



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Secrétariat général

Direction des ressources humaines

*Service du développement professionnel et des
conditions de travail*

*Sous-direction des politiques sociales, de la
prévention et de la protection sociale
complémentaire*

*Direction générale des affaires maritimes, de la
pêche et de l'aquaculture*

Paris, le 30 août 2024

**Relevé de conclusions de la réunion du groupe de travail « Santé et sécurité des agents du secteur
mer » issu de la formation spécialisée ministérielle (FS-M) du 30 mai 2024**

Liste des participants

- Administration : Jean-Pascal Devis (SDSNC), Jean-Bernard Costes (DIRM MED), Anna Milesi (DDTM 50), Véronique Juban (ISST), Corinne Lavigne (SNC2), Philippe Lacroix (DIRM MED), Vincent Lelionnais (MVSRH), Julie Schiazza (VSRH1), Hajja Rabia (VSRH1), Jean-Baptiste Michel (VSRH1), Louis Lanos (VSRH1), Yves le Nozahic (DRH/D), Florise CAO (PPSP1), Laurent Maucec (PSPP1), Tom Petringer (PSPP1), Anne Kito-Vardon (médecin du travail)
- Organisations syndicales : Arnaud Mahieux (CFDT), Ludovic Peuch (CFDT), Christian Jacob (CFDT), Frédéric Dechaine (CGT), Bastien Simonnet (CGT), Malvina Caubère (FO), Jean-François Albert (FSU), Maxime Caillon (FSU), Gwenaël Le Guen (SNCTA - SNPL), Emmanuelle Dormond (UNSA) et Yann Guiheneuf (CGT)

Point 1 – Présentation de la nouvelle version de l'annexe mercure

Après la présentation, plusieurs points sont relevés par les OS :

- Elles notent qu'aujourd'hui, 91 phares ont encore du mercure et s'inquiètent que la version modifiée de l'annexe perde en substance par rapport à 2017. Ils souhaitent que les valeurs limites d'exposition professionnelle (VLEP) soient réintroduites sous forme de tableau par exemple.

- Un questionnement est porté sur les visites de phares et le danger que cela peut représenter pour le public et le personnel qui gère les visites. Certaines OS souhaiteraient qu'un point d'information soit ajouté sur ce sujet.
- Certaines mesures de prévention comme la ventilation du bâtiment ne sont pas toujours réalisables à cause de la classification des bâtiments au patrimoine ou dans des cas de situations d'urgence.
- Elles attendent un plan d'action précis sur le changement/remplacement des cuves à venir.

La sous-direction sauvetage, navigation et contrôle (SDSNC) précise que la suppression du risque à la source est l'objectif mais cela prend du temps, d'où l'importance des mesures de prévention.

Le Cerema a établi un inventaire précis et un plan d'action est en construction afin de remplacer le maximum de cuves (61 phares concernés). La principale difficulté est liée au classement des phares au titre du patrimoine ce qui peut rendre difficiles les travaux nécessaires.

Pour les autres cas, une étude de rationalisation des phares sera finalisée cette année.

Le but de la circulaire est de proposer un cadre souple et compréhensible pour tous. Ce n'est pas un texte à destination du grand public mais il vise à alerter sur les risques pour les agents.

Conclusion :

- Le texte a besoin d'être étoffé, pour être plus concret avec quelques clés de lecture,
- Il doit tenir compte d'un volet informationnel et de prévention dans le cadre des différents usages professionnels de ces locaux, que ce soit pour la maintenance ou la visite des sites,
- Une nouvelle version sera proposée en amont de la prochaine réunion du GT mer.

Point 2 – Présentation du plan de l'annexe sur les risques liés à l'activité embarquée

Après la présentation, plusieurs propositions sont faites par les OS :

- L'ajout des risques suivants au tableau des risques : risques des ondes à bord et RPS (éloignement familial, isolement, charge mentale due aux situations avec les migrants) et la mention des agents travaillant dans les services de cultures marines.
- La formation matelot-pont et le certificat de formation de base à la sécurité (CFBS) devraient être obligatoires pour tous les agents afin de couvrir un grand nombre de risques liés à l'activité embarquée.

Elles notent la difficulté, dans certaines administrations déconcentrées, d'avoir des équipements de protection individuels (EPI) en raison de difficultés de budget.

Enfin, le questionnement principal des OS est de savoir quel type de document est attendu et quelle sera la méthode pour le construire.

La SDSNC rappelle que les chantiers sur la formation nautique du DCS ainsi que sur la note technique armement font intégralement partie de ces questions de prévention.

La DGAMPA propose d'ajouter à la future annexe un chapitre sur l'exploitation, de mentionner la conformité avec le permis armement et d'y ajouter les normes internationales STCW ainsi que le décret n° 84-810 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires.

Par ailleurs, bien que le métier d'agent embarqué soit très accidentogène, aucun accident n'est signalé. Il serait donc intéressant de proposer un retour d'expérience national afin d'échanger sur ce sujet entre les différents services et faire remonter les accidents éventuels.

Le plan proposé lors de ce GT n'est que la 1^{re} étape et marque l'ouverture du chantier sur les risques liés à l'activité embarquée.

Conclusion :

- ➔ Créer un groupe de travail avec les DIRM/DDTM, APB et la DGAMPA afin de construire cette annexe et entrer dans un travail de rédaction plus fin.
- ➔ Monter une instance de prévention annuelle pour que les services puissent échanger et partager les bonnes pratiques.

La prochaine réunion du GT se tiendra le 07 novembre 2024.