



**Réunion intersyndicale entre la Direction Générale
des Affaires Maritimes de la Pêche et de l'Aquaculture (DG AMPA)
et les Organisations Syndicales (OS) - Services Déconcentrés -
du 10 février 2026**

Présents FSU : Amélie Bunel, Catherine Choltus, Michelle Onchalo et Jean-François Albert en visio conférence.

Administration :

M. Olivier CUNIN (Directeur Général adjoint AMPA), M. Vincent LELIONNAIS (MVS RH), Mme Julie SCHIAZZA (Mission VSRH1), Mme Anaïs MELARD (SNC3), Mme Anne-Charlotte TREMENBERT (SNC3), Jean-Baptiste MICHEL (Mission VSRH1), M. Alan SYMONEAUX (SFM) et M. Jean-Philippe QUITOT (SFM).

Le Directeur Général adjoint a introduit la réunion par une rétrospective de 2025. Il nous informe ensuite que la DGAMPA devrait avoir connaissance du budget attribué fin février après que la Loi de Finance Initiale (LFI) ait eu l'aval du Conseil Constitutionnel.

D'autre part, la réunion du groupe de travail mer de la Formation Spécialisée Ministérielle (FS-M) sur l'amiante, prévue le 17 février prochain, est annulée. En effet, il nous annonce que le rapport sur l'exposition à l'amiante des Inspecteurs de la Sécurité des Navires et de la Prévention des Risques Professionnels Maritimes (ISNPRPM), piloté par Émeric FAURE, et diligenté par la DGAMPA auprès de l'Inspection Générale des Affaires Maritimes (IGAM), n'est pas communicable en l'état. Le Cabinet souhaite que ce rapport soit validé par l'Inspection Générale des Affaires Sociales (IGAS) du ministère du travail notamment pour la vérification des éléments réglementaires du droit du travail.

Point 1. Sécurité des navires : bilan des réformes réalisées et perspectives.

M. Quitot nous présente le nouveau chantier de la réforme à venir pour les missions sécurité des navires. Cette réforme est déclenchée suite à de nouvelles obligations réglementaires à mettre en place avant la fin de l'année (voir document ci-dessous présenté en réunion) qui ont conduit la DGAMPA à faire un bilan des missions effectuées depuis 2012, date des délégations aux sociétés de classification.



**MINISTÈRE
CHARGÉ DE LA MER
ET DE LA PÊCHE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Etat des lieux

Refonte du paquet sécurité :

Les directives relatives au respect des obligations des États du pavillon et au contrôle par l'État du port ont été modifiées et devront être **transposées avant la fin de l'année**.

La directive « pavillon » introduit notamment une nouvelle inspection (qui n'est pas déléguable) : une « **Flag State Inspection** » (FSI) à effectuer à minima tous les 5 ans sur nos navires effectuant une navigation internationale.

Le format de ces FSI sera nécessairement influencé par des décisions qui seront prises pour absorber les nouvelles entrées en flotte, atteindre notre cota d'inspections communautaires (PSC, SOx et PRF) et par les nouvelles compétences à acquérir par les ISNPRPM (H2, NH3, Méthanol, batteries, analyse de risque, etc...)

PSC : Port State Control (Contrôle par l'État du port).

Sox : Contrôle de la teneur en SOx dans les combustibles des navires.

PRF : Port Reception Facilities (Installations de réception portuaires).

D'après les documents présentés en séance, la DG AMPA prévoit que :

- les CSN ne pourront pas absorber l'augmentation des navires inscrits au Registre International Français (RIF) : La flotte sous pavillon français (RIF) est passée de 99 bateaux en 2023 à 128 en 2025, et on en attend encore 37 navires supplémentaires sur 2026-2027.

- le niveau des qualifications des agents va encore baisser. Il y a un problème de compétences : les agents bien formés (niveau 5) se font rares. Beaucoup

partent une fois leur diplôme obtenu, et on manque surtout d'expertise sur les pétroliers et les gaziers. La DG AMPA reconnaît qu'il y a un problème de turnover dans les CSN car les Ingénieurs des Travaux Publics de l'État (ITPE), catégories A, ont une progression de carrière liée aux différents postes occupés. Même si il y a eu quelques promotions sporadiques, les CSN sont des impasses pour les ITPE, car ils ne peuvent dépasser le grade d'Ingénieurs Divisionnaires des Travaux Publics de l'État (IDTPE).

La **FSU** a demandé si une analyse sur le turnover des inspecteurs a été menée ? L'administration nous indique que la disparition des corps dédiés (Inspecteur des Affaires Maritimes) a fragilisé l'administration de la mer. La gestion de carrière des ITPE entraîne mobilité, d'où la réflexion sur la diversification de recrutements, en particulier, sur le corps des ingénieurs des industries et des mines. La DG AMPA indique que le volet managérial dysfonctionnel peut également pousser à la mobilité !

Une réunion DGAMPA sur la réorganisation des missions des CSN a eu lieu le 16 janvier dernier avec pour objectif la modification du décret avant l'été.

Deux pistes de réflexion se sont dégagées lors de cette réunion :

- Revoir le périmètre de la délégation aux sociétés de classification. Une réunion est prévue le 13 mars prochain avec les DIRM.
- Revoir l'organisation des CSN, la formation, la répartition des effectifs. Aucun groupe de travail n'a été constitué pour le moment et l'administration ne s'interdit rien pour les réformes de structure.

Point 2 : Point d'information sur le Dispositif de Contrôle et de Surveillance (DCS).

Mise en conformité de l'instruction plongée.

Mme Tréménbert nous informe de la nécessité de revoir l'instruction plongée 2018 afin notamment de prendre en compte la réglementation en vigueur. Elle précise qu'il y a aujourd'hui 37 plongeurs parmi les 300 agents du DCS et que 3 patrouilleurs sur 4 sont dotés de plongeurs-scaphandriers.

La **FSU** signale plusieurs problèmes, remontés par les agents du DCS, liés au maintien de la qualification de plongeur-scaphandrier :

- pour les patrouilleurs, le maintien de 12 plongées obligatoires est problématique compte tenu déjà du fait qu'ils n'exécutent que 8 marées par an et que cette activité n'est pas privilégiée par les commandants qui priorisent les contrôles pêche ou l'assistance aux migrants.

- La DIRM NAMO refuse de financer les équipements en matériel de plongée même si une partie est prise en charge par la DGAMPA.

La **FSU** s'interroge sur l'existence d'une instruction particulière pour les plongeurs des services cultures marines en DDTM ?

La DGAMPA répond qu'elle est devant une question de fond : doit-on maintenir ces compétences ? Sur quelles activités doit-on avoir besoin de plongeurs ? Une réflexion doit être menée compte tenu du coût financier pour le maintien de cette compétence. Par ailleurs, elle réfléchit au nombre des 12 plongées exigées qui pourrait être harmonisé avec celui d'autres administrations moins-disantes. Une décision sera prise à l'horizon 2027.

La **FSU** déclare qu'il est important de maintenir ces qualifications notamment pour assurer l'assistance des navires et des personnes. C'est une mission de service public. Les plongeurs de bord sont souvent intervenus pour la sécurité des navires en dégageant des bouts et des filets emmêlés dans les hélices, pour le secours aux migrants pris dans des cordages, pour le contrôle des filières en cultures marines...

Avenant au marché des télécommunications satellitaires des patrouilleurs.

La connexion satellitaire des patrouilleurs est insuffisante pour les applications comme Monitorfish. L'administration a décidé de recourir à la constellation OneWeb (satellites en orbite basse) pour améliorer la situation. Ce qui permettra l'accès au réseau interne (RIE), aux applications professionnelles ainsi qu'un accès Internet personnel pour l'équipage, les nouvelles antennes sont en cours d'installation.

Les tests ont été réalisés pendant l'été 2025. Ils sont concluants. La rédaction du cahier des charges pour le futur marché prévu en octobre est en cours de rédaction ainsi que la charte d'utilisation.

Point 3 : Point divers.

1) Lycées professionnels maritimes : L'administration nous confirme que la réforme de la formation Cultures Marines continue sans pause. Une réunion GM5 avec les enseignants est prévue le 11 mars 2026 en visio, le projet du nouveau référentiel sera envoyé dans les 15 jours qui suivront.

2) La **FSU** interroge l'administration sur les contrôles de sécurité des navires effectués par les agents du DCS. En effet, les agents du DCS ne s'estiment pas compétents pour faire des visites de sécurité sur les navires. A l'heure actuelle, avec les permis de navigation illimités, Il n'y a plus de rapport de visite périodique à jour à bord du navire, plus de prescriptions à contrôler. Le CNSP

demande alors aux agents de contrôle d'effectuer une "visite de sécurité sommaire" afin de se rendre compte si l'armateur joue le jeu de l'entretien de son navire.

Pour pouvoir effectuer une visite de sécurité d'un navire, il faut être assermenté pour cela et avoir passé une convention avec le centre de sécurité dont dépend le navire. Ces habilitations étaient auparavant, pour les agents des ULAM qui effectuaient des visites périodiques pour le compte d'un centre de sécurité, pour lesquelles ils étaient rémunérés. Il y avait plusieurs types d'habilitation (navires de moins de 12 mètres, de 12 à 24 mètres...). La responsabilité de l'agent était en contrepartie engagée si le navire rencontrait un problème. Un patrouilleur travaille sur plusieurs départements, les agents pour effectuer ces "visites périodiques", devraient avoir passé des conventions avec tous les centres de sécurité de sa façade maritime. En cas de problème une fois le navire contrôlé, la responsabilité de l'agent est-elle engagée ? Qu'en est-il de la rémunération pour cette nouvelle responsabilité ?

La DGAMPA répond qu'on ne demande évidemment pas aux agents de faire une "visite de sécurité". Ils ne peuvent pas vérifier par exemple le poids des pontés mais peuvent repérer des incohérences (un chalut laissé à bord pendant une pêche à la drague, par exemple). Le CNSP ne donne pas d'ordre, mais peut alerter sur les bateaux à risques.

Les contrôles restent basiques, sans remplacer une visite de sécurité complète.

3) La **FSU** demande à l'administration des éclaircissements sur une ULAM qui ne titularise pas ses agents stagiaires sans qu'aucune explication ni écrit ne leur soit fournis, ce qui par ailleurs leur permettrait de s'améliorer pendant leur période de stage repoussée d'un an. La FSU rappelle que l'année supplémentaire n'est pas prise en considération pour l'ancienneté (article 11, paragraphe 5 du décret n° 2009-1388 du 11 novembre 2009). C'est une sanction qu'ils vont porter tout au long de leur carrière car chaque passage d'échelons se fera avec un an de retard. La FSU demande à l'administration si cette situation est normale ?

La DG AMPA nous indique qu'elle a contacté la DDTM en question mais que malheureusement, elle n'a pas répondu...

4) La **FSU** questionne l'administration au sujet d'un agent qui n'arrive pas à se faire délivrer par la DIRM une attestation d'exposition aux substances cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (CMR). C'est un

agent qui a été exposé à l'amiante sur différents navires du dispositif de contrôle et de surveillance. Les attestations d'exposition aux substances cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (CMR) sont nécessaires afin d'assurer le suivi post-professionnel des agents de la fonction publique quand ils sont à la retraite.

La DG AMPA nous indique qu'elle a contacté la DIRM en question mais que malheureusement, elle n'a pas répondu...

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

