de l'équipement.

Vous pourrez disposer, pour l'exercice de cette mission, de la collaboration du bureau des personnels maritimes (AMT3) de la DGPA ainsi que du bureau LM1 de la DAM.

Je souhaite pouvoir disposer de votre rapport de mission pour la fin du mois de juin 2006.

*La directrice générale du personnel  
et de l'administration*

**Signé**

*Hélène JACQUOT-GUIMBAL*

**Copie à : DAJIL/ASPI**

## ANNEXE 2

### Liste des personnes rencontrées

- 25 avril BILLIOTTET Serge (Chargé de mission CGPC/S1)
- 28 avril DUFOURMANTELLE Aude (Sous-Directrice DGPA)
- 5 mai de 9h00 à 10h00 M. GARCIA (chef du bureau A2 de la DGDDI; gestion du personnel douanes)
- 5 mai de 9h00 à 10h00 CARMARAN André (adjoint du chef de bureau A2 DDGI)
- 5 mai de 9h00 à 10h00 LE PIMPEC Mickaël (bureau A1 politique générale du personnel/responsable des concours DGI)
- 5 mai à 14h30 M. MALFILATRE (DGPA; sous direction des personnels techniques, d'exploitation et contractuels)
- 15 mai de 14h30 à 16h00 Mme WAGNER (DGAFP, sous direction des statuts et des rémunérations); Mme Marie-Eve LAURENT bureau de la coordination statutaire DGAFP  
HAMON Jean-yves Inspecteur Général des Services des Affaires maritimes  
CHAPALAIN Marc (chef du bureau des personnels DAM)
- 23 mai Syndicat CFDT : DROUGLAZET Claude et Mme BRUGARO Bernadette
- 08 juin Syndicat CGC : BEAULIEU Patrice – KERAUDRAN Stéphane – DESCHAMPS André
- 08 juin Syndicat CGT : GODEC André – BIDAUX Gaël – HENTGEN Marc – LABBE Alain – MAYER Nicolas – INGOUF Pierre
- 16 juin LE BOLLOC'H Michel (Directeur de l'ENIM) et Mme ESQUIVIE-CHAMBON (Sous-directrice ENIM)
- 28 juin Syndicat FO : LE BARON Bernard – BALZA Jacqueline – LE CLOAREC Jean-Yves
- 28 juin Syndicat SNAMER : COHU Paul – CONFOLENT Dominique – TRAVERT Jean-Charles  
DORIVAL Jean-Baptiste, chef du bureau DGPA/SP/AMT3;  
MEINIER Stéphane, responsable de la cellule des personnels des affaires maritimes de catégorie B et C
- 19 juillet MANCHART Jacques, chef de bureau DGMT/DAM/SM  
LE GUERN Anne-Marie, responsable département DGPA/RS  
LANUSSE Jean-Claude, Chef de bureau DGPA/SP/AMT2



Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DÉFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45