



LA VIGIE-FO MER

Ce nouveau numéro de notre newsletter spéciale "Mer" nous permettra de vous décrypter l'ensemble des sujets en rapport avec cette thématique, que ce soit en DIRM, en lycées, en DDTM, à la DGAMPA et quels que soient les métiers.

► RISQUES PROFESSIONNELS DES ACTIVITÉS EMBARQUÉES

Depuis plus d'un an, un travail sur l'identification des risques professionnels spécifiques aux activités embarquées est piloté par la DGAMPA.

Grâce aux questions de FO, ce travail s'est concrétisé par une **nouvelle annexe à l'instruction** concernant les risques spécifiques aux métiers de la mer. Ainsi cette instruction comprend désormais 3 annexes, mises à jour : mercure, port d'arme et risques embarquées.



FO aura travailler jusqu'au bout pour son amélioration en portant la nécessité de la prise en compte du risque lié aux **activités de sauvetage de migrants** dans son entièreté ainsi qu'en rappelant certaines obligations sur les **appareils de levage** ou encore en rappelant le rôle de l'employeur sur les **addictions**.

La nouvelle instruction est disponible ICI

EN DIRECT DE LA SALLE DES MACHINES

FO a envoyé une contribution écrite pour le groupe de travail 'Pacte européen pour l'Océan'. Cette contribution permet de remettre les fonctions assurées par l'Etat également au coeur de la problématique. Retrouve cette contribution sur le site feetsfo.fr

► TENIR LE CAP EN MER PUBLIQUE



Réunis en conférence nationale le 9 décembre 2025, les représentants Force Ouvrière du secteur maritime tirent la sonnette d'alarme face aux orientations actuelles de la DGAMPA. Réformes morcelées, perte de cohérence, affaiblissement des compétences et remise en cause des garanties statutaires : le service public maritime est fragilisé.

FO refuse cette logique et réaffirme avec force son **exigence d'un pilotage maritime clair, structuré et pleinement assumé par l'État**. Les missions de contrôle et de sécurité en mer ne peuvent être diluées ni externalisées. La création d'un véritable service national de contrôle garde-côtes est indispensable, tout comme la préservation des cultures métiers, des Phares et Balises aux services déconcentrés.

FO dénonce le recours croissant aux contractuels sur les patrouilleurs des affaires maritimes, qui met en danger la **continuité de l'action de l'État, la transmission des savoir-faire et la souveraineté maritime**. Les navires de l'État doivent rester armés par des fonctionnaires.

La défense de l'**expertise maritime** est non négociable : exigences professionnelles élevées, qualifications reconnues, parcours de carrière lisibles et respectueux des métiers. FO revendique une reconnaissance pleine et entière des officiers de port et de leurs adjoints, notamment au regard de la pénibilité et des responsabilités exercées.

FO exige des **conditions de travail sûres et dignes**, la **reconnaissance** des risques professionnels et le **maintien de garanties statutaires** solides. Aucun agent ne doit être sacrifié ou « jeté » en cas d'inaptitude.

Enfin, FO rappelle qu'un véritable **dialogue social** ne se décrète pas : il se construit dans la transparence, le respect et la prise en compte réelle des revendications.

Conclusion : FO appelle à un véritable « Roquelaure » des personnels civils de la mer, pour une réforme globale, ambitieuse et protectrice de celles et ceux qui font vivre au quotidien le service public maritime.

▶ AMIANTE SUR LES BATEAUX

Le groupe de travail « Mer » s'est réuni le 5 mai 2026 pour aborder deux dossiers majeurs. D'abord, le retrait des cuves au mercure dans les phares et balises : 64 phares restent à traiter, mais le rythme actuel — 3 cuves par an, confié au seul Cerema — est insuffisant. La DGAMPA a recruté un chargé de mission pour accélérer la planification, avec des résultats attendus à l'été 2026.



Le cœur de la réunion portait sur l'exposition des inspecteurs de sécurité des navires (ISNPRPM) à l'amiante. Un rapport de l'IGAM, publié en octobre 2025, le confirme sans ambiguïté : le risque d'exposition a été réel et significatif bien après 1996, avec une période particulièrement critique entre 1996 et 2012 pour la flotte française, et un risque persistant jusqu'en 2018 (flotte française) et 2021 (flotte internationale). Des cas concrets d'exposition ont été documentés : calorifugeages amiantés, absence de dossiers techniques à bord.

Or, le dispositif de cessation anticipée d'activité (C3A) ne reconnaît l'éligibilité des ISNPRPM qu'avant 1996. Le rapport, désormais transmis à la Direction Générale du Travail, ouvre une opportunité réelle de faire évoluer cette date. Un arbitrage interministériel sera nécessaire.

FO entend peser de tout son poids pour que la bataille soit menée jusqu'au bout.

[Pour lire le compte-rendu complet c'est ICI](#)



EN DIRECT DE LA SALLE DES MACHINES : VISITE "MER" A LA ROCHELLE DE LA FORMATION SPECIALISEE MINISTERIELLE

Le 13 novembre, une délégation de la formation spécialisée ministérielle (administration et représentants du personnel, dont vos représentants FO) est venue à la Rochelle pour voir de plus près certains métiers de la mer et des métiers de la DDTM et DIRM. Après échanges, une visite du patrouilleur IRIS a été réalisée ainsi que de la vedette utilisée par la DDTM.