Déclaration liminaire CGT – CSA DIRM MED
10 novembre 2026

Alors que le l'augmentation du coût de la vie devient insupportable pour un nombre de plus en plus important de travailleurs les dépenses d'armement continuent à un rythme effréné.

Le discours dominant voudrait nous faire croire que le pays est si gravement menacé qu'on devrait construire des missiles au lieu d'aider les plus de 10 millions de français sous le seuil de pauvreté.
C'est doublement inhumain.

Le mouvement populaire de ces dernières semaines rassemble dans ses énormes cortèges des jeunes, des travailleurs, des privés d'emploi, des militants syndicaux et une foule diverse unie contre les sacrifices toujours plus violents qu'on lui impose.

L'exécutif organise le maintien de l'ordre à géométrie variable. Après la gestion loufoque du 17 octobre, providentielle pour les amateurs d'images spectaculaires, il mobilise un arsenal colossal pour dissuader les manifestations qu'il se permet même d'interdire. C'est une démonstration brillante de démocratie bourgeoise.

Derrière les dépenses d'armement, derrière les bas salaires il y a la course aux profits maximaux. C'est une course à la mort : au fascisme ou à la guerre. Les manifestations populaires massives montrent le refus de ce chemin. Elles appellent la fin de la libéralisation frénétique et de la casse sociale pour le profit d'une infime minorité.

Nous rappelons quelques revendications générales :
– retraite à 60 ans à taux plein avec 37,5 années de cotisations.
– rémunération à 100 % en arrêt maladie,
– abrogation du jour de carence
– retour de la GIPA
– dégel du prix du point d'indice, premier rattrapage de 10 %, son indexation sur l'inflation.
– retrait du décret 2026-604 sur les ASA

La libéralisation généralisée se traduit dans notre administration par le dogme de la baisse d'effectif et de moyens et l'abandon de missions qui s'ensuit. Les deux réformes en cours des CROSS et des CSN nous sont présentées avec la même consigne : pas d'augmentation d'effectif. Cela ferme d'emblée les perspectives d'améliorer le travail pour les agents. On nous invite à participer à des échanges confus où l'organisation des services et les missions sont triturées pour prétendre remplir les objectifs alors que le travail sera moins bien fait qu'avant.

La CGT souhaite également que la direction de la DIRM MED écoute la déclaration lue lors de la réunion avec la DGAMPA le 14/10/26 (déclaration lue page suivante).

Nous rappelons que le projet CROSS Nouvelle Génération obéit au même principe de restructuration sans recrutement dont nous déplorons les conséquences néfastes sur le travail. Voici nos revendications :
- 6 TSDD au CROSS MED
- fournir une simulation financière pour chaque agent
- pas de technicien « bouche-trou », mobilisé pour combler les lacunes chroniques d'effectif
- maintien de services cohérents avec un encadrement de proximité sans éclatement des rôles fonctionnels, hiérarchique et de gestion.

Nous demandons également à la direction de la DIRM MED :
- de fournir la liste des publications de poste et des effectifs pour début 2027 (après les élections pro)
- de veiller à l'application au 01/01/27 de la réduction d'ancienneté des agents affectés au site de Zattara

Déclaration de la FNEE :
Contre le sabordage des missions de Sécurité des Navires

Déclaration lue à la DGAMPA le 14/10/26

Le sabordage des administrations publiques se poursuit au détriment des agents, des travailleurs, des usagers, de l'environnement et au profit des multinationales.

Les agences et opérateurs de la transition écologique (Cerema, IGN, OFB, Ademe, Anses) se sont récemment mobilisés contre leur affaiblissement : baisses d'effectifs et de moyens. Les pressions des groupes dominants de l'agroalimentaire se sont exprimées de manière odieuse. Le gouvernement a fait son choix. Nous subissons cette même logique au ministère de la mer.

La branche sécurité des navires des affaires maritimes est affaiblie depuis des années par un pilotage délétère déjà épinglé dans un rapport de la cours des comptes en 2012 : « des résultats inégaux et un contrôle inadapté ». Le rapport pointait les rémunérations inégales et les effectifs trop faibles qui n'ont pourtant pas cessé de diminuer. La gestion du recrutement et des filières ne maintient qu'une capacité minimale d'expertise.

En face, les compagnies maritimes tentaculaires maintiennent leur course au profit et à la baisse des coûts. Quelle limite donne l'État par l'action de son administration de la mer, garante de la sécurité des marins, des passagers et de la protection de l'environnement ? La DGAMPA propose comme remède à la faiblesse qu'elle a organisé un nouveau paquet de « délégations » vers des prestataires privés, les « sociétés de classification habilitées ». Liés commercialement aux entreprises qu'elles contrôlent et certifient elles glissent mécaniquement dans un clientélisme contractuel.

Seul des inspecteurs indépendants, dont le statut de fonctionnaire est la garantie, peuvent donner du crédit aux certificats délivrés au nom de l'État qui deviendront sinon de la monnaie de singe ou des passe-droits.

Le bricolage proposé en « réflexion » essaye de concilier les difficultés existantes avec l'arrivée de nouveaux navires sous pavillon français, l'introduction d'un nouveau régime d'inspection le « Flag State Inspection » (FSI) et le dogme de la baisse d'effectif. Cette dernière contrainte rend l'exercice impossible. Les responsables de la DGAMPA sont-ils sincèrement convaincu qu'ils font du bon travail ? Ce n'est plus l'objectif depuis que le mythe qu'il n'y a plus d'argent en France s'est imposé. Quelle farce quand les détentions de navires menaçants de catastrophes humaines ou environnementales sont sanctionnées par des amendes ridicules ! Quand les multinationales se gavent de subventions publiques pour « verdir » leur flotte !

Il n'est plus question de chercher à élever le niveau de sécurité des navires pavillon français et de ceux qui font escale dans nos eaux. Il s'agit de présenter une façade de sérieux devant des obligations internationales et de fuir les conséquences juridiques de potentiels accidents dont on se prive des outils indispensables pour les prévenir.
C'est bien une mise en danger des marins, des passagers et une augmentation des risques de pollution qui découle des choix conscients de la DGAMPA.

Pas de solution sans inspecteurs fonctionnaires :

- **Renforcement des CSN en effectifs, y compris des services support**
- **Valorisation des salaires et des carrières**
- **Reconstruction d'un contrôle public fort et indépendant**
- **Stop aux délégations de missions**