



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER

Organisation du travail dans les capitaineries

Rapport 010879-01
établi par

Christian ASSAILLY (coordonnateur) et François MARENDET

Mars 2017



Les auteurs attestent qu'aucun des éléments de leurs activités passées ou présentes n'a affecté leur impartialité dans la rédaction de ce rapport.

Sommaire

Résumé	3
Liste hiérarchisée des recommandations	4
Introduction	6
1. Les ports maritimes décentralisés	7
2. Missions des capitaineries et répartition des tâches entre l'État et l'AP	9
2.1. Les capitaineries.....	9
2.1.1. <i>Sûreté portuaire</i>	10
2.1.2. <i>Missions au titre des réglementations internationales</i>	11
2.1.3. <i>Autres fonctions exercées</i>	12
2.2. Mise en œuvre des modalités de répartition entre l'AI3P et l'AP.....	14
3. Organisation de la gestion administrative	16
3.1. Organisation au niveau central.....	16
3.2. Organisation au niveau local.....	16
3.3. Le rôle spécifique du commandant de port.....	18
3.4. Les horaires d'ouverture des capitaineries.....	19
3.5. Appréciation des autorités portuaires sur le partage AI3P/AP.....	20
4. Gestion administrative des capitaineries	21
4.1. Masse salariale et primes d'exploitation.....	21
4.2. Formation des agents.....	23
5. Équipements techniques des capitaineries	25
5.1. Équipements des capitaineries.....	25
5.2. Les services de transport maritime (STM).....	27
6. Effectifs dans les capitaineries	30
6.1. Effectifs actuels.....	30
6.2. Effectifs cibles ou budget base zéro (BBZ) 2016.....	32
7. Organisation du travail et horaires d'ouverture des ports décentralisés	34
7.1. Calcul des temps de travail.....	34
7.2. Horaires d'ouverture des ports ouverts H 24 ou H 22.....	36
7.3. Horaires d'ouverture des ports à marée.....	38
7.4. Horaires d'ouverture des autres ports.....	38
8. Mutualisation des ports	40
9. Méthodes de calculs des effectifs cibles des OPA et des OP	42
9.1. Méthode de calcul des effectifs cibles d'OP.....	42
9.2. Méthode de calcul des effectifs cibles d'OPA.....	43

Conclusion.....	44
Annexes.....	47
1. Lettre de mission.....	48
2. Liste des personnes rencontrées.....	50
3. Compte rendus de visite de ports.....	53
4. Evolution des autorités portuaires et services de l'État associés.....	73
5. Exemple de questionnaire adressé aux DDTM/DML des ports décentralisés	74
6. Missions de police exercées au titre du code des transports, du code l'environnement et du code du tourisme.....	76
7. Point sur les conventions État/ AI3P et les ASP.....	81
8. Régimes de travail dans les capitaineries.....	82
9. Glossaire des sigles et acronymes.....	85

Résumé

Les capitaineries concernées par l'étude sont celles des 27 ports décentralisés les plus importants après les 7 grands ports maritimes, ports décentralisés dans lesquels l'État exerce directement ses missions régaliennes en s'appuyant sur les personnels des capitaineries.

Ce personnel comprend 166 personnes réparties entre officiers de port (OP), officiers de port adjoint (OPA) et personnels d'autres corps assurant des tâches administratives.

La gestion administrative de ce personnel, travaillant en horaire continu, est complexe et répartie entre l'administration centrale, les DREAL et les délégations à la mer et au littoral des directions départementales des territoires et de la mer (DDTM). La mission propose de la simplifier.

Pour renforcer la sûreté sur les ports et répartir la charge de cette mission dont l'importance est croissante, il est proposé que les autorités portuaires (AP) désignent effectivement les agents de sûreté parmi leur personnel ou leur délégataire et non parmi celui des capitaineries.

La mission estime que les relations entre l'État et les AP, qui, avec la mise en œuvre de la loi NOTRe sont réduites à treize en 2017, devraient être mieux explicitées dans des conventions.

Les standards des équipements techniques des ports devraient être définis au niveau central dans le respect des normes internationales, le recours au réseau des sémaphores du ministère de la défense et des CROSS des affaires maritimes devrait être étudié et une doctrine devrait être établie pour déterminer les ports décentralisés devant être classés *système de transport maritime* conformément au droit international avec leur niveau de service associé.

Tout en maintenant un niveau de service et d'accueil H 24, une moindre présence physique des capitaineries, négociée avec les autorités portuaires, peut s'envisager pour 5 ports en cœur de nuit de minuit à 4 h du matin, car le trafic est très faible sur cette période, avec la mise en place d'astreintes s'accompagnant de présence physique pour les mouvements de navire prévus ou imprévus. Des renforts en personnel devraient être organisés chaque été en juillet et août pour 3 ports corses et les capitaineries de 6 groupes de ports pourraient être mutualisées.

Le temps de travail annuel des personnels des capitaineries propre à chaque port devrait être calculé automatiquement avec les indemnités de sujétion horaire à l'aide d'un logiciel commun à tous les ports. Une révision du mode de calcul des effectifs cibles paraît indispensable avec une formule définissant le nombre d'OP nécessaires en fonction du trafic du port et une autre formule définissant le nombre d'OPA nécessaires en fonction du nombre d'heures d'ouverture des capitaineries et du temps annuel de travail du port.

L'ensemble des mesures proposées devrait permettre de clarifier et simplifier les relations entre les AP et l'État, de définir des standards pour les matériels techniques et faciliter leurs renouvellements, de mieux former le personnel des capitaineries et d'optimiser les ressources nécessaires en personnel sans réduire le service, mais tout en diminuant globalement les effectifs d'OP et OPA par rapport aux objectifs actuels.

Liste hiérarchisée des recommandations

Pages

Désigner les agents de sûreté portuaire parmi le personnel de l'autorité portuaire ou de son délégataire principal et non plus parmi le personnel de l'État (OP ou OPA). Une adaptation de l'article R 5332-25 du code des transports doit être envisagée.	11
À l'attention de la sous-direction des ports PTF de la DGITM/DST, solliciter les DML/DDTM via les préfets de département et les autorités portuaires pour élaborer ou mettre à jour les conventions précisant les relations entre l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur la base d'un modèle-type, et veiller à leur mise à jour régulière.	15
Rationaliser l'organisation administrative des capitaineries en les rattachant dans chaque région à une seule DDTM/DML mais en veillant à ce que la gestion du niveau des effectifs soit assurée au niveau central.	18
Généraliser la démarche entreprise par la DDTM 29 sur tous les ports décentralisés, dans l'objectif d'établir des standards techniques des équipements des capitaineries, répondant aux normes internationales, et d'étudier sur le plan technique et financier un recours au réseau des sémaphores du ministère de la Défense ainsi qu'au réseau des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) pour minimiser les achats de radar.	27
Élaborer une doctrine claire des ports décentralisés pouvant être reconnus « Vessel traffic system » (VTS) au regard des recommandations de l'association internationale de la signalisation maritime (AISM) avec un niveau de service associé, en s'appuyant sur le réseau des délégations à la mer et au littoral (DML), en examinant aussi le lien éventuel entre service de trafic maritime (STM) et zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR).	29
Compte tenu de la particularité de l'organisation des capitaineries, (travail posté, travail à la marée), la DRH en lien avec la DGITM devrait mettre à la disposition des capitaineries un logiciel unique permettant de calculer les indemnités de sujétion horaire (ISH), le temps de travail et d'éditer la main courante retraçant les événements intervenus lors de chaque vacation.	36
La mission propose des modalités d'aménagement des horaires des ports de Toulon, Sète, Bayonne et Lorient, tout en maintenant ces ports disponibles H 24 soit par un aménagement des horaires entre minuit et 4 heures du matin pour ne traiter que les mouvements programmés de nuit avec mise en place d'une astreinte pour traiter les trafics imprévus, soit par une prise en charge salariale d'un équivalent OPA par les autorités portuaires concernés. Pour Calais, il est proposé que la vigie ne soit généralement armée qu'avec une personne pendant ce créneau.	38

La mission recommande à la DGITM de mettre effectivement en œuvre l'article R5331-10 du code des transports, pour organiser une plus grande mutualisation de capitaineries, couvrant plusieurs ports, en veillant à ce que cette mutualisation ne conduise pas à une baisse des rémunérations du personnel. 41

Les effectifs de commandants de ports pourraient être arrêtés à partir d'une formule additionnant le volume de fret traité en tonnes et le nombre de passagers accueillis par le port ; lorsque cette formule atteint un million, un OP ou OPA serait désigné comme commandant et lorsqu'elle atteint deux millions, deux OP seraient désignés pour assurer le commandement du port. Les effectifs de Boulogne ou Calais seraient incrémentés d'un pour tenir compte des fortes spécificités de ces ports. 42

L'effectif cible en officiers de port adjoints en vigie des capitaineries doit être égal au ratio entre le nombre total annuel d'heures d'ouverture du port multiplié par le nombre de postes de travail en vigie et le temps annuel de travail en horaire continu propre au port, déduction faite d'un taux moyen d'absentéisme et d'un nombre moyen annuel de jours de formation arrondi à l'unité supérieure. 43

Introduction

Par lettre du 17 octobre 2016, le secrétaire d'État chargé des transports a demandé qu'une étude soit réalisée pour évaluer le niveau nécessaire d'effectifs des capitaineries des ports décentralisés dont l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est distincte de l'autorité portuaire, et leur organisation en tenant compte :

- de l'évolution du trafic portuaire ;
- des exigences de sécurité ;
- du niveau de service attendu par les autorités portuaires ;
- de l'émergence des nouvelles technologies pour la surveillance du trafic.

Les ports concernés sont les ports de métropole où l'État exerce les missions d'autorité investie des pouvoirs de police portuaire (AIPPP), ils sont au nombre de 27.

Les effectifs du ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer sont en diminution régulière et il convient que les ports s'adaptent à cette situation en faisant évoluer leur organisation tout en tenant compte d'un niveau de qualité de service souhaité par les autorités portuaires et les usagers.

L'enjeu de la mission est de proposer des modalités de mise en œuvre de cette réorganisation et d'apporter un regard sur la façon dont les emplois sont gérés aussi bien au niveau de l'administration centrale que des administrations départementales (DDTM) et régionales (DREAL en tant que responsable de zone de gouvernance d'effectifs).

Pour mener à bien son étude, la mission a envoyé un questionnaire à tous les ports décentralisés et s'est rendue sur les ports de Hauts de France (Calais, Boulogne), les ports normands (Cherbourg et Caen), les ports bretons (Brest et Lorient), le port des Sables d'Olonne, les ports corses (Ajaccio, Porto Vecchio et Bastia) et sur le port de Nice.

L'étude a analysé :

- les équipements techniques des capitaineries ;
- les effectifs d'officiers de ports (OP) et officiers de port adjoints (OPA), d'agents d'autres corps et auxiliaires de ports et les effectifs cibles des OP et OPA ;
- la masse salariale des OP et OPA et leurs primes d'astreintes et indemnités de sujétion horaire ;
- le temps de travail et les cycles de travail des agents et l'adéquation des horaires de fonctionnement avec le trafic portuaire selon les ports ;
- la possibilité de mutualiser certains ports.

Elle propose des effectifs pour chaque port, un horaire de fonctionnement et un mode de calcul des effectifs cibles d'OP et OPA en vigie, détachés ou en position de commandement.

1. Les ports maritimes décentralisés

Les ports concernés sont les ports décentralisés de métropole où l'État exerce les missions d'autorité investie des pouvoirs de police portuaire (AIPPP), ils sont au nombre de 27, ce qui représente 25 capitaineries car 2 capitaineries sont communes à 2 ports : la capitainerie de Rochefort qui gère le port de Tonnay-Charente et la capitainerie de l'île Rousse qui gère aussi le port de Calvi.

L'arrêté du 27 octobre 2006 définit la liste des ports décentralisés dans lesquels l'État reste l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, ports dont l'activité dominante est le commerce ou qui accueillent des marchandises dangereuses.

Ces ports représentent 21 % du trafic portuaire national de marchandises en tonnage et 77 % du trafic portuaire de passagers.

Ces ports ont à l'origine tous été créés par l'État et ont été décentralisés et transférés au cours de 3 vagues successives :

- aux départements par la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 complétée par la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 pour Le Tréport, Le Légué Saint Brieuç, Roscoff, Les Sables d'Olonne, Rochefort, Tonnay-Charente, Port-Vendres, Calvi, L'Île Rousse, Propriano, Bonifacio et Porto Vecchio ;
- à la collectivité corse par la loi n°2002-92 du 22 janvier 2002 pour Ajaccio et Bastia ;
- par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 (article 30) pour les 13 ports d'intérêt national restants en France métropolitaine (Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Le Fret, Roscanvel, Lorient, La Rochelle pour la partie port de pêche de Chef de Baie, Bayonne, Port-la-Nouvelle, Sète, Toulon et Nice). Les différentes collectivités concernées sont les régions, les départements, les intercommunalités et les communes ou leurs groupements.

Enfin, la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe) pose, dans son article 22, le principe général de la possibilité de transferts des ports départementaux à la région ou les communes ou leurs groupements.

Sont concernés par cette loi, les ports de Saint-Brieuc et Roscoff, les ports de Calvi, Île Rousse, Propriano, Bonifacio et Porto-Vecchio qui, en 2017, ont été transférés respectivement de départements à la région Bretagne et à la collectivité territoriale Corse puis les ports de Nice et Toulon qui ont été transférés respectivement à Nice Métropole et à la communauté d'agglomération Toulon-Provence. Le port de Port-Vendres reste de façon provisoire rattaché au conseil départemental des Pyrénées-orientales, dans l'attente de la création d'un syndicat mixte associant notamment la ville.

À la suite de ces décentralisations ou transferts, la nouvelle autorité concédante est devenue l'autorité portuaire et outre les fonctions de propriété, les collectivités ont hérité des fonctions de définition de la stratégie du développement portuaire, de la gestion du domaine portuaire, de la maîtrise d'ouvrage, de la détermination des régimes d'exploitation du port et donc du choix des exploitants.

Les autorités portuaires et les trafics traités par les capitaineries sont présentés sur le tableau ci-après.

Autorités portuaires au 1er janvier 2017 et trafic 2015¹ des ports décentralisés²

Autorité portuaire	Port	Trafic en tonnes	Passagers ferries	Mouvements hors pêche
Corse	Ajaccio	1 536 468	1 014 460	2 508
	Bastia	3 093 996	2 047 892	4 527
	Bonifacio	28 513	265 492	3 338
	Calvi-Ile-Rousse	304 997	485 543	1 090
	Porto-Vecchio	196 558	88 301	368
	Propriano	131 644	80 763	456
Hauts de France	Boulogne-sur-Mer	304 157	0	187
	Calais	41 873 115	9 757 310	25 737
PNO (Ports normands associés) Normandie Syndicat mixte	Caen-Ouistreham	3 296 800	991 753	2 262
	Cherbourg	1 687 312	564 841	1 874
	Dieppe	2 148 324	409 961	2 109
	Le Tréport	277 676	0	149
Bretagne	Brest	2 513 288	17 672	1 285
	Lorient	2 337 924	3 785	900
	Saint-Malo	1 631 883	852 786	2 950
	Roscoff	487 165	520 464	1 172
	Le Légué- Saint-Brieuc	339 085	0	330
Département 85	Les Sables d'Olonne	992 336	0	898
Syndicat mixte	Rochefort	423 892	0	280
	Tonnay-Charente	302 334	0	168
Nouvelle Aquitaine	Bayonne	2 323 580	2 640	1 142
Communauté Toulon Provence	Toulon	2 619 488	1 391 722	2 991
Nice métropole	Nice	414 987	633 415	
Occitanie	Sète	3 751 421	136 175	2 424
	Port-la-Nouvelle	1 594 183	0	480
Département 66	Port-Vendres	268 862	1 304	178
	<i>Total</i>	<i>74 879 988</i>	<i>19 266 279</i>	<i>59 803</i>

¹ Source DGITM

² Pour le port de Nice, Ville-franche est à considérer à part, d'autant que l'autorité portuaire de Ville-franche est resté le CD06. Pour ce port, l'AIPPP n'est pas l'État, mais le CD 06.

2. Missions des capitaineries et répartition des tâches entre l'État et l'AP

2.1. Les capitaineries

La notion de « capitainerie » est définie à l'article R 5331-5 du code des transports : « *La capitainerie regroupe les fonctionnaires et agents compétents en matière de police portuaire, qu'ils relèvent de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire ou de l'autorité portuaire. Elle assure les relations avec les usagers* »

Les missions des capitaineries sont définies au titre III (police des ports maritimes) du livre III (ports maritimes) de la cinquième partie (transport et navigation maritimes) du code des transports, aussi bien dans sa partie législative que dans sa partie réglementaire (articles L 5331-7 et suivants et R 5331-3 et suivants). De façon générale, la capitainerie exerce ses missions pour le compte de trois autorités :

- l'autorité administrative, en général le préfet du département ;
- l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP ou AI3P) : pouvoirs régaliens (État) exercés au titre du code des transports ;
- l'autorité portuaire (AP), le propriétaire du port, en général la région concernée ou une collectivité ou groupement de collectivités.

L'ordonnance n°2005-898 du 2 août 2005 portant actualisation et adaptation des livres III et IV du code des ports maritimes, a défini, dans une partition complexe, les différentes charges de police et de sécurité entre l'État et le nouveau concédant. Les missions de sécurité correspondant aux missions régaliennes de protection du territoire ne sont à ce titre pas transférées (police du plan d'eau et de la navigation, des matières dangereuses, police de l'environnement). L'État reste alors ce qu'il est convenu d'appeler l'*autorité investie du pouvoir de police portuaire* (AIPPP). Les missions de police courantes de l'exploitation et du domaine (attribution des postes à quai, occupation des terres-pleins...) sont quant à elles transférées au nouveau concédant qui devient l'*autorité portuaire* (AP). L'originalité et la difficulté viennent du fait qu'elles sont exercées par les mêmes officiers de ports, ces derniers assumant de fait leurs missions de police sous double tutelle, préfet et nouvelle autorité concédante.

Opérations confiées à l'AIPPP (État)	Opérations confiées à l'AP
Police du plan d'eau (organisation des entrées, sorties et mouvements ; édiction de la réglementation locale y afférente en coordination avec l'autorité portuaire)	Police de l'exploitation (attribution des postes à quai et gestion de l'occupation des terres-pleins ; édiction de la réglementation locale y afférente)
Police des matières dangereuses (application des règlements relatifs au transport et à la manutention des matières dangereuses ; édiction de la réglementation locale y afférente)	Police domaniale (police de la conservation du port et de ses dépendances ; édiction de la réglementation locale y afférente en coordination avec l'autorité investie du pouvoir de la police portuaire)
Sûreté portuaire : détermination de la zone de sûreté portuaire après avis de l'autorité portuaire, évaluation des plans de sûreté portuaire	Sûreté portuaire : désignation de l'agent de sûreté portuaire (ASP) et élaboration du plan de sûreté portuaire (PSP)

L'annexe 6 précise, par référence au code des transports, les différentes missions confiées à l'AP, à l'AIPPP, ainsi que celles exercées conjointement par l'AP et l'AIPPP. Dans la plupart des cas, l'autorité administrative s'appuie sur la capitainerie du port qui dispose de l'expertise.

Par ailleurs, le code de l'environnement donne aussi aux officiers de port et officiers de port adjoints des compétences en matière de constatation d'infractions au livre II titre Ier (eaux et milieux aquatiques). Il en est de même pour le code du tourisme s'agissant des infractions à la police du mouillage. L'annexe 6 indique également les missions qui leur sont dévolues.

D'autres missions sont également dévolues aux officiers de port, en application du règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (arrêté du 18 juillet 2000 modifié par l'arrêté du 8 juillet 2009), notamment dans son titre V portant sur des travaux d'entretien sur des navires ayant transporté des matières dangereuses ou sur les installations ou terre-pleins spécialisés des ports maritimes tels que les formes de réparation navale.

En outre, d'autres tâches ou missions sont confiées à la capitainerie. Ainsi, le code de la santé publique, en application du règlement sanitaire international (RSI), dans ses articles R3115-25, R3115-26 et R3115-37, mentionne que la capitainerie doit recevoir notification d'une déclaration maritime de santé à bord du navire en cas d'événement sanitaire survenant à bord du navire, ou risque pour la santé publique à bord. La capitainerie est chargée de transmettre cette déclaration à l'agence régionale de santé. Elle reçoit aussi les certificats de contrôle sanitaire ou le certificat d'exemption de contrôle sanitaire. Par exemple, le schéma d'alerte du plan d'intervention d'urgence de santé publique (PIGUS) de Saint-Malo place la capitainerie comme interface naturelle du port avec le navire.

2.1.1. Sûreté portuaire

Parmi les missions des capitaineries, il faut relever le cas spécifique des missions de sûreté partagées entre l'État (autorité administrative), l'AIPPP et l'AP :

- l'État est chargé d'évaluer la menace, d'identifier les biens et les personnes à protéger et d'évaluer les plans de sûreté faits par l'AP ;
- l'AP est chargée de rédiger le plan de sûreté du port valable 5 ans et de coordonner les plans de sûreté et les mesures de sûreté des exploitants des installations portuaires ; elle doit désigner un agent de sûreté portuaire (ASP) après agrément du préfet ; souvent, cet agent est désigné parmi les OP ou OPA.

Si l'on peut comprendre que cette solution a été adoptée au début de la décentralisation des ports, cette désignation de l'ASP parmi les agents des capitaineries pose d'autant plus question qu'elle induit une confusion entre les missions État et les missions de l'AP exercées par des agents de l'État et parce qu'elle ne responsabilise pas suffisamment l'AP dans l'exercice de ses missions de sûreté.

Or cette désignation d'ASP parmi les agents de capitaineries est effective pour 18 capitaineries (toutes sauf Nice, Toulon, Bayonne, Les Sables d'Olonne, Rochefort-Tonnay-Charente et Dieppe) et, en particulier, à Calais où un OPA est désigné à temps plein par l'AP pour exercer ses missions de sûreté.

Cette situation peut conduire à ce que ce soit le même agent de la capitainerie qui évalue la menace, rédige le plan de sûreté et l'évalue, ce qui est contraire aux principes de base de la sûreté.

La mission estime donc que cette pratique peut se révéler moins efficace en matière de sûreté et coûteuse en termes d'effectifs pour l'État qui voit confier à ses agents des tâches de la responsabilité de l'AP, sans y être contraint de façon contractuelle comme pour les missions de police d'exploitation.

L'estimation globale de cette charge de travail pour l'État est de l'ordre de 2,5 ETP³.

Or, l'article R 5332-25 du code des transports indique clairement que "*l'autorité portuaire désigne parmi le personnel placé sous son autorité, pour une durée maximale de cinq ans renouvelable, un agent de sûreté chargé de préparer et de mettre en oeuvre le plan de sûreté portuaire*". Il conviendrait donc que cet article soit appliqué strictement et non pas de façon extensive, les officiers de port et officiers de port adjoints n'étant pas placés sous l'autorité directe des autorités portuaires, ni mis à disposition de celles-ci, puisque, dans le cadre actuel, ils restent agents de l'État en situation normale d'activité. Certaines conventions entre l'AIPPP et l'AP mentionnent que les ASP peuvent être pris parmi le personnel de l'État, ce qui constitue une interprétation par trop extensive de l'article R 5332-25 du code des transports.

La mission propose donc que les ASP soient désignés par l'AP parmi son personnel ou dans le personnel de son délégataire principal. En effet, certains ports ont un exploitant unique exerçant des missions de sûreté pour lequel des compétences sûreté existent et qui, parfois, a mis en place des redevances sûreté que ne perçoit pas l'AP. Il conviendrait sans doute d'adapter et de clarifier à cet effet l'article R5332-25.

La mission attire l'attention de la DGITM/PTF sur le fait que cette recommandation devrait être mise en oeuvre à l'occasion du renouvellement des conventions ou d'arrivée de nouveaux OP ou OPA dans les ports décentralisés. Les autorités portuaires soulignent que la désignation d'un OP ou OPA en tant qu'ASP a fait l'objet d'un cadre contractuel, et que ceci implique aussi une renégociation de ce cadre contractuel, rejoignant ainsi la recommandation n°2 infra.

1. Désigner les agents de sûreté portuaire parmi le personnel de l'autorité portuaire ou de son délégataire principal et non plus parmi le personnel de l'État (OP ou OPA). Une adaptation de l'article R 5332-25 du code des transports doit être envisagée.

2.1.2. Missions au titre des réglementations internationales

Outre ces missions spécifiques, il convient de noter que les capitaineries réalisent un certain nombre de missions pour le compte des préfets de département, quelle que soit l'autorité investie du pouvoir de police portuaire :

- l'accueil des navires en difficulté, en application de l'article 20 de la directive n° 2002/59/CE du 27/06/02 (modifiée à 4 reprises) relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, transposée en droit français par le décret n° 2012-166 du 2 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance – Instruction du 24 avril 2012 relative à l'établissement des dispositions spécifiques à l'accueil dans un lieu de refuge d'un navire ayant besoin d'assistance de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonal et de l'ORSEC départemental, *JORF* n°108 du 8 mai 2012 ;

³ La charge d'ASP et ASP suppléant représente avec astreintes environ 0.1 ETP sur les ports H 24, 0.05 ETP sur les plus petits ports et 1 ETP à Calais.

- la gestion et le contrôle de la sûreté portuaire des ports et installations portuaires dans les ports départementaux soumis à l'ISPS^{4 5} ;
- le contrôle de la mise en œuvre de la directive n° 2000/59/CE relative aux installations portuaires de réception des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison ;
- les missions de contrôle portuaire pour lesquelles le préfet est également responsable (marchandises dangereuses, directive "vraquiers", statistiques portuaires).

Dans ce cadre, les officiers de port et officiers de port adjoints peuvent être amenés à monter à bord des navires, et à accompagner les inspecteurs des centres de sécurité des navires (CSN) relevant des DIRM (directions interrégionales de la mer) lorsqu'ils interviennent dans le cadre du contrôle de l'État du port (Port state control (PSC)⁶).

La Commission européenne effectue régulièrement des contrôles au titre de l'ensemble de ces textes. Une inspection de contrôle sur la sûreté portuaire a eu lieu en juin 2016 dans les Alpes-maritimes : de multiples non-conformités ont été relevées, obligeant un lourd travail de régularisation de la documentation avant fin 2016 pour éviter les sanctions financières.

D'autres inspections, au titre notamment de la directive MARPOL sur les déchets, devraient avoir lieu dans les prochaines années.

En outre, d'autres tâches ou missions sont confiées à la capitainerie comme la transmission des notifications des déclarations maritimes de santé auprès de l'agence régionale de santé ou prévue à l'article R 3315-25 du code de santé publique ou des alertes sanitaires au centre de consultations médicales maritimes.

2.1.3. Autres fonctions exercées

Outre ces missions effectuées dans le cadre des obligations du code des transports ou d'autres codes, les capitaineries exercent des missions de :

- conseil technique et maritime auprès de la DGITM, du préfet et du préfet maritime ;
- conseil auprès des usagers du port et commandants de navires ;
- conseil nautique auprès des bureaux d'études et des services du port (concessionnaire, exploitant d'installation portuaire ou autorité portuaire) ;
- prescriptions pour l'organisation de manifestations sur le port, aussi bien sur le plan d'eau qu'à terre dans les limites du port ;

⁴ Le code ISPS (International Ship and Port facility Security), en vigueur de puis juillet 2004, est un outil international de prévention des actes illicites contre les navires, les personnes transportées, équipages comme passagers, et les installations portuaires accueillant ces navires, et constitué essentiellement de mesures de dissuasion en fonction de la menace. Dans le code, les responsabilités des gouvernements contractants sont très importantes et longuement explicitées (notamment pour la sûreté des installations portuaires).

⁵ C'est ce qui a conduit le préfet de Haute-Corse à interdire le trafic des ferries sur Calvi en août 2016 pour le transférer intégralement sur le port de l'île Rousse

⁶ Le « Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port » ou « *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* » ou plus généralement dit « *Memorandum de Paris* » est un « accord international » signé en 1982 entre 14 nations maritimes, et qui en regroupe aujourd'hui 27. Il vise à améliorer la sécurité maritime par un meilleur contrôle des navires dans les ports, *via* des procédures mieux harmonisées. Il prévoit des inspections vérifiant (toujours dans les ports), que les navires sont conformes aux diverses conventions internationales en vigueur dans le domaine maritime

- mesures à prendre en cas de sinistre à un navire dans l'attente de l'arrivée du commandant des opérations de secours (article R5331-19) ;
- autorisation de travaux de réparation à chaud à bord des navires stationnant à des postes destinés à la réparation navale, au titre du règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes.

Les capitaineries ont parfois des difficultés à comprendre les dispositions du code des transports les concernant et sont conduites parfois à en faire une interprétation erronée (rôle des capitaineries dans le cadre du règlement sanitaire international⁷). On peut signaler aussi à titre d'exemple les articles suivants :

-R5331-19 alinéa 2 : « Le commandant de port prend, si besoin est, les premières mesures strictement et immédiatement nécessaires, jusqu'à l'arrivée du commandant des opérations de secours. »

-R5334-13 alinéa 1:« l'AIPPP peut empêcher ou faire cesser les opérations de chargement ou de déchargement lorsqu'elles mettent en cause la sécurité des navires. »

Pour certaines capitaineries, cela implique la présence effective du commandant de port en cas de sinistre pour le premier article, ainsi qu'une présence permanente physique d'un officier de port ou officier de port adjoint pour le second article. La mission estime pour sa part que cette interprétation des textes est excessive mais les services sont en attente d'une clarification pour savoir, dès lors qu'un navire est en opération commerciale, s'il nécessite la présence d'un OP ou OPA.

La mission suggère qu'à l'occasion de réunions annuelles organisées par DGITM avec les DML, un point soit fait sur les dispositions réglementaires incombant aux capitaineries qui ne leur paraissent pas claires.

La mission a été informée d'une responsabilité très importante donnée aux OP et OPA en matière de travaux dangereux, alors qu'ils n'en possèdent pas nécessairement toutes les compétences. En effet, les alinéas 4 et 5 du point 52 dans le titre V du règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses stipulent que ; *« L'autorité investie du pouvoir de police portuaire doit être informée de toutes réparations. L'accord de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est nécessaire pour toute réparation qui comporte des travaux à chaud ou réduit les capacités de manœuvre des navires et bateaux, même si ces derniers stationnent à des postes destinés à la réparation navale. Elle fixe les dates et les conditions de ces réparations. »*

L'article L5331-6 indique que l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est l'autorité administrative, en l'occurrence le préfet de département, mais cette responsabilité est de fait confiée à la capitainerie dont les officiers de port et officiers de port adjoints n'ont pas nécessairement la compétence, quelle que soit leur expérience passée. Or l'autorité administrative pourrait confier cette mission à des inspecteurs des installations classées plutôt qu'aux officiers de port ou officiers de port adjoints. La mission estime que ces travaux devraient être placés sous la responsabilité du responsable de la forme de réparation navale ou du propriétaire du navire

La mission suggère que la DGITM et la DGPR réexaminent les conditions d'application de l'article 52 du titre V du règlement pour le transport et la

⁷ le schéma d'alerte du Plan d'Intervention d'Urgence de Santé Publique (PIGUS) de Saint-Malo place la capitainerie comme interface naturelle du port avec le navire

manutention des matières dangereuses en responsabilisant les exploitants des formes ou quais de réparation navale ainsi que le propriétaire du navire pour notamment les travaux à chaud.

2.2. Mise en œuvre des modalités de répartition entre l'AI3P et l'AP

Lors de la décentralisation des ports d'intérêt national en 2004, des conventions devaient être établies entre les collectivités devenues autorités portuaires et l'État, définissant d'une part les conditions du transfert de propriété, d'autre part la répartition des rôles entre l'État et ces collectivités en matière de police compte tenu du maintien de l'entité "capitainerie". De même, en application de la loi NOTRe du 7 août 2015, une circulaire interministérielle du 6 novembre 2015⁸ a défini les modalités des transferts de compétence dans le domaine des ports maritimes. Elle prévoit notamment l'établissement, avant le 30 novembre 2016, d'une convention relative aux relations entre l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire, notamment s'il y a changement d'autorité portuaire. Or, il s'avère :

- que cette convention n'existe pas à l'heure actuelle dans tous les ports (Caen, Cherbourg, le Légué Saint-Brieuc, Rochefort-Tonnay-Charente, Ajaccio). L'annexe 8 fait le point sur l'état de ces conventions et leur date d'élaboration ;
- que les dispositions des conventions ne sont pas toujours respectées puisque par exemple elles prévoient un bilan d'activité annuel remis à l'autorité portuaire. La mission n'a pu prendre connaissance d'aucun compte-rendu d'activité, ni même de compte-rendu de réunion entre l'AI3P et l'AP faisant le point des missions confiées à la capitainerie ;
- que les conventions ne sont pas précises sur la répartition des charges de fonctionnement et d'investissement entre l'État et l'AP et que cette répartition diffère selon les ports ;
- que la répartition des charges de sûreté n'est généralement pas évoquée.

Certains ports décentralisés ne disposent pas d'une convention. En outre, la plupart des conventions existantes datent et ne prennent pas nécessairement en compte aussi bien l'évolution de certaines missions, comme la sûreté, que les évolutions des effectifs. De même, certaines conventions définissent les modalités d'ouverture des ports par l'autorité portuaire, modalités non respectées à l'heure actuelle. En outre, à l'exception du port de Nice, aucune convention nouvelle n'a été signée avant le 30 novembre 2016. La mission ne peut que constater qu'aucun suivi n'est fait, en application de la circulaire, sur la mise en œuvre concrète de la décentralisation des ports .

Les capitaineries assurent des tâches de police d'exploitation et de police domaniale pour le compte de l'AP. Sur les ports où une convention existe pour définir les relations entre l'État et l'AP comme Calais et Boulogne, il est prévu un rapport d'activité sur la réalisation de ces missions. La production d'un tel rapport pourrait permettre d'évaluer la charge de travail que représentent pour l'État les missions assurées pour le compte de l'AP.

La mission a constaté que sur la plupart des ports, elles représentent environ 40% à 60 % des missions des capitaineries.

Certaines AP paient les frais de fonctionnement générés par les missions faites par les capitaineries pour leur compte, d'autres paient ou cofinancent certains investissements

⁸ Ref NOR: DEVT1517444C

techniques de surveillance de la navigation, il n'existe pas de règle et cela peut être lié à un mode calcul de la dotation générale de décentralisation différente selon les ports, mais la mission n'a pas eu les moyens de vérifier ce calcul qui date de 10 ans.

Certaines, comme la région Hauts de France, assurent la maintenance des équipements techniques alors que la majorité des AP ne le font pas alors qu'elles sont propriétaires des capitaineries ; la maintenance des équipements est généralement assurée par l'État avec des moyens financiers ou humains extrêmement limités (1/3 ETP de la DIRM/NAMO en Bretagne).

La sûreté prend une importance croissante sur les ports et la répartition des charges entre les AP et l'AI3P n'est pas explicitée dans les conventions et, de toute façon, la proposition objet de la recommandation n°1, à savoir que les AP doivent rechercher les ASP dans leurs effectifs ou ceux de leur délégataire ou concessionnaire, devrait être inscrite dans les conventions.

Il paraît donc indispensable d'établir des conventions précises, selon un modèle-type applicable à toutes les autorités portuaires à établir par la DGITM qui précisera notamment la notion de « niveau de service », sachant qu'un port ouvert H 24 ne signifie pas nécessairement une présence physique H 24, si les conditions d'astreinte, et des moyens de communication performants, voire des complémentarités avec d'autres services de l'État sont mis en œuvre.

2. À l'attention de la sous-direction des ports PTF de la DGITM/DST, solliciter les DML/DDTM via les préfets de département et les autorités portuaires pour élaborer ou mettre à jour les conventions précisant les relations entre l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire sur la base d'un modèle-type, et veiller à leur mise à jour régulière.

3. Organisation de la gestion administrative

3.1. Organisation au niveau central

Au niveau central, au sein de la DGITM et de sa direction des services de transport (DST), le suivi des ports et celui des effectifs théoriques estimés nécessaires au niveau régional sont assurés par la sous-direction PTF, les aspects sûreté maritime et portuaire et la formation d'auditeurs relèvent du département de la sûreté dans les transports (DSUT).

La direction des ressources humaines (DRH, structure du secrétariat général du ministère) intervient pour l'organisation des commissions administratives paritaires (CAP) compétentes pour les mutations, avancements et promotions ; elle organise les recrutements par concours ; elle assure la gestion statutaire, administrative et financière (en raison du faible effectif des corps OP/OPA, la paie a été remontée au niveau DRH en 2014).

Ainsi, au sein de la DRH, sont principalement concernées 4 sous-directions, Pilotage, de la performance et de la synthèse - PPS, Recrutement et mobilité - RM, Modernisation statutaire – MGS, Gestion administrative et paie – GAP ainsi que le département de la Politique de rémunération, de l'organisation du temps de travail et de la réglementation - ROR.

La mission a pu faire les constats suivants :

- difficulté d'avoir des renseignements fiables aussi bien au niveau des effectifs réels en place (différence de chiffres selon la source (DGITM, DRH, remontées du questionnaire envoyé par la mission et visites faites sur place)⁹ ;
- difficulté d'avoir, au niveau central, une vision exhaustive de l'organisation du travail dans les capitaineries, les données fournies par l'administration centrale n'étant pas nécessairement en cohérence avec celles du niveau local, notamment dans les ports à marée, puisque l'organisation du travail est définie dans les règlements locaux de chaque DDTM, avec des degrés de détail très variables d'une DDTM à l'autre ;
- difficulté de recueillir des éléments statistiques cohérents avec les remontées de terrain.

3.2. Organisation au niveau local

Les capitaineries sont gérées au sein des DDTM sous l'autorité d'un délégué à la mer et au littoral (DML), en général, adjoint du DDTM et qui s'appuie la plupart du temps sur un service spécifique s'occupant de la mer et du littoral (la dénomination est variable suivant les DDTM) pour la gestion de proximité des OP et OPA (entretiens professionnels, congés, mutations) et sur les services généraux de la DDTM pour la gestion administrative des personnels (paye et formations notamment). Le DREAL en tant que responsable de la zone de gouvernance des effectifs (R ZGE) au niveau régional répartit les emplois du BOP-203-IST, dont les effectifs des capitaineries.

La mission constate qu'il peut exister un certain hiatus entre le suivi de l'administration centrale concernant les effectifs des capitaineries des ports décentralisés et la gestion au niveau local, au sein de la ZGE, de la totalité des emplois de catégorie A et B

⁹ Il s'avère que, pendant le temps de la mission, des évolutions d'effectif et des décisions d'affectation ont été prises pour certains ports, dont Port-Vendres (une affectation en décembre 2016, et une autre en mars 2017)

notamment, d'autant que, dans deux cas, les préfets ont usé des possibilités offertes depuis 2016 d'utilisation de réserve régionale d'emploi (cas du Tréport et des Sables d'Olonne). Ceci pose la question d'une bonne articulation et d'un meilleur suivi des ports décentralisés de la part de l'administration centrale.

En outre, la mission a constaté deux cas spécifiques de ports où des agents relevant du corps de catégorie C des personnels d'exploitation des travaux publics de l'État (PETPE) effectuent des tâches dévolues aux OPA. Il s'agit :

- du port de Roscoff avec la présence d'un chef d'équipe d'exploitation (CEE) qui est dans le tour de service de la capitainerie ;
- du port de Dieppe avec un CEE et deux AES (agents d'exploitation spécialisés) qui participent au tour de service de la vigie qui ne dispose que de 3 OPA, en complément de l'OP et des 3 OPA affectés sur la capitainerie située sur les bassins de Dieppe ;

Pour ces personnels faisant office d'OPA, il conviendrait, en lien avec les SG des DDTM et les services de la DRH, que soit étudiée la possibilité qu'ils puissent accéder au corps des OPA, au titre de la reconnaissance des acquis et de l'expérience professionnelle (RAEP).

La mission suggère que la sous-direction des ports de la DGITM s'organise pour avoir un suivi plus fin des ports décentralisés, pour les effectifs, les statistiques et les besoins d'évolution des capitaineries. Une rencontre annuelle ou bisannuelle avec les DML serait à institutionnaliser, associant les services compétents de la DRH ; cette rencontre pourrait aussi être l'occasion pour la DGITM de clarifier les dispositions du code des transports concernant les capitaineries (voir paragraphe 2.1.3).

La mission a constaté que l'éclatement de l'organisation administrative des capitaineries sur 14 DML ne facilitait pas une bonne connaissance du fonctionnement des capitaineries, au niveau central conduisait à des gestions administratives différentes selon les DML et ne permettait pas aux DML n'ayant en charge qu'une capitainerie de bien maîtriser le fonctionnement des ports ou avoir une politique de renouvellement des équipements.

La mission s'est rendue en Bretagne où la DDTM/DML 29 a repris la gestion administrative de 5 ports bretons à la demande du préfet du Finistère, en accord avec le préfet de région Bretagne. Elle a constaté que le rattachement de plusieurs ports à une seule DML lui avait permis de dresser un bilan des équipements techniques des capitaineries et d'affecter au sein de la DML une personne administrative compétente pour les missions régaliennes de sûreté portuaire. Cette organisation permet une gestion homogène des 3 ports bretons actuellement H 24, en détachant à mi temps un OPA pour assurer les tâches administratives des capitaineries, qui peut entrer dans le tour de service en période de congés ou en cas d'absence prolongée d'un OPA. Ainsi, la DML 29 n'a plus de personnel administratif sur les ports bretons contrairement aux autres DML ayant en charge des ports importants.

Cette organisation, très bénéfique pour le fonctionnement des capitaineries, présente cependant l'inconvénient de confier la gestion locale des effectifs des capitaineries à la DREAL Bretagne (qui est R-BOP) qui, dans le cadre du dialogue de gestion, décide du niveau des effectifs des capitaineries ; elle a ainsi organisé des ouvertures de poste d'OPA dans le seul périmètre régional, ne permettant pas à un OPA non breton de postuler.

La mission estime que le niveau des effectifs des capitaineries ne peut être décidé qu'au niveau central, compte des spécificités et du faible effectif des corps concernés. Cette gestion déconcentrée peut se trouver en opposition par rapport à des orientations fixées soit par le ministre, soit par l'administration centrale, de « sanctuariser » des effectifs pour répondre à telle ou telle politique publique. Le problème se complique pour des personnels à statut spécifique et en petit nombre qui devraient reléver d'une gestion centralisée.

Deux cas peuvent être présentés :

-les effectifs des capitaineries des ports bretons relèvent du BOP 203 (infrastructures et services de transport) sur lequel émergent également deux autres directions : la DIRO (direction interdépartementale des routes ouest) pour 862 ETP et la DREAL pour un effectif cible de 54,5 ETP. La répartition annuelle des effectifs autorisés pour chacun de ces trois services se fait au terme d'un arbitrage réalisé par la DREAL, et la DDTM 29 estime que la spécificité des missions de capitaineries, les compétences critiques des OP et OPA, mais également les contraintes liées aux impératifs de sécurité maritime et de sûreté sont difficilement intégrées dans le dialogue de gestion réalisé au niveau régional .

-à l'inverse en Corse, la DGITM aurait notifié au R-BOP une baisse de 0,8 ETP pour les effectifs du BOP 203 comportant 1 contrôleur des transports terrestres et 11 OPA. ; la baisse ne peut donc se faire que sur les OPA, sur la base théorique du BBZ.

Il faut aussi noter aussi l'existence entre les DDTM 66 et DDTM 11 d'une seule DML 66/11 rattachée à la DDTM 66 assurant la gestion des deux capitaineries des ports de Port-La-Nouvelle et Port-Vendres (alors même que ces deux ports n'ont pas la même autorité portuaire).

La mission estime qu'il serait pertinent de généraliser la concentration administrative des capitaineries dans une seule DML par région administrative, soit 8 DML au lieu de 14 actuellement, pour renforcer leurs compétences portuaires, faciliter le travail de coordination de la DGITM et de la DRH et éviter qu'une autorité portuaire soit en relation avec 2, voire 3 DML/DDTM (comme dans le cas de la Normandie).

3. Rationaliser l'organisation administrative des capitaineries en les rattachant dans chaque région à une seule DDTM/DML mais en veillant à ce que la gestion du niveau des effectifs soit assurée au niveau central.

3.3. Le rôle spécifique du commandant de port

Chaque port a un commandant de port, qui, selon son importance, est statutairement officier de port ou officier de port adjoint.

C'est tout d'abord l'interlocuteur du DML sur le volet portuaire, et son référent sur l'ensemble des dossiers portuaires gérés par la DDTM. Cela nécessite de pouvoir le rencontrer facilement (donc d'avoir un horaire administratif) et d'être mobile et réactif (sollicitations direction ou préfectorales), ce qui peut soulever la question de l'inclusion du commandant dans le tour de marée pour les ports qui ont une vigie ou quasi-vigie.

Il est également l'appui du chef de service dans le suivi et l'actualisation de l'ensemble des documents réglementaires du port (règlement marchandises dangereuses, règlement local de police, règlement d'exploitation, MARPOL).

Le commandant assure également le management de l'unité, ce qui impose qu'il puisse rencontrer régulièrement ses agents et tenir des réunions d'unité (transmission des informations, veille juridique et réglementaire, priorités de service). Il encadre les autres officiers de port dans leurs missions quotidiennes, et il lui est rendu compte de tout événement anormal. Il planifie le programme de travail des agents (congrés, tour de service) et est l'interlocuteur de la DDTM concernant la gestion spécifique des officiers de port (rythme de travail, astreintes, primes). Il assure, en relation avec le secrétariat général et le chef de service, le suivi du BOP 203.

Le commandant permet de maintenir la permanence de l'astreinte d'exploitation et de sécurité, en complément des autres tâches du service.

Le commandant agit en tant qu'expert portuaire et représente la DDTM dans les nombreuses réunions de travail organisées sur les sujets portuaires. Il intervient au titre de l'expertise réglementaire. En tant que représentant de la police portuaire, il donne son avis sur les conséquences organisationnelles en cas d'arrivée de nouveaux trafics ou de projets d'aménagements portuaires (travaux portuaires, changements d'infrastructures). Il assure les relations avec les usagers portuaires (réunions d'échanges) concernant les problématiques à moyen et long termes sur la mixité des trafics et l'évolution du port.

Il participe à ce titre au conseil portuaire. Il doit également gérer les volets portuaires des manifestations nautiques et émettre un avis technique.

3.4. Les horaires d'ouverture des capitaineries

Les horaires d'ouverture et notamment la nécessité d'avoir des horaires H 24, ainsi que la présence d'un commandant de port OP ou OPA doivent être analysés au regard :

- du trafic en nombre de mouvements de navire, notamment de nuit, principalement entre minuit et 5 heures du matin ;
- de la nature du trafic (importance ou non des navires à matières dangereuses, conséquences sur la sûreté dans le port) ;
- de la pluriactivité du port, notamment de l'importance de la pêche (chalutiers et petits métiers) et des ouvertures de la criée ;
- de la configuration géographique du port avec ou non imbrication des différentes activités de commerce, de pêche et de plaisance ;
- de l'existence, dans les ports à marée, de bassins desservis par des écluses et de leurs heures d'ouverture, écluses dont la propriété ainsi que la manœuvre relèvent de l'autorité portuaire.

La mission a adressé un questionnaire aux DML/DDTM des ports concernés (cf en annexe 5, un exemple du questionnaire) afin de dresser l'état des lieux des capitaineries, notamment au regard de l'organisation du travail et s'est rendue sur 11 ports.

3.5. Appréciation des autorités portuaires sur le partage AI3P/AP

La mission n'a pas pour objet de revenir sur la séparation entre AP et AIPPP, pour autant, elle a rencontré des représentants d'autorités portuaires qui ont signalé l'avantage qu'aurait pour elles le rattachement des capitaineries.

Cela leur permettrait d'avoir, sous leur autorité hiérarchique, des agents de capitainerie qui travaillent en grande partie pour leur compte, cela réduirait les tâches administratives lorsque l'AP prend en charge les missions et formations des agents de capitainerie relevant de leurs missions et cela leur éviterait d'avoir comme interlocuteurs, 2 ou 3 DDTM dont les pratiques de gestion de capitainerie sont différentes.

La capitainerie se retrouverait dans la situation équivalente à celle d'un grand port maritime où les deux autorités sont confondues et où une capitainerie couvre finalement plusieurs sites.

Néanmoins, les autorités portuaires considèrent que la gestion statutaire des fonctionnaires des corps OP et OPA devrait rester au niveau de l'État, permettant ainsi des mouvements aussi bien entre ports décentralisés, qu'entre ports décentralisés et grands ports maritimes. Il en résulterait deux corps d'État intégralement en détachement, soit au sein d'établissements publics, grands ports maritimes, soit au sein de structures de la fonction publique territoriale.

La mission suggère à la DGITM de relancer cette réflexion.

4. Gestion administrative des capitaineries

4.1. Masse salariale et primes d'exploitation

Les effectifs des ports décentralisés concernés par la présente mission représentent 22 OP, 136 OPA ou faisant fonction, soit 22 % de la population des OP et 41 % des OPA pour une masse salariale totale de l'ordre de 12 M€.

Cette masse salariale comprend, à hauteur d'environ 15%, les indemnités qualifiées par le ministère d' « indemnités de service fait » (indemnités d'astreinte, ISH, IHTS et indemnités d'intervention).

Les indemnités de sujétion horaire (ISH) sont attribuées depuis 2015 aux officiers de ports adjoints pour les heures travaillées de nuit et le dimanche et jour férié (350 k€ versés sur le dernier quadrimestre de 2015, 524 k€ estimés pour 2016 mais comprenant un reliquat de 43 k€ environ lié à 2015, 600 k€ budgétés pour 2017). Ce chiffre représente la partie financière des ISH, sachant que la part variable des ISH peut être convertie en repos compensateurs.

Elle inclut aussi les primes versées aux OP et OPA pour les astreintes de sécurité ou d'exploitation qu'ils sont conduits à effectuer pour un montant de 190 k€ en 2016.

En outre, les officiers de port adjoints peuvent percevoir des indemnités horaires pour travaux supplémentaires (IHTS)¹⁰.

Le calcul de ces primes est fait par les DDTM en fonction des astreintes effectuées et des heures de nuit et de dimanche et jour férié réalisées.

Or la nécessité de stabiliser globalement la masse salariale des effectifs d'officiers de port et officiers de port adjoints implique de mieux suivre l'organisation du travail et le temps de travail dans les capitaineries des ports décentralisés et d'optimiser les heures de travail de nuit, de dimanche et de jour férié.

Elle nécessite aussi d'homogénéiser les pratiques en matière d'astreinte et d'indemnité de sujétion horaire (ISH) au vu de la très grande dispersion entre les ports, de taille équivalente notamment. La mission a demandé à la DRH le montant des primes d'astreintes et ISH des OPA par port.

La mission constate que la plupart des services ont mis en place des systèmes d'astreinte visant à répondre aux événements non prévisibles.

Les astreintes sur un port, réalisées par l'OPA de service, sont destinées à traiter un mouvement de navire en dehors des horaires d'ouverture de la capitainerie. Le commandement assure également une astreinte, pour intervenir en cas d'incendie ou en cas de mauvaises conditions météorologiques, ou en secours de l'OPA de service. Ces astreintes, qui entrent dans la catégorie générique des astreintes d'exploitation prévues par l'arrêté du 27 mai 2011 (1° Surveillance et contrôle de l'activité portuaire), donnent lieu à des différences de rémunération qui perdurent alors qu'elles n'ont plus lieu d'être depuis la parution du décret 2015-415 du 14 avril 2015 relatif à l'indemnisation des astreintes et à la compensation ou la rémunération des

¹⁰ Note de gestion du 28 novembre 2014 relative à la rémunération ou à la compensation des heures supplémentaires (Titre II)

interventions, qui permet de rémunérer les astreintes d'exploitation aux agents affectés en direction départementale interministérielle.

La mission a constaté que le montant des astreintes par port est très variable d'un port à l'autre, certains calculant des indemnités d'astreinte 2 fois supérieures à la moyenne des autres ports, sans explication évidente de ces différences. Il est surprenant que des ports ouverts H 24 ou des ports à marée ayant des horaires comparables puissent avoir de telles différences dans les montants d'astreinte versés aux officiers de port.

Compte tenu des montants versés, il semblerait que certains ports calculent 2 astreintes simultanées au lieu d'une.

Très peu de ports paient des indemnités horaires pour travaux supplémentaires aux OPA (IHTS pour un total sur tous les ports de 15 k€ soit une centaine d'heures) qui doivent être payées en cas de travail effectif sur le port lorsqu'une astreinte est mise en place. (Les OP ne sont pas éligibles aux IHTS).

Le système d'astreinte n'est pas du tout homogène suivant les ports ; par exemple, certains ports ne mettent en place une astreinte que pendant la période où il n'y a pas de présence physique à la capitainerie, alors que d'autres ports, avec présence H 24 en mettent en place systématiquement. Ainsi un port H 24 a 4 fois plus d'astreinte qu'un port ouvert 17 h alors que les astreintes sont surtout justifiées lorsque le port n'est pas ouvert.

Un nombre limité de ports paie les indemnités d'intervention prévues par le décret n° 2015-415, de l'ordre de 1,2 k€ en 2016, et la mission a constaté sur place que de nombreuses capitaineries ne connaissent pas ce décret et donc ne l'appliquent pas.

Il paraît donc nécessaire de rationaliser la nature des astreintes devenues astreintes d'exploitation et d'en réduire parfois le nombre et de prévoir des IHTS ou indemnités d'intervention pour les déplacements réellement effectués par les OPA ou les OP.

En ce qui concerne les ISH, elles sont aussi très variables par port, même pour des ports à horaires identique.

Ceci peut s'expliquer, d'une part par le fait que le montant de ces primes dépend en grande partie du grade de l'officier de service la nuit ou le dimanche et jour férié ; il est normal qu'un port ayant des effectifs anciens, donc avec un grade élevé, génère plus de primes qu'un port aux effectifs plus jeunes ; par ailleurs, il faut signaler que la DRH n'a payé en 2016 que 10 % des ISH des ports non H 24 et 70 % de celles des ports H 24.

Afin de limiter le coût de cette indemnité sur les crédits de personnel, il a été arrêté en effet, conformément aux dispositions du décret relatif aux ISH qu'une partie des heures donnerait lieu à une récupération en temps. Cette forme de récupération devait être un levier pour enclencher une réflexion sur les organisations du travail. Le choix a été fait conjointement avec la DGITM de privilégier les ports ouverts H 24 et la mission s'étonne de la très grande différence de traitement faite entre les ports H 24 et les ports non H 24.

Quand on examine le montant total des primes par port, on note que certains ports H 24 ou à marée ont des primes très différentes d'autres ports comparables.

La mission estime que la gestion des astreintes et des primes devrait être rationalisée et expliquée aux DML et suggère qu'une réunion d'information soit organisée à cet effet par la DRH.

4.2. Formation des agents

Les missions dévolues aux capitaineries et à leurs agents sont multiples et dépassent de loin les simples missions de police portuaire, de régulation du trafic portuaire. La réglementation internationale devient de plus en plus prégnante, qu'elle émane de la Commission européenne (directive vraquiers, directive sur les déchets et résidus de cargaison, directive sûreté) ou d'autres instances internationales, Organisation maritime internationale ou Organisation mondiale de la santé avec le règlement sanitaire international.

Toutes ces réglementations affectent non seulement les grands ports maritimes, mais aussi les ports décentralisés.

Or, même si en général les officiers de port et officiers de port adjoints sont en seconde carrière, en provenance majoritairement de la marine, nationale ou marchande, les responsabilités sont telles qu'elles nécessitent une connaissance approfondie de ces réglementations, voire de la pratique en matière d'autorisation de travaux à chaud dans des lieux clos.

Le recrutement des OP et OPA se fait par voie de concours externe et interne pour les officiers de port et concours sur titres pour les officiers de port adjoints¹¹, en principe chaque année (cependant, aucun concours d'officier de port n'a été ouvert en 2014 et 2015). Cependant, le ministère n'organise pas de préparation spécifique à ces concours. Il existe cependant une formule de préparation par internet, organisée par un ancien officier de port, à titre privé .

Il n'y a donc pas de formation initiale spécifique. Quant à la formation post-concours, s'il y a effectivement des formations prise de poste au sein des CVRH, aucune autre modalité spécifique ne semble exister, la formation se faisant ensuite par le biais de la formation continue.

Le dispositif de formation continue des officiers de port et officiers de port adjoints se calque sur le rattachement administratif de cette catégorie de personnel sur le programme 203 (IST) dont les formations sont effectuées au sein des centres de valorisation des ressources humaines (principalement les CVRH de Nantes, Aix et Rouen) :

- anglais maritime ;
- contraventions de grande voirie et protection du domaine portuaire maritime ;
- prévention, assistance et sécurité en milieu portuaire ;
- réglementation de la manutention et du transport de marchandises dangereuses en colis ;
- sûreté portuaire ;
- logiciel e-scaleport ;
- formation des OP/OPA au VTS/STM ;
- sensibilisation à la procédure pénale applicable aux transports.

¹¹ Décret n°2001-188 du 26 février 2001 et son arrêté du 2 novembre 2012 pour les officiers de port; décret n°2013-1146 du 12 décembre 2013 et son arrêté du 9 janvier 2014 pour les officiers de port adjoints.

Le MEEM a la tutelle de deux écoles à même de délivrer ces modules de formation, que ce soit l'École nationale de sécurité et d'administration de la mer ou l'École nationale supérieure maritime dont les statuts prévoient la possibilité de formation en matière portuaire, ce qui se fait déjà dans la formation des opérateurs de STM.

Ces deux écoles sont placées sous la tutelle de la Direction des affaires maritimes, mais elles dépendent du programme 205 SAMPA (Sécurité des affaires maritimes, pêches et aquaculture). Or, dans ce programme, certaines formations spécifiques au personnel des affaires maritimes pourraient aussi intéresser les OP et OPA¹², et il serait souhaitable d'étudier la possibilité d'utiliser les deux programmes. Dans une perspective de bonne gestion des ressources humaines, cette approche pourrait favoriser le cas échéant, des évolutions individuelles de carrière au sein de l'administration maritime et portuaire .

La mission suggère que la DGITM, par le biais de la DST et de la DAM, mandate ces deux écoles pour élaborer un programme de formation adaptée aux spécificités du métier, d'une part de prise de poste, complémentaire à celui des CVRH, de l'ordre d'une semaine, d'autre part sur des modules spécialisés.

¹² À titre d'exemple, le port de Calais envoie ses personnels se former pour la reconnaissance d'opérateur de VTS à l'ENSM de Marseille qui a un agrément international, ce qui n'est pas le cas des formations VTS des CVRH.

5. Équipements techniques des capitaineries

5.1. Équipements des capitaineries

La police du plan d'eau fait partie de la mission de l'AIPPP, donc de l'État. Elle est réalisée à l'aide d'équipements de signalisation, de communication et de surveillance.

Le fonctionnement des ports permet de classer, par ordre de priorité, les équipements de :

- 1 – signalisation.
- 2 – radiocommunication.
- 3 – surveillance.

Le port doit en effet pouvoir réguler le trafic à l'aide de la signalisation portuaire réglementaire (feux et signaux) et internationalement reconnue. Il doit pouvoir communiquer ensuite avec les navires pour adapter la régulation du trafic portuaire au cas par cas. Cette communication est principalement effectuée par radio sur la bande de longueur d'onde métrique (VHF) marine. Sans signalisation et radiocommunication, la gestion des mouvements portuaires est impossible. Leur surveillance peut être exercée visuellement ou à l'aide de dispositifs radioélectriques tels que le radar ou l'AIS (système d'identification automatique).

Ces dispositifs sont justifiés suivant la configuration du port et l'aide à la navigation qu'ils peuvent éventuellement apporter.

Un premier recensement a été effectué avec les questionnaires adressés à chaque port, identifiant principalement les équipements de communication et de surveillance de la circulation maritime actuellement en place. On y trouve :

- un ou plusieurs radars primaires pour les plus grands ports, qui permettent de voir les échos des bateaux circulant sur le port et arrivant ou quittant le port ;
- une antenne et une image AIS permettant de voir par satellite, les bateaux équipés d'un récepteur AIS et donnant des informations sur navires, notamment ceux de plus de 300 tonnes ;
- des caméras de surveillance permettant de voir des parties du port non visibles depuis la vigie ou siège de la capitainerie ;
- un récepteur météorologique donnant la force et la direction du vent ;
- une platine d'allumage de feux d'entrée et de sortie du port pour réguler l'accès du port et le chenal d'entrée ;
- une ou plusieurs radios VHF pour communiquer avec les navires et le CROSS.

Il existe bien, sur certains postes émetteurs-récepteurs VHF, une fonction d'enregistrement des 90 dernières secondes. Si cette fonction est intéressante, elle reste insuffisante. Il n'est pas certain que l'équipement utilisé pour l'enregistrement des voix VHF soit standardisé.

Les autocommutateurs téléphoniques n'appartiennent pas systématiquement aux capitaineries, compte tenu de la séparation AP/AIPPP ; l'enregistrement des voix téléphoniques n'est donc pas toujours réalisé alors que ceci serait nécessaire en cas d'événements de mer ou de quasi-accident.

Ces équipements sont parfois maintenus et renouvelés par l'autorité portuaire (Calais et Boulogne) depuis la décentralisation intervenue en 2006 ou 2007 et parfois par l'État (Caen, Cherbourg) sans qu'une doctrine claire soit établie en ce sens par l'administration centrale. Il semble d'ailleurs que, progressivement, les compétences techniques des personnels fonctionnaires relevant soit de l'État (notamment au sein des DIRM, en provenance des ex-Phares et balises), soit des autorités portuaires disparaissent suite aux réductions d'effectifs alors que ces systèmes obéissent de plus en plus à des réglementations techniques internationales.

Cet état de fait peut conduire à une véritable difficulté de niveau national.

La DDTM 29 a sollicité le CEREMA pour réaliser un état des lieux des équipements des capitaineries et préparer un cahier des charges pour optimiser les équipements et améliorer leur maintenance et la formation des agents.

Il s'avère que les ports bretons ne sont pas aux normes minimales techniques pour répondre aux fonctionnalités d'un service à terre dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Ce minimum requis leur permettrait de se préparer :

- à la modernisation du SMDSM qui est en discussion à l'OMI ;
- à l'e-navigation¹³ et donc à la transmission de données numériques entre les navires et la terre ;
- à la réduction des effectifs, en permettant de supprimer les permanences 24h/24 lorsqu'elles peuvent l'être, tout en conservant un niveau de sécurité suffisant grâce à la radiotéléphonie qui permettra à un navire, un pilote, un capitaine de remorqueur ou un CROSS de contacter l'OPA d'astreinte ou de permanence.

La e-navigation apportera des solutions d'intégration des systèmes de communications et de navigation. On peut ainsi envisager une optimisation des terminaux de gestion à l'aide d'un nombre réduit d'ordinateurs : un écran pour la gestion des voies de télécommunications (VHF et téléphone), un écran pour la surveillance (radar, AIS et commandes de la vidéo et des feux portuaires) et un écran pour visionner les images des caméras de surveillance.

Si le choix des solutions d'évolution de l'équipement devra être économiquement et techniquement adapté aux nécessités des ports, les solutions techniques mises en place devront répondre au moins aux recommandations V-125, V-128 de l'AISM, aux lignes directrices n°1111 de l'AISM et aux résolutions MSC 191 et 192 de l'OMI.

Le CEREMA a aussi effectué certaines prestations au profit des capitaineries pour l'évolution ou la refonte de leur architecture VTS (Ajaccio – mise à niveau ; La Rochelle – assistance à maîtrise d'ouvrage ; ports bretons – en démarrage sur un diagnostic des installations existantes).

Il apparaît cependant que les capacités actuelles du CEREMA sur la sécurité maritime sont en forte diminution (effectifs affectés divisés par 2 depuis 2012), avec le risque notoire d'une perte de compétence dans un domaine touchant aussi bien les CROSS que les capitaineries.

La mission recommande de veiller à ce que les compétences en matière de sécurité maritime puissent être maintenues au sein du CEREMA.

¹³ "l'e-navigation est la collecte, l'intégration, l'échange, la présentation et l'analyse harmonisés de renseignements maritimes à bord et à terre par voie électronique dans le but d'améliorer la navigation quai à quai et les services connexes, la sécurité et la sûreté en mer et la protection du milieu marin. L'e-navigation a pour objet de répondre aux besoins actuels et futurs des utilisateurs grâce à l'harmonisation des systèmes de navigation maritime et des services d'appui à terre."

La mission a rencontré le préfet maritime de Brest qui a proposé un renforcement du travail interministériel de l'État pour la surveillance des ports.

Il estime en effet que le réseau des sémaphores (26 sur la côte de Bretagne, Pays de Loire et Aquitaine) pourrait faire l'objet d'un protocole de coopération permettant aux capitaineries de recevoir l'image des radars militaires (type SPATIONAV¹⁴) permettant ainsi d'éviter à la DGITM des investissements de radar.

Cette proposition devrait être étudiée sur le plan technique, car la mission a eu connaissance de radars à renouveler par exemple à Caen, elle n'éviterait pas des investissements pour connecter un écran de la capitainerie aux radars militaires mais peut améliorer les images radar et des travaux de maintenance difficiles à réaliser dans les conditions de fonctionnement actuelles.

4. Généraliser la démarche entreprise par la DDTM 29 sur tous les ports décentralisés, dans l'objectif d'établir des standards techniques des équipements des capitaineries, répondant aux normes internationales, et d'étudier sur le plan technique et financier un recours au réseau des sémaphores du ministère de la Défense ainsi qu'au réseau des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) pour minimiser les achats de radar.

Un autre volet pour la surveillance du plan d'eau concerne les moyens nautiques mis à la disposition des capitaineries. Très peu de capitaineries disposent de moyens en propres. Cependant, d'autres services de l'État en disposent : les Affaires maritimes, la gendarmerie maritime, les douanes. Il serait utile qu'au niveau local, une discussion soit engagée, sous l'autorité du préfet de département, pour déterminer les modalités d'une mise à disposition de moyens au profit des missions de police du plan d'eau.

5.2. Les services de transport maritime (STM)

Certains ports sont classés comme Services de trafic maritime (STM) ou VTS (Vessel traffic system) selon la réglementation internationale de l'Organisation maritime internationale (OMI) lorsqu'ils sont des services d'assistance à la navigation et/(ou) des services d'organisation du trafic ayant pour mission d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation, la protection du milieu marin et/(ou) de la zone côtière, des lieux de travail et des installations au large contre d'éventuels effets néfastes du trafic maritime ou de renforcer la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le décret n°2010-562 du 26 mai 2010 portant publication des directives applicables aux services de trafic maritime, définit la notion de STM : service mis en place par une autorité compétente dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et de protéger l'environnement. Il est défini une zone de navigation dans laquelle sont établis un certain nombre de principes, d'obligations à l'égard des navires et engins flottants. Les services assurés par les STM sont, de façon non obligatoirement cumulative :

- *un service d'information* qui est un service visant à assurer que les informations essentielles sont disponibles en temps voulu pour la prise de décisions à bord relatives à la navigation ;

¹⁴ L'opération Spationav V2 fournit à la marine nationale et aux principales administrations impliquées dans l'action de l'État en mer un système de surveillance temps réel des approches maritimes, leur permettant de bénéficier d'une image tactique de la situation maritime afin de préparer et conduire leurs actions respectives en matière de lutte contre les trafics illicites, contre l'immigration clandestine, contre le terrorisme provenant de la mer et en matière de sécurisation du trafic maritime et de prévention des pollutions. Composé de capteurs disposés le long des côtes, le système fournit depuis juillet 2013 la situation des abords maritimes.

- *un service d'assistance à la navigation* (météo, conditions nautiques, défektivité ou avaries) qui est un service visant à faciliter la prise de décisions à bord relatives à la navigation et à en suivre les effets ;
- *un service d'organisation du trafic* (autorisation ou priorité de mouvement, attribution d'emplacement...) qui est un service visant à éviter l'apparition de situations dangereuses au niveau du trafic et à assurer la sécurité et l'efficacité du mouvement des navires à l'intérieur de la zone du STM ;
- *des services connexes* – qui contribuent activement à la sécurité et à l'efficacité du passage du navire dans la zone du STM.

Les STM portuaires ont donc des niveaux de service différents et, en général, un service d'assistance à la navigation et/ou un service d'organisation du trafic.

La planification d'un STM par l'État doit être motivée et déterminée par une analyse des accidents, une évaluation des risques et une consultation des usagers locaux.

L'établissement d'un STM est particulièrement opportun dans une zone où l'un quelconque des facteurs suivants peut être présent :

- forte densité du trafic ;
- trafic de navires transportant des cargaisons dangereuses ;
- courants de circulation complexes et contraires ;
- éléments hydrographiques ou météo difficiles ;
- dangers locaux (bancs...) ;
- protection de l'environnement ;
- interférences entre le trafic maritime et d'autres activités maritimes ;
- bilan des accidents maritimes ;
- recherche d'une coopération avec un État voisin doté d'un STM ;
- restriction des conditions de navigation (ponts, chenaux étroits, configuration du port) ;
- modification de la circulation due à des modifications d'un port, d'une zone d'exploitation, d'un terminal).

Si tous les grands ports maritimes sont reconnus comme STM, seul, parmi les ports décentralisés, le port de Calais a été classé VTS par décision du préfet maritime de la Manche et de la Mer du nord du 7 mai 2014 modifiée le 11 février 2015. Ce classement implique une régulation des navires à l'entrée du port mais aussi dans le port et donc une surveillance constante en vigie du déplacement des navires avec des moyens radars ainsi qu'une formation d'opérateur VTS (VTSO) pour les officiers de port et officiers de port adjoints en charge du trafic portuaire ; la formation est en partie assurée à l'École nationale supérieure maritime (site de Marseille).

La mission a noté que la DML 29 et le préfet maritime souhaitent que certains ports bretons soient classés VTS pour leur permettre de disposer d'un cadre pour les équipements et les formations de leurs agents. Ce classement n'aurait pas nécessairement d'incidence sur l'organisation même de la capitainerie et la DML 29 estime que les incidences financières d'un tel classement seraient minimales.

L'article L5331-1 du code des transports évoque l'existence d'une zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR) au-delà des limites administratives du port dans laquelle

s'exerce aussi la police des plans d'eau. La partie réglementaire, dans ses articles R5331-1 et 2, évoque les conditions de délimitation de cette zone. Cependant, le code reste totalement muet sur le besoin des ports à disposer ou non d'une ZMFR. Si tous les grands ports en disposent, ce n'est pas le cas des ports décentralisés, Calais excepté.

La mission propose qu'un groupe de travail soit initié par la DGITM associant les DML les plus importantes sur le plan portuaire, pour réfléchir à un classement des ports qui devraient être STM avec le niveau de service nécessaire et chiffrer les conséquences financières de ce classement et aussi, évaluer l'intérêt de créer une ZMFR. Avec ces travaux, la DGITM pourra établir une doctrine de classement des ports VTS.

Ce groupe de travail pourrait aussi travailler sur l'articulation ZMFR et STM et sur l'incorporation éventuelle de la notion de STM portuaire dans le code des transports.

5. Élaborer une doctrine claire des ports décentralisés pouvant être reconnus « Vessel traffic system » (VTS) au regard des recommandations de l'association internationale de la signalisation maritime (AISM) avec un niveau de service associé, en s'appuyant sur le réseau des délégations à la mer et au littoral (DML), en examinant aussi le lien éventuel entre service de trafic maritime (STM) et zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR).

6. Effectifs dans les capitaineries

6.1. Effectifs actuels

La mission a tenté d'avoir une vision de l'évolution des effectifs réels des capitaineries des ports décentralisés sur les sept dernières années en comparant les effectifs actuels avec ceux de 2009 évoqués dans le rapport CGEDD n°006992-01 « organisation de la police portuaire ».

Ce rapport fait état (p 17) d'un effectif de 154 OPA et 34 OP globalement supérieur à l'effectif actuel : 142 OPA (hors personnel d'autres corps faisant fonction d'OPA) et 25 OP (y compris les ports de Mayotte et Saint-Pierre et Miquelon et les personnels en congé longue maladie) ; certains ports nous ont confirmé sur place cette diminution d'effectifs touchant aussi le personnel non OPA. Les effectifs cumulés OP/OPA des ports décentralisés ont donc, en 7 ans, été réduits de 21 postes, soit 11 % sur la période et une diminution annuelle de 1,5 %.

Effectifs au 1er décembre 2016

Autorité portuaire	Port	Modalités ouverture ports	Effectifs OP	Effectifs OPA	Effectif CEE ou AES	Effectifs administratifs	Total
Corse	Bastia	4h30 – 22h 30 oct-mai 4 h 30- 1h 30 juin-sept	2	5		1	8
	Calvi-Île-Rousse	Ile Rousse 25 h semaine nov-avril, 38 h semaine mai-juin sept-oct 90 h juil-aout Calvi 400 h mai-oct	0	2			2
	Ajaccio	6007 h	1	4			5
	Bonifacio	3400 h	0	2			2
	Porto-Vecchio	3000 h	0	2			2
	Propriano	2449 h	0	2			2
Hauts de France	Boulogne-sur-Mer	h24	2	7		1	10
	Calais	h24	1	16		2	19
PNO (Ports normands associés)	Caen-Ouistreham	h24	2	8			10
	Cherbourg	h24	1	7			8
Normandie	Dieppe	h24	1	6	3	1	11
Syndicat mixte	Le Tréport	Marée (1 poste et 1 poste bureau)	0	3			3
Bretagne	Brest	h24	2	7			9
	Lorient	h24	1	7			8
	Saint-Malo	h24	2	7			9
	Roscoff	07h-19h 7 jrs/7	0	4	1		5
	Le Légué- Saint-Brieuc	Marée (1 poste + 1 poste bureau)	0	3			3
Département 85	Les Sables d'Olonne	Marée (2 postes bureau+1 poste marée)	0	4			4
Syndicat mixte	Rochefort Tonnay-Charente	marée	0	3			3
Nouvelle Aquitaine	Bayonne	h24	2	7			9
Communauté Toulon Provence	Toulon	h24 semaine , h12 samedi, D et JF	1	7		0,5	8,5
Nice métropole	Nice	2 cycles; hiver: 07h-14h et 14h-22h été: 04h30-14h et 14h-23h	1	5		1	7
Occitanie	Sète	h24	2	8		1	11
	Port-la-Nouvelle	06h-22h	1	5			6
Département 66	Port-Vendres	lundi au vendredi 08h à 17h30, samedi 09h à 12h		1			1
		total	22	132	4	7,5	165,5

Les effectifs opérationnels des capitaineries s'élèvent, au 1er décembre 2016, à 22 OP, 132 OPA (+ 1 OPA en inaptitude), 4 agents du corps des personnels d'exploitation des travaux publics de l'État – PETPE dont 2 chefs d'équipe d'exploitation (CEE), l'un à Roscoff, l'autre à Dieppe, et 2 agents d'exploitation spécialisés (AES) à Dieppe. À ces chiffres, il faut ajouter 7,5 personnels administratifs.

Ces CEE et AES sont des fonctionnaires de l'État de catégorie C ; ils assurent le travail d'OPA sans en avoir le statut et entrent dans le tour de service des capitaineries.

La mission attire l'attention sur la fragilité juridique de ces personnels et notamment de leurs actes au regard du code des transports. Il y a lieu d'examiner la possibilité de les faire accéder au corps des OPA via la procédure de la reconnaissance des acquis de l'expérience professionnelle¹⁵.

Les officiers de port sont aussi secondés sur 3 ports par des agents de l'autorité portuaire, auxiliaires de port ou surveillants de port qui ne peuvent pas entrer dans le tour de service en vigie mais peuvent faire de la surveillance d'exploitation.

Dans les ports H 24, il y a généralement 2 OP sauf à Calais où ils sont 3 et à Dieppe où il n'y en a qu'un ; pour les ports ouverts plus de 17 h par jour, il y a 1 OP et aucun pour les autres ports.

Le 3ème OP de Calais est justifié par la nécessité pour l'État d'avoir un responsable sûreté à plein temps pour évaluer les plans de sûreté portuaire et déterminer la zone de sûreté.

Les officiers de ports adjoint (OPA) ont une grande majorité de leurs effectifs en horaire continu vigie et parfois, en horaire administratif notamment lorsqu'ils assurent des fonctions de commandant de port sur des ports ayant un trafic le justifiant (nous utiliserons par la suite le terme de « détaché » par rapport à des missions strictes de vigie).

Les ports ayant des effectifs détachés à temps plein se limitent :

- au port de Calais où 2 OPA sont détachés en horaire administratif, l'un pour effectuer des missions de police d'exploitation, l'autre pour assurer des tâches de sûreté pour le compte de l'AP ;
- aux ports de Caen et de Sète où les effectifs en vigie permettent d'affecter à temps plein un OPA à des tâches administratives ;
- aux ports des Sables d'Olonne et de Roscoff où un OPA est détaché comme commandant de port.

Les 2 OPA détachés de Calais font donc des missions dévolues à l'autorité portuaire mais qui sont confiées à l'État, en ce qui concerne la police de l'exploitation ou qui peuvent l'être pour l'agent de sûreté portuaire désigné par l'AP et chargé d'élaborer le plan de sûreté.

La convention sur les relations entre l'AP et l'État pour le port de Calais précise que l'agent de sûreté portuaire « *peut être désigné parmi les agents de l'État* » mais ne

¹⁵ Conformément à l'annexe II de l'arrêté du 9 janvier 2014 fixant les règles d'organisation générale, la nature et le programme des épreuves du concours d'accès au corps des officiers de port adjoints

l'impose pas. Or la mission estime que ce n'est pas souhaitable, l'AP doit s'impliquer dans la sûreté et les rôles des uns et des autres doivent être clairs et non ambigus. C'est pourquoi, conformément à la recommandation n°1, elle propose que l'ASP de Calais soit un agent de l'AP ou d'un de ses délégataires principaux et constate donc de ce fait un sureffectif d'OPA détaché.

6.2. Effectifs cibles ou budget base zéro (BBZ) 2016

La DGITM cible, pour l'établissement du budget base zéro (BBZ), un objectif d'effectifs pour tous les ports décentralisés, à l'exception des ports corses qui n'entrent pas dans sa formule de calcul.

Le BBZ est calculé à partir de la formule suivante, connue de la plupart des services, prenant en compte la moyenne du trafic passagers et du trafic fret sur 3 années :

- $BBZ \text{ OPA d'un port non H 24} = 3 + 2 * (\text{tonnage en millions de tonnes}) + \text{trafic en millions de pax}$;
- $BBZ \text{ OPA d'un port H 24} = 7 + (\text{tonnage en millions de tonnes} / 6) + (\text{trafic passagers en millions de pax} / 4)$.

La mission estime que cette formule ne répond à aucune logique et que le besoin d'effectifs en OPA en vigie ne doit pas être une fonction du trafic passager et du trafic fret mais une fonction du temps de travail annuel des agents, des heures d'ouverture du port et du nombre de postes de travail ouverts en vigie.

L'origine de cette formule datant de l'année 2011 n'est pas clairement établie et elle ne s'applique ni aux ports outre-mer ni aux ports corses. Son application à l'ensemble des ports décentralisés de métropole, hors la Corse, donne un effectif cible 2016 à 122 OPA, supérieur de 3 postes à l'effectif actuel (4 PETPE inclus) et globalement ports corses inclus, à 142 OPA, soit 6 OPA au-dessus du même l'effectif actuel.

Une proposition différente sera faite au paragraphe 9.1, avec l'objectif d'une application pour tous les ports décentralisés, y compris bien entendu la Corse .

Comparaison des effectifs au 1^{er} décembre 2016 et des effectifs BBZ

Ports	AP	Présents		(BBZ 2016)		écart Présent/BBZ	
		Nd d'OP	OPA*	Nd d'OP	OPA	OP	OPA
Calais	NPdC	1	16	3	17	-2	-1
Boulogne		2	7	2	7	0	0
total		3	23	5	24	-2	-1
Le Tréport	synd mixte	0	3	0	3	0	0
Dieppe	Normandie	1	9	1	7	0	2
Caen-Ouistreham	PNA	2	8	2	8	0	0
Cherbourg		1	7	2	7	-1	0
total		4	27	5	25	-1	2
Saint-Malo	Bretagne	2	7	2	7	0	0
Le Légué-St Brieuc		0	3	0	3	0	0
Roscoff		0	5	0	5	0	0
Brest		2	7	2	7	0	0
Lorient		1	7	2	7	-1	0
total		5	29	6	29	-1	0
Les Sables d'Olonne	Vendée	0	4	0	4	0	0
Rochefort	synd mixte						0
Tonnay-Charente		0	3	0	3	0	0
Bayonne	Nouvelle Aquitaine	2	7	2	7	0	0
total		2	10	2	10	0	0
Port-Vendres	Départ 66	0	1	0	3	0	-2
Port-la Nouvelle	Occitanie	1	5	1	6	0	-1
Sète		2	8	2	8	0	0
total		3	14	3	17	0	-3
Toulon	Communauté Toulon	1	7	1	8	0	-1
Nice	Nice métropole	1	5	1	5	0	0
total		2	12	2	13	0	-1
Bastia	Collectivité territoriale corse	2	5	2	6	0	-1
Calvi-ile Rousse		0	2	0	3	0	-1
Ajaccio		1	4	1	5	0	-1
Propriano		0	2	0	2	0	0
Bonifacio		0	2	0	2	0	0
Porto Vecchio		0	2	0	2	0	0
total		3	17	3	20	0	-3
total ports		22	136	26	142	-4	-6

OP+OPA

158

168

-10

Les chiffres OPA prennent en compte les 4 PETPE de Dieppe et de Roscoff

Le tableau ci-dessus montre un effectif cible inférieur de 4 OP et de 6 OPA par rapport à l'effectif actuel.

7. Organisation du travail et horaires d'ouverture des ports décentralisés

Le personnel des capitaineries a un cycle de travail différent pour chaque port, qui est fonction de ses horaires d'ouverture et travaille en vacances avec des horaires glissants sur une période donnée.

Ainsi, pour les ports ouverts H 24, les vacances sont généralement de 12 h 25 minutes et alternent une vacation de jour, 24 h de repos, une vacation de nuit et 3 jours de repos sur un cycle de 5 jours.

Pour les ports non H 24 et non soumis aux marées, les vacances sont d'une durée variable selon la saison, comprise entre 8 h et 11 h.

Pour les ports à marée non accessibles à marée basse, les vacances couvrent la durée des marées hautes soit environ 4 heures et demie de jour et de nuit.

L'annexe 9 donne des exemples de planning sur 3 ports et fait le récapitulatif des régimes de travail qui ont été mentionnés suite au questionnaire, la plupart s'appuyant sur les règlements intérieurs des DDTM correspondantes.

7.1. Calcul des temps de travail

Les agents des capitaineries sont affectés en DDTM, directions interministérielles qui relèvent pour leur organisation de l'autorité du Premier ministre (SGG). C'est donc l'arrêté du 27 mai 2011 relatif à l'organisation du temps de travail dans les directions départementales interministérielles qui s'applique pour définir leur temps de travail :

- l'article 2 définit les conditions dans lesquelles la durée annuelle du travail peut être inférieure à 1607 h ;
- l'article 4 définit des bonifications horaires pour les heures effectuées la nuit, le week-end et les jours fériés.

Ainsi, les heures effectuées la nuit entre 22 h et 7 h sont majorées de 20 % et les heures effectuées le dimanche et les jours fériés entre le jour précédent à 18 h et le lendemain à 6 h sont majorées de 10 %.

Le régime de travail étant déterminé dans la plupart des DDTM par un règlement intérieur, la mission constate que les bases de calcul diffèrent d'une DDTM à une autre. Ainsi, en DDTM 62, le nombre de jours fériés par an est de 11 et en DDTM 85, il est de 7 jours.

Le temps de travail d'un agent du fait des majorations de nuit et dimanche et jours fériés ne peut être inférieur à 1466 h (environ 32 h par semaine) et ce minimum s'applique pour les ports H 24 qui, sans ce minimum, auraient un temps de travail très légèrement inférieur.

Ce calcul effectué à partir des horaires d'ouverture donne pour chaque port un temps de travail annuel du port (ttp) :

- ports H 24 (Calais, Boulogne, Caen, Cherbourg, Dieppe, Brest, Lorient, Saint-Malo, Bayonne, Sète) avec des vacances de 12 h 25 mn ttp¹⁶=1466 h ;
- Roscoff ttp=1572 h ;
- Nice ttp=1536 h ;
- Port-La-Nouvelle ttp=1551 h ;
- Bastia- Calvi -Île Rousse ttp= 1561 h ;
- Port-Vendres ttp=1602 h ;
- Le Tréport ttp=1530 h ;
- Les Sables d'Olonne ttp= 1512 h ;
- Saint Briec, Rochefort ttp=1530 h ;
- Toulon ttp= 1467 h.

Ce temps de travail est généralement calculé par les commandants de ports et n'est pas systématiquement validé par un service administratif de DDTM ou par une direction d'administration centrale.

La DRH du ministère a cependant vérifié cet exercice une fois à la demande d'une DDTM et s'est aperçue que ce calcul complexe était erroné ; cette vérification n'a pas été généralisée.

La mission a également vérifié ce temps de travail sur tous les ports et a constaté des différences notables allant jusqu'à 7 % en réduction entre le calcul théorique et le temps retenu par les ports comme l'indique le tableau ci-après.

Elle a, par exemple, constaté qu'en Bretagne où cohabitent des ports ouverts H 24, ouverts H 15 ou ouverts à la marée, tous les agents des capitaineries ont des horaires de travail réduits, correspondant à un port H 24 et que selon les régions, les ports H 24 n'ont pas tous la même durée annuelle du travail.

Au cours des visites de port, la mission a vu en Corse du sud, des ports non H 24, ouverts en fonction du trafic donc de façon très variable selon l'année, où il n'existe pas d'objectif précis de temps annuel de travail ou en Haute-Corse, des capitaineries où le temps de travail des agents est calculé via un logiciel basé sur les horaires effectués l'année précédente.

Tableau sur les mouvements entre 0 h et 5 h du matin sur les ports H 24

ports	temps travail annuel calculé en heures	temps travail annuel réel en heures	Différence en heures
Caen	1466	1459	-7
Cherbourg	1466	1464	-2
Les Sables d'Olonne	1512	1483	-29
Port La Nouvelle	1551	1480	-71
Port Vendres	1602	1533	-69
Toulon	1467	1404	-63
Roscoff	1572	1467	-105

¹⁶ ttp= temps annuel de travail du port

La DRH a mis à la disposition des capitaineries un logiciel de calcul des ISH dans lequel les OPA entrent leurs heures de prise de fonction et de départ, mais ce logiciel ne prend pas en compte les spécificités horaires (travail de week-end, travail de jour férié), ni ne calcule le temps de travail annuel du port. Cet outil devrait, moyennant quelques adaptations, permettre de calculer l'objectif de temps de travail de la capitainerie voire de chaque agent.

Les capitaineries remplissent aussi un journal de bord ou main courante où sont notés, outre le nom des agents de service et les heures de prise ou de fin de fonction, tous les événements intervenus pendant la vacation pour faciliter le passage de consignes, or ces mains courantes sont toutes écrites à la main.

La mission pense que les capitaineries devraient disposer d'un logiciel informatique unique permettant de retracer le journal de bord du port, calculer les ISH de chaque agent et le temps de travail annuel du port en fonction du trafic de l'année précédente prenant en compte toutes les particularités du régime en travail posté ou à la marée.

Ce logiciel faciliterait le travail des agents, éviterait les erreurs de double saisie pour les capitaineries saisissant actuellement le temps de travail sur le logiciel de la DRH et leur temps de travail sur un autre logiciel pour établir la durée annuelle de leur travail et permettrait de calculer la durée réelle de travail pour les capitaineries qui ne le font pas actuellement ou qui se trompent dans leurs calculs.

6. Compte tenu de la particularité de l'organisation des capitaineries, (travail posté, travail à la marée), la DRH en lien avec la DGITM devrait mettre à la disposition des capitaineries un logiciel unique permettant de calculer les indemnités de sujétion horaire (ISH), le temps de travail et d'éditer la main courante retraçant les événements intervenus lors de chaque vacation.

7.2. Horaires d'ouverture des ports ouverts H 24 ou H 22

Parmi les ports décentralisés, 10 ports sont ouverts H 24 et un port (Toulon) est ouvert en moyenne 22 h par jour.

La mission s'est interrogée sur la charge de travail de nuit justifiant ces horaires d'ouverture et a plus particulièrement analysé le trafic de ces ports en cœur de nuit entre minuit et 5 h du matin. Elle a constaté que le trafic des navires hors mouvements de pêche était extrêmement réduit limité à moins d'un mouvement pendant cette période et ne justifiait, sur aucun port, l'ouverture de la capitainerie toute la nuit, tous les jours de l'année .

Mouvements entre 0 h et 5 h du matin sur les ports H 24

Port	mvts coeur de nuit 0 h -5 h	dt mvts commerce -ferries
Calais	3910	260
Boulogne-sur-Mer	5763	0
Caen-Ouistreham	600	0
Cherbourg	1200	0
Dieppe*	2600	400
Brest**	160	160
Lorient	4300	100
Saint-Malo	900	222
Bayonne*	60	60
Toulon	50	50
Sète	80	80

* Estimation hors pêche à partir des mouvements 22h-5h

** Brest pêche non estimée

L'activité pêche se fait beaucoup en cœur de nuit, car le poisson est généralement vendu à la criée à partir de 5 h du matin et les pêcheurs ont besoin de la capitainerie pour sortir ou rentrer au port sur les ports à marée, pour franchir les écluses qui ne sont ouvertes en principe que sur ordre de la capitainerie.

L'alinéa 2 de l'article L5334-2 du code des transports stipule que : « *Pour la manœuvre des écluses et ponts mobiles nécessitée par les mouvements de navires, les agents de l'autorité portuaire ou son délégataire se conforment aux instructions données par les agents de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire.*

Les écluses étant par nature un obstacle à la navigation, le franchissement de cet ouvrage ne peut être autorisé que si les conditions de niveau d'eau et tirant d'eau des navires et de sécurité de la navigation sont remplies. Les éclusiers ne peuvent être autorisés à ouvrir et surtout accepter le passage de navires que sur ordre de la capitainerie dans son rôle de police de la navigation. Vouloir donner l'autorisation d'ouverture d'une écluse en l'absence de représentants de la capitainerie nécessiterait une modification législative impliquant un transfert de responsabilité de la police de la navigation. Cette possibilité peut être étudiée par l'administration, mais à disposition législative constante, la mission ne propose pas de fermer les ports subissant des marées la nuit, car ils ont un trafic de pêche important la nuit nécessitant la présence des OP et OPA pour autoriser l'ouverture des écluses.

La majorité des ports de la Manche et de l'Atlantique ont des écluses du fait de l'importance des marées à l'exception des ports de Brest, Lorient et Bayonne et les ports de la Méditerranée n'ont pas d'écluses.

La mission estime que sur les ports de Lorient, Bayonne, Sète et Toulon, les trafics de navire, hors pêche, compris entre 50 et 100 mouvements entre minuit et 5 h du matin peuvent être assurés par des ouvertures exceptionnelles de ces capitaineries ou par des astreintes et qu'il est envisageable de n'ouvrir ces ports que 20 h par jour (il faut au moins 1 heure de travail¹⁷ de préparation pour l'arrivée d'un navire), ce qui permettrait de réduire d'1 OPA (1,5 sans chiffrage des ouvertures exceptionnelles ou des astreintes selon les calculs) les effectifs de chacun de ces 4 ports.

Les modalités précises de leur fermeture doivent être étudiées localement mais la mission estime qu'elles devraient conduire à un gain d'au moins 1323 h¹⁸ de travail par port (soit un ETP déduction faite de l'absentéisme et des formations).

En ce qui concerne Calais, l'activité de ce port, en cœur de nuit, est inférieure à celle de Boulogne où n'est en poste qu'un seul OPA ; c'est pourquoi la mission propose qu'à la vigie de Calais, il ne soit affecté qu'un seul OPA sur une période de 4 heures entre minuit et 5 heures du matin, ce qui réduit les effectifs nécessaires pour ce port en OPA de 1,5 poste arrondi à 1.

Pour le port de Brest, la mission ne propose pas de changer les horaires en cœur de nuit, car il est un port refuge accueillant les navires en détresse. Il est aussi mobilisé pour l'accueil de navires en avarie pour des activités de réparation navale effectuées avec parfois un préavis très faible, les conditions météorologiques sont souvent difficiles, avec des tempêtes plus nombreuses et plus fortes que sur les autres ports de la côte.

¹⁷ 1 heure 30 à Toulon (source capitainerie)

¹⁸ Sur un port h 24 un OPA doit travailler 1467 h par an, mais le temps de travail disponible moyen est réduit de 5 % pour tenir compte de l'absentéisme et de 70 h pour les formations, ce qui donne le chiffre de 1323 h,

Ces modifications d'horaires devraient figurer dans la nouvelle convention entre l'État et l'AP ; la mission a évoqué ce point avec une région qui ne veut pas renoncer à une présence H 24 pour des raisons d'affichage commercial, car elle estime que l'absence d'OPA en cœur de nuit peut conduire des navires à fréquenter un port voisin H 24 ; par contre, elle n'est pas opposée à prendre en charge le poste d'OPA généré par l'ouverture de la capitainerie en cœur de nuit.

7. La mission propose des modalités d'aménagement des horaires des ports de Toulon, Sète, Bayonne et Lorient, tout en maintenant ces ports disponibles H 24 soit par un aménagement des horaires entre minuit et 4 heures du matin pour ne traiter que les mouvements programmés de nuit avec mise en place d'une astreinte pour traiter les trafics imprévus, soit par une prise en charge salariale d'un équivalent OPA par les autorités portuaires concernés. Pour Calais, il est proposé que la vigie ne soit généralement armée qu'avec une personne pendant ce créneau.

7.3. Horaires d'ouverture des ports à marée

Ils sont au nombre de quatre : Les Sables d'Olonne, Le Tréport, Rochefort-Tonnay-Charente et Saint Briec. Dans ces ports, les mouvements de navires se font en fonction de la marée, de ce fait, le calcul des heures d'ouverture des capitaineries est établi sur 3 cycles de travail consécutif pour les agents :

- un cycle à la marée sur toute la semaine et le week-end, couvrant les marées, permettant l'accès au port et ayant un trafic de navires connu, ce qui fait environ 7 à 10 marées par semaine sur 13, selon les ports ;
- un cycle administratif sur la semaine d'une durée comprise entre 38 h et 40 h selon les ports ;
- un cycle de repos.

Ce fonctionnement de port à marée permet d'avoir une amplitude d'ouverture pendant tout le temps où il est possible d'entrer ou de sortir du port (4 h à 4 h et demi par marée) avec un effectif d'OPA travaillant en horaire continu, limité à 3, et d'avoir un poste en horaire administratif.

Le temps de travail dans les ports à marée a été estimé par la mission qui a constaté que les agents n'ont pas un suivi très rigoureux de leur temps de travail, car le poste à marée n'est pas armé en période de mortes eaux lorsque le port est inaccessible ou lorsqu'il n'y a pas de mouvement de bateau prévu. La mission n'a pu, sur aucun port à marée, obtenir la durée réelle d'ouverture annuelle du port. Ce mode de fonctionnement paraît bien optimisé et nécessite d'avoir un effectif de 3OPA tout en dégageant un volume d'heures assez important pour le travail administratif.

7.4. Horaires d'ouverture des autres ports

Les autres ports sont au nombre de 10. Ils ont des horaires d'ouverture adaptés au trafic, avec un maximum de 16 h 45 mn par jour 7j/7 en moyenne à Nice (15 h hiver et 18 h 30 mn en été) et un minimum de 9 h en semaine et 3 h le samedi à Port-Vendres qui permettent un fonctionnement avec des effectifs compris entre 2 et 5 agents contre 7 pour un port ouvert H 24.

En dehors des heures d'ouverture, le port peut être ouvert avec un préavis de l'ordre d'une heure grâce à l'astreinte d'exploitation. Ce mode de fonctionnement est optimisé si les heures d'ouverture du port sont calées sur les heures programmées d'entrée ou de départ de navire et la mission n'a pas pu procéder à cette vérification estimant qu'elle est du ressort des services locaux gérant les capitaineries.

8. Mutualisation des ports

La mutualisation des moyens de ports proches, au sein d'une même région peut être recherchée pour leur donner des souplesses de gestion avec, de façon non nécessairement cumulative :

- la possibilité de prêt d'officiers de port entre ports relativement proches, à l'instar des ports de Haute-Corse entre Bastia, Calvi et Île-Rousse ou de 3 ports de Corse du Sud (Bonifacio, Porto Vecchio, Propriano) ;
- la possibilité d'avoir un commandement unique en interface avec l'autorité portuaire ;
- la possibilité de répartir les astreintes d'exploitation sur plus d'officiers de port.

Le code des transports dans son article R5331-10 indique : « un arrêté du ministre chargé des ports maritimes fixe l'étendue du ressort géographique des compétences des officiers de port et officiers de port adjoints appelés à exercer leurs attributions dans un ou plusieurs ports inscrits sur la liste prévue à l'article R5331-3 [liste correspondant à l'arrêté du 25 octobre 2006]. L'exercice par ces fonctionnaires de leurs attributions ne requiert pas de nouvelles assermentations».

Actuellement, seul un arrêté du 17 février 2006 étend les compétences des officiers de port et officiers de port adjoints sur les trois ports de Dieppe, Fécamp et le Tréport. Mais cet arrêté n'est pas appliqué et mérite d'être revu compte tenu du statut différent du port de Fécamp en termes de police portuaire par rapport à Dieppe et Le Tréport.

Cet article mériterait sans aucun doute une application plus large, permettant une unicité de capitainerie, notamment vis-à-vis des autorités portuaires, ce qui permettrait une redistribution du rôle du commandant du port « principal », avec des commandants adjoints sur les ports voisins.

Malgré l'absence d'arrêté, la mutualisation du travail des OPA des ports corses est remarquable et mérite d'être citée.

Ainsi, les 3 ports de Corse du sud s'organisent pour assurer le trafic des ports de Propriano, Bonifacio et Porto Vecchio avec 2 OPA sur chaque port et des renforts des ports les moins chargés vers les ports les plus chargés. En 2016, les OPA de Propriano ont travaillé 560 h à Bonifacio et Porto Vecchio et ceux de Porto Vecchio ont travaillé 106 h à Bonifacio. À ces heures, s'ajoutent des temps de déplacements vers le port voisin de l'ordre de 160 h. Dans ces conditions, le temps de travail des OPA des ports de Corse du sud était en 2016 de l'ordre 1500 h.

En Haute-Corse, les ports de Calvi-Île Rousse ont un trafic très réduit de novembre à avril avec des semaines où la capitainerie de l'Île Rousse est ouverte 25 h par semaine et celle de Calvi est fermée ; par contre, en juillet et août, les 2 capitaineries sont ouvertes 90 h par semaine soit 26 % du temps annuel, ce qui interdit tout congé pendant cette période. Cette saisonnalité permet aux ports de Calvi-Île Rousse de renforcer le port de Bastia de 360 h par an avec en sus 80 h de déplacements ; les OPA de Calvi-Île Rousse ont travaillé en 2016 environ 1560 h chacun.

En Corse du sud, les capitaineries des 3 ports mutualisés ne dépendent pas d'Ajaccio alors qu'en Haute-Corse, celles de Calvi et Île Rousse dépendent de Bastia.

Une mutualisation de ports proches pourrait concerner 6 groupes de ports situés à moins d'une heure ¹⁹ de route l'un de l'autre dans les régions suivantes :

- Hauts de France : capitainerie des Hauts de France, de Calais et Boulogne/mer, d'autant qu'administrativement Calais et Boulogne/mer ne forment qu'un seul port pour la région Hauts de France ;
- Normandie : capitaineries des ports hauts-normands couvrant Dieppe, et le Tréport ;
- Bretagne : capitaineries de Saint-Malo et le Légué ;
- Occitanie : capitaineries de Port-Vendres et Port-La-Nouvelle ;
- Haute-Corse : capitaineries des ports de Haute-Corse (Bastia, Calvi et Île-Rousse) ;
- Corse du Sud : capitaineries des ports de Porto Vecchio, Bonifacio et Propriano.

Cette mutualisation pourrait porter sur ou plusieurs aspects évoqués plus haut, renforts de personnel, commandement unique, astreintes regroupées selon les groupes de ports. Cela permettrait, outre des renforts en cas de pénurie de personnel, de rapprocher des officiers de port adjoints isolés et de répartir les astreintes sur un plus grand nombre de personnes et faciliter les prises de congés.

Ce schéma lorsqu'il conduit à un commandement unique est d'ailleurs en cohérence avec la recommandation d'avoir une DDTM/DML comme interlocuteur unique de l'autorité portuaire.

Une telle mutualisation, pour être acceptée socialement, ne devrait pas conduire au déclassement de catégorie des ports concernés, au sens de l'arrêté du 17 octobre 2008 qui classe les ports en 4 catégories, pour ne pas toucher au régime indemnitaire des agents. Le commandement unique instauré sur le port le plus important ne devrait pas entraîner la suppression de la fonction de commandant d'un port secondaire qui deviendrait commandant délégué du port auquel il est rattaché.

Le port de Calais est classé en catégorie 1 et a le régime indemnitaire le plus favorable pour les OP et OPA, les ports d'outremer hors champ de l'étude sont classés en catégorie 2, 15 ports (10 ports H 24 et Ajaccio, Bastia, Nice, Port-La-Nouvelle et Roscoff) sont classés en catégorie 3 et les autres ports sont classés en catégorie 4.

La mission propose des mutualisations d'un port de catégorie 1 avec la catégorie 3 ou d'un port de catégorie 3 avec un port de catégorie 4 ou de ports de catégorie 4 ensemble et estime essentiel qu'un commandant de port dont le classement est modifié continue à bénéficier de la prime de commandant de port de sa catégorie, faute de quoi, il sera très difficile de rendre attractifs les postes d'adjoint de commandant de port mutualisé ²⁰.

8. La mission recommande à la DGITM de mettre effectivement en œuvre l'article R5331-10 du code des transports, pour organiser une plus grande mutualisation de capitaineries, couvrant plusieurs ports, en veillant à ce que cette mutualisation ne conduise pas à une baisse des rémunérations du personnel.

¹⁹ Les ports de Corse du Sud ou de Haute-Corse sont à environ 1 h 30 de route l'un de l'autre en hiver et beaucoup plus l'été

²⁰ La mission n'est pas rentrée dans le détail des statuts des OP et OPA, ni sur les grades avec des questions posées sur le terrain sur le grade de responsable de capitainerie.

9. Méthodes de calculs des effectifs cibles des OPA et des OP

9.1. Méthode de calcul des effectifs cibles d'OP

Les capitaineries sont très généralement dirigées par un ou plusieurs membres du corps des OP, cependant les ports de moindre importance peuvent être dirigés indifféremment par des OP ou des OPA.

La mission n'a pas eu connaissance d'une méthode de calcul pour arrêter un niveau cible pour les effectifs de direction des capitaineries mais a constaté que les ports actuellement ouverts H 24 bénéficient de deux postes d'OP (à l'exception de Calais qui dispose de 3 postes d'OP) ; pour les ports non ouverts H 24 mais importants en termes de trafic passagers et marchandises, il n'y a qu'un poste de commandement qui peut être tenu soit par 1 OP soit 1 OPA ; par ailleurs, en dessous d'un certain niveau de trafic, on ne trouve pas le cas d'un OP qui soit détaché du tour de service.

Or la nomination d'un ou plusieurs officiers de port pour assurer les tâches dévolues aux commandants de port évoquées au paragraphe 3.3 est fonction de l'importance économique du port, exprimée en volume de fret traité et de passagers accueillis ; c'est pourquoi, il paraît souhaitable d'arrêter le niveau de trafic justifiant l'une ou l'autre des configurations possibles de postes d'OP et/ou d'OPA pour les fonctions de commandement.

La mission propose de retenir comme critère le chiffrage cumulé du volume de fret traité (tonnage) et du nombre de passagers transitant par le port.

- lorsque le chiffre ainsi obtenu est inférieur à 1 million, c'est un OPA du tour de service qui fait fonction de commandant du port ;
- lorsque le chiffre varie de 1 à 2 millions, c'est un OP ou un OPA qui est affecté au commandement (donc détaché du tour de service) ;
- au-delà de 2 millions, le commandement relève de 2 OP (voire 3 à Calais) qui ne prennent pas part au tour de service ;
- pour le port de Boulogne, il est ajouté un OP ou OPA au commandement compte tenu du volume de la pêche.

9. Les effectifs de commandants de ports pourraient être arrêtés à partir d'une formule additionnant le volume de fret traité en tonnes et le nombre de passagers accueillis par le port ; lorsque cette formule atteint un million, un OP ou OPA serait désigné comme commandant et lorsqu'elle atteint deux millions, deux OP seraient désignés pour assurer le commandement du port. Les effectifs de Boulogne ou Calais seraient incrémentés d'un pour tenir compte des fortes spécificités de ces ports.

9.2. Méthode de calcul des effectifs cibles d'OPA

Les effectifs d'OPA en vigie doivent être fonction du trafic en nombre de mouvements et des heures d'ouverture du port. Le trafic détermine le nombre de postes de travail devant être ouverts simultanément en vigie et ce facteur concerne principalement Calais où l'importance du trafic hors cœur de nuit justifie la présence de 2 officiers de ports adjoints .

La mission considère que les effectifs cible d'OPA en vigie des capitaineries H 24 doivent être calculés pour chaque port en fonction du temps annuel de travail multiplié par le nombre de postes ouverts en vigie et du nombre d'heures d'ouverture du port majorées de 0,25 heure pour chaque vacation de 12 h dans les ports H 24, d'un taux moyen d'absentéisme et d'un nombre moyen de jours de formation.

Par hypothèse, Il a été considéré que l'absentéisme moyen est de 5 %²¹ et que le nombre de jours de formation par agent devrait être de l'ordre de 10 jours en moyenne.

Ainsi le temps effectif de travail d'une capitainerie est égal à 0,95 fois le temps de travail des agents calculé pour chaque port (ttp au paragraphe 7.1), déduction faite de 70 h de formation.

$$T \text{ effectif en heures} = \text{ttp} * 0,95 - 70$$

L'effectif cible des OPA d'une capitainerie est égal au temps effectif de travail arrondi à l'unité supérieure lorsque la décimale est au moins égale à 0,1, divisé par le nombre d'heures d'ouverture du port.

$$\text{Effectif cible} = \text{arrondi supérieur} ((\text{nb annuel d'heures}^{22} \text{ d'ouverture du port} * \text{nb de postes en vigie}) / (\text{ttp} * 0,95 - 70))$$

10. L'effectif cible en officiers de port adjoints en vigie des capitaineries doit être égal au ratio entre le nombre total annuel d'heures d'ouverture du port multiplié par le nombre de postes de travail en vigie et le temps annuel de travail en horaire continu propre au port, déduction faite d'un taux moyen d'absentéisme et d'un nombre moyen annuel de jours de formation arrondi à l'unité supérieure.

²¹ Dans les capitaineries, ce niveau d'absentéisme n'est généralement pas atteint.

²² Pour les ports H 24 les journées sont considérées égales à 24,5 heures pour les calculs soit égales à 2 vacations de 12, 25 h.

Conclusion

Les missions de capitainerie sont assurées pour les 27 ports décentralisés par vagues successives entre 1983 et 2004, par un effectif global de 166 agents relevant essentiellement des corps d'officiers de ports (OP), officiers de port adjoint (OPA).

Ces personnels fonctionnaires assurent, outre les missions régaliennes relevant de la compétence de l'État, comme la police du plan d'eau et des matières dangereuses transportées par les navires, également des missions pour le compte de l'autorité portuaire, de police d'exploitation et de police domaniale. La répartition des tâches est généralement de l'ordre de 50 % pour les missions assurées pour le compte de l'État et 50 % pour le compte de l'AP.

Les OP et OPA ont également des missions de sûreté portuaire exercées au nom de l'État mais aussi très souvent exercées au nom de l'AP.

Après s'être rendue sur 11 ports, la mission a étudié l'organisation du travail de leur capitainerie, le niveau de leurs effectifs, l'organisation locale sur le plan administratif, les horaires d'ouverture, la politique en matière d'équipements techniques et enfin a proposé des effectifs cibles d'OP et OPA pour chaque capitainerie.

En premier lieu, la mission estime que les personnels des capitaineries ne devraient pas être agents de sûreté portuaire (ASP) pour le compte de l'AP, construction induisant une confusion sur les rôles respectifs de l'État et des AP qui peut conduire à ce que la même personne à la fois définisse les plans de sûreté et à la fois les contrôle. Cette situation nuit à l'efficacité des mesures de sûreté.

Elle recommande que les conventions précisant les relations entre les AP et l'autorité investie des pouvoirs de police (AIPPP) soient mises à jour sur tous les ports sur la base d'un modèle-type défini par l'administration.

Dans le cadre actuel de l'organisation législative des capitaineries des ports décentralisés, elle juge nécessaire une simplification de leur organisation administrative par un rattachement de toutes les capitaineries d'une région à une seule délégation à la mer et du littoral comme c'est le cas en Bretagne.

Elle propose que l'administration définisse, avec l'aide du CEREMA, des standards techniques répondant aux normes internationales pour les équipements techniques des capitaineries, que soit étudié un recours au réseau des sémaphores du ministère de la défense pour minimiser les achats de radar et qu'enfin, l'administration ait une doctrine claire pour définir les ports devant être reconnus *système de transport maritime* au regard du droit international avec le niveau de service associé.

Elle suggère que l'application du régime de primes des officiers de port et officiers de port adjoints soit clarifié avec les capitaineries, notamment au regard des indemnités de service fait et que des formations spécifiques au métier soient organisées pour ces derniers au-delà de leur prise de poste.

Elle propose que 4 ports (Toulon, Sète, Bayonne et Lorient) réaménagent leurs horaires de cœur de nuit, entre minuit et 4 heures du matin, compte tenu du très faible volume de trafic accueilli pendant cette période et des particularités de ces ports ; que à défaut, les AP concernées prennent en charge un poste d'OPA et que le port de Calais n'ait affecté qu'un OPA au lieu de deux pendant cette période. Ce

réaménagement d'horaires n'aurait aucune conséquence sur le trafic portuaire du fait de la mise en place d'un OPA lorsqu'un trafic est connu et d'une astreinte pour les trafics non prévus et il serait inscrit dans la convention entre l'État et l'AP.

Elle estime nécessaire que l'administration organise un système de renforts de 3 ports corses 2 mois par an en été avec des OPA volontaires du continent ou par appel à des jeunes retraités OP ou OPA pour traiter les très fortes pointes de trafic.

Elle a déterminé des ports proches qui pourraient être mutualisés pour le commandement ou les astreintes ou pratiquer des échanges de personnel.

Enfin, pour le régime de travail des OPA, elle juge indispensable que l'administration fournisse aux ports un logiciel calculant à la fois le temps de travail et les indemnités de service fait pour que chaque capitainerie ait un temps de travail conforme à la réglementation du travail, fonction des heures travaillées de nuit et de dimanche et donc adapté à la situation de chaque port ; la mission propose une révision du mode de calcul des effectifs cible avec une formule liant, d'une part le nombre d'OP nécessaires, à l'importance du trafic du port et d'autre part, le nombre d'OPA nécessaires en fonction du nombre d'heures d'ouverture des capitaineries et du temps de travail d'annuel du port.

D'une façon générale, la mission attire l'attention de l'administration centrale, aussi bien de la DGITM que de la DRH, sur la nécessité d'un suivi plus fin de la situation des ports décentralisés, aussi bien avec la mise en œuvre de la loi NOTRe que des projets de développement de ces ports et de leurs conséquences sur l'organisation et les missions des capitaineries, ainsi que de l'organisation concrète du travail, le suivi et une assistance pour homogénéiser les pratiques locales.

L'ensemble des mesures proposées devraient permettre, pour ces ports, de clarifier et simplifier les relations entre les AP et l'État, de définir des standards pour les matériels techniques et faciliter leur renouvellement, de mettre en place les formations nécessaires pour le personnel des capitaineries et d'optimiser les ressources nécessaires en personnel sans réduire le service, tout en diminuant globalement les effectifs d'OP et OPA par rapport aux objectifs actuels.

Christian Assailly



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

François Marendet



Ingénieur général
des ponts, des eaux
et des forêts

Annexes

1. Lettre de mission

Réf. CGEDD N° 010879-01



JM P...

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Paris, le 17 OCT. 2016

Le secrétaire d'Etat chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

à

Madame Anne-Marie LEVRAUT
Vice-Présidente du Conseil général de
l'Environnement et du Développement durable

D16018854

Objet : Analyse de l'organisation du travail dans les capitaineries

18 OCT. 2016 → Bureau du
CGEDD.
Anne Marie LEVRAUT

Les officiers de port et les officiers de port adjoints¹ sont des fonctionnaires de l'État, en charge de l'exercice des missions de police des ports maritimes. Dans le cadre de leurs missions, les officiers de port (OP) et officiers de port adjoints (OPa), exercent dans les grands ports maritimes en position de détachement, ou dans les ports décentralisés pour lesquels l'État est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire², en position normale d'activité.

S'il n'est pas d'actualité de revoir sur le fond l'organisation de la police portuaire adoptée par l'ordonnance de 2005³ (conformément aux conclusions du rapport de Gérard Patey et de Vincent Allais du 21 février 2011)⁴, il semble néanmoins opportun de faire évoluer l'organisation des capitaineries afin de mieux prendre en compte la réalité du trafic portuaire et rechercher des organisations du travail plus adaptées.

Aujourd'hui, les effectifs des capitaineries des ports décentralisés et de Saint-Pierre-et-Miquelon sont dimensionnés selon les principes suivants :

¹ Ils sont régis par les décrets n° 2001-188 du 26 février 2001 relatif au statut particulier du corps des officiers de port et n°2013-1146 du 12 décembre 2013 portant statut particulier du corps des officiers de port adjoint.

² Ces ports sont définis dans l'arrêté du 27 octobre 2006.

³ L'ordonnance n° 2005-898, prise le 2 août 2005, a créé une autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) chargée de la police des plans d'eau et de la sécurité et une autorité portuaire (AP) chargée de la police de l'exploitation. Dans les ports transférés en 2007 et dans certains ports transférés en 1984, l'AIPPP est l'État et l'AP la collectivité à qui le port a été transféré. Dans les autres ports, c'est la collectivité qui assure ces deux fonctions.

⁴ Rapport n°: 006992-01 concernant l'organisation de la police portuaire, 21 février 2011 (Gérard Patey, Vincent Allais).

- le niveau de service (ports ouverts H24 ou non) déterminé en fonction du nombre de mouvements annuels en période nocturne 22h-5h, pour les navires de commerce ;
- les trafics fret et passagers (hors croisières), lissés sur les trois dernières années.

Même si, a priori, ce mode de calcul n'est pas remis en cause, une analyse des organisations les mieux à même de remplir l'objectif de qualité de service aux navires est rendue nécessaire face aux évolutions de certains trafics notamment saisonniers, aux exigences de sécurité en particulier s'agissant de matières dangereuses, et à l'émergence de nouvelles technologies pour la surveillance du trafic dans un contexte d'optimisation des ressources de l'État.

La faisabilité concrète et opérationnelle de l'évolution de l'activité des capitaineries demande donc à être expertisée finement. Pour ce faire, je souhaite confier au CGEDD une mission qui aura pour objectif de définir les conditions d'ouverture des capitaineries et d'identifier les marges de manœuvre possibles pour mettre en place une organisation du travail la plus adaptée aux réalités de l'activité portuaire.

Les évolutions proposées devront permettre de maintenir le niveau de service actuellement assuré par les capitaineries au profit des navires et de la police portuaire, en prenant en considération les réalités locales. Cette mission pourra étudier l'opportunité de synergies interportuaires et avec les personnels de l'autorité portuaire.

Elle devra également :

- proposer des modalités de mise en œuvre par les services déconcentrés (DREAL et DDTM) en charge de la gestion de proximité des OP/Opa, en lien avec les zones de gouvernance d'emploi (ZGE) ;
- veiller à consulter les autorités portuaires des ports et à rencontrer les organisations syndicales qui en feraient la demande ;
- s'attacher prioritairement à identifier les marges de manœuvres possibles dans les capitaineries des régions Hauts de France, Normandie et Bretagne où une réflexion a déjà été engagée par le responsable de la ZGE. Ces trois régions concentrent les 2/3 des effectifs d'OP et d'OPa.
- remettre ses premières conclusions fin novembre pour une remise du rapport final mi-décembre 2016.
- enfin, elle pourra s'appuyer sur les services de la DGITM et de la DRH ainsi que sur les services déconcentrés en charge du suivi de proximité des OP et des Opa.



Alain VIDALIES

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
SANDRIN	Marc	DGITM/DST/PTF	Sous-directeur des ports et du transport fluvial	15/11/2016 02/02/2017
TRIFT	Nicolas	DGITM/DST/PTF	Adjoint au sous-directeur PTF	15/11/2016 02/02/2017
CREISMEAS	Jeannie	DGITM/DST/PTF1	Adjointe au Chef du bureau des ports	15/11/2016 02/02/2017
DES ROSEAUX	Pierre	DGITM/DST/PTF1	Chef de bureau des ports	02/02/17
BOISSONET	Agnès	SG/DRH/MGS	Sous-directrice de la modernisation et de la gestion statutaire	17/11/2016
TROMBERT	Fabienne	SG/DRH/MGS3	Chef de bureau	17/11/2016
RIBIETTO	Hélène	SG/DRH/MGS3	Chef de pôle	17/11/2016
GRANGIER	Gaspard	DGITM/DST/PTF	Juriste	17/11/2016
NADAUD	François	DDTM/DML 62	Délégué mer littoral 62	21/11/2016
XICLUNA	François	Région Hauts de France	Directeur mer ports littoral	21/11/2016
GUERIN	Thierry	DDTM/DML 62	Commandant du port de Boulogne	21/11/2016
FOURNIER	Jean Jacques	DDTM/DML 62	Commandant du port de Calais	22/11/2016
PAYAN	Dominique (Mme)	SG/DRH/ROR	Chef de département	24/11/2016
KOLB	Eric	SG/DRH/ROR1	Chef de bureau	24/11/2016
ABIVEN	Jean Michel	DGITM/DST/DSUT1	Chef de bureau	1/12/2016 02/02/2017
MARTY	Léa	DDTM85/SMP	Chef de service	2/12/2016
ONORATO	Jean Emmanuel	DDTM85/SMP	Commandant du port Les Sables d'Olonne	2/12/2016
MEUNIER	Samuel	Conseil départemental 85	DGA Pôle technique	2/12/2016
MARNETTO	Grégory	Conseil départemental 85	Directeur maritime	2/12/2016
DEVIS	Jean Pascal	DDTM50/DML	Délégué mer littoral	5/12/2016
TENDRON	Christophe	DDTM50 /Service maritime	Commandant du port de Cherbourg	5/12/2016
DEISS	Philippe	Syndicat Ports Normands Associés	Directeur général	5/12/2016
BARRON	Guillaume	DDTM14/DML	Délégué mer littoral	5/12/2016

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
BAYLE	Gilles	DDTM/Service Maritime 14	Commandant du port de Caen	5/12/2016
CHABOT MORISSEAU	Yves	DDTM/DML 14	Commandant de port adjoint de Caen	5/12/2016
LANNUZEL	Annie	DDTM14/ Service maritime	Chef de service	5/12/2016
NEIERTZ	Nicolas	SG/DRH/PPS	Sous directeur	7/12/2016
ANDRE	Sylvie	SG/DRH/PPS	Adjointe au sous-directeur	7/12/2016
DESTABLE	Eric	SNOP/FO	Secrétaire général	4/1/2017
CLERCDUMARTIN	Christian	SNOP/FO	Secrétaire général adjoint	4/1/2017
ONORATO	Jean Emmanuel	SNOP/FO		4/1/2017
DE OLIVEIRA	Emmanuel	Préfecture maritime	Préfet maritime	5/01/2016
Le DIREACH	Daniel	Préfecture maritime	Adjoint au préfet maritime	5/01/2016
THOMAS	Hervé	DDTM29/DML	Délégué mer littoral	5/01/2016
ROUE	André	DDTM29/DML	Chef de service	5/01/2016
SERVAIN	Marc	DDTM29/DML	Commandant du port de Saint Briec	5/01/2016
LEJANNOU	Philippe	DDTM29/DML	Commandant du port de Roscoff	5/01/2016
LASSUS	Bruno	DDTM29/DML	Commandant du port de Saint Malo	5/01/2016
BERTHEZENE	Olivier	DDTM29/DML	Commandant du port de Lorient	5/01/2016
ROELLINGER	Eric	DDTM29/DML	Commandant du port de Brest	5/01/2016
VANKOUTE	Valérie	DDTM29/DML	Chargée sûreté	6/01/2017
CHAPALAIN	Louis	DDTM29/DML	Commandant adjt port de Lorient	6/01/2017
HUBERT	Gautier	DIRM/NAMO	Technicien maintenance	6/01/2017
ALIMI	Patrick	DDTM 2 A	Directeur	17/1/2017
MERIT	Christophe	DDTM2 A/DML	Directeur DML 2A	17/1/2017
ROSSI	Emmanuel	DDTM2 A/DML	Chef de service Mer et Littoral	17/1/2017
LACROIX	Pascal	DDTM2 A/DML	Commandant du port d' Ajaccio	17/1/2017
PEPE	Frédéric	DDTM2 A/DML	Commandant du port de Bonifacio	17/1/2017

Nom	Prénom	Organisme	Fonction	Date de rencontre
VERLAGUET	Michel	DDTM2 A/DML	Commandant du port de Porto Vecchio	17/1/2017
JONOT	Jacques	DDTM/DML 2 A	Commandant du port de Propriano	17/1/2017
PLATZER	Bernard	CT Corse	Directeur des ports	17/1/2017
MAZEL	Thierry	CT Corse		17/1/2017
EDELIN	Frédéric	DDTM2 B/DML	Commandant ports Haute-Corse	18/1/2017
VARDON	Pascal	DDTM 2 B	Directeur	19/1/2017
LUCIANI	Michel	DDTM 2 B	Secrétaire général	19/1/2017
PERFETTINI	Christophe	CCI Haute-Corse	Directeur des concessions portuaires	19/1/2017
TORRE	Pierre	CCI Haute-Corse	Responsable pôle technique	19/1/2017
RODIER	Serge	CT Corse		19/1/2017
OLIVIER	Pierre Yves	DDTM/DML/ port Bastia	Représentant FO	19/1/2017
BASTIN	Jérôme	Région Bretagne	Directeur général	01/02/17
BRIAND	Didier	Région Bretagne	Directeur des ports	01/02/17
FRANQUES	Eric	CGT	Représentant syndical	02/02/17
FOURNIER	Jean-Jacques	CGT	Représentant syndical	02/02/17
SINQUIN	Loïc	DDTM 06/DML	Commandant du port de Nice	03/02/17
LAMBERT	François	Cabinet du Secrétaire d'État aux transports	Conseiller technique	07/02/17
DUBOIS	Dominique	DDTM 06	DML	10/02/17
GODARD	Marie-Gabrielle	Métropole Nice Côte d'Azur	Directrice Gestion des activités portuaires et maritimes	10/02/17
PAGEL-GRECHI	Cyril	Métropole Nice Côte d'Azur	Directeur Adjoint	10/02/17
GALANO	Patrice	Métropole Nice Côte d'Azur	ASP	10/02/17

3. Compte rendus de visite de ports

- **Les ports des Hauts de France (visite des 21 et 22 novembre 2016)**

La région compte 2 ports décentralisés ouverts H 24.

- Calais a un trafic de ferries trans-manche très important qui représente plus de la moitié du trafic des ports décentralisés, il dispose d'un bassin de commerce et de 4 postes opérationnels de ferries (postes 6,7,8,9). À la livraison du nouveau port, Calais 2015, l'exploitant bénéficiera de 3 postes ferries supplémentaires, et, selon le trafic et la taille des bateaux, il pourra alors gérer ses flux sur 6 à 7 postes d'accostage. Il dispose d'un bassin à écluse et d'un bassin de plaisance à écluse ; il a traité 27 737 mouvements de navire de commerce en 2015 et est classé en catégorie 1.
- Boulogne a un trafic de pêche très important avec 2 bassins à écluse (Loubet et Napoléon) et un bras de rivière (la Liane) où sont stationnés des petits bateaux de pêche. La plaisance se situe derrière une écluse sur la Liane, ainsi qu'au bassin Napoléon. Il a traité 187 sorties de navires de commerce en 2015 et est classé en catégorie 3.

L'autorité portuaire (AP) de ces 2 ports est la région Hauts de France, le concessionnaire unique est la société de gestion des ports du détroit, et les 2 capitaineries sont gérées par la DML de la DDTM Pas-de-Calais.

Les effectifs sont d'environ 600 personnes pour le concessionnaire, 200 pour l'autorité portuaire et 30 personnes pour les 2 capitaineries. (pour Calais, 3 OP dont 2 vacants au 17/11/16 et 16 OPA, auxquels s'ajoutent 2 agents administratifs rémunérés par l'AP ; à Boulogne/mer, 2 OP et OPA auxquels s'ajoute 1 agent administratif rémunéré par l'AP)

Missions des capitaineries

Leurs missions sont définies par le code des transports, la convention de transfert du port de Calais du 20 novembre 2006 et la convention relative aux relations entre l'autorité portuaire (AP) et l'État pour les deux ports de Calais et Boulogne/mer du 30 octobre 2008.

Les capitaineries sont chargées, pour le compte de l'État, de la police du plan d'eau et de la police des matières dangereuses et, pour le compte de l'AP, de la police d'exploitation et de la police de la conservation du domaine public portuaire.

Les textes ne définissent pas clairement qui est responsable de la sûreté mais la convention du 30 octobre 2008 prévoit que l'AP peut confier cette mission à l'État en désignant parmi ses agents, un ou plusieurs agents de sûreté portuaire.

La convention relative aux relations AP-État évoque un rapport annuel d'activité sur les missions effectuées par la capitainerie pour l'AP, mais aucun rapport n'a jamais été rédigé.

Les commandants de ports des 2 capitaineries estiment, de façon empirique, le partage respectif des missions État et AP à 60 % - 40 % à Calais et 50 % – 50 % à Boulogne.

Les équipements des vigies sont maintenus et renouvelés par l'AP selon les standards techniques en théorie définis par l'État (article 12 de la convention de transfert), mais l'État n'en a défini aucun depuis la décentralisation ; l'AP décide seule dans la pratique des investissements (la question se pose à Calais, avec la construction de la future capitainerie).

Pour l'État, l'objectif devrait être d'assumer la cohérence du matériel, y compris dans l'interaction avec les autres acteurs de surveillance maritime que sont les centres régionaux d'organisation des secours et de surveillance (CROSS).

Les 2 vigies ont au moins un radar primaire et une image radar sur laquelle s'affichent les informations AIS issues des navires ; Boulogne a un écran radar primaire classique permettant de voir tous les échos des navires, tous les bateaux de pêche ne possédant pas d'AIS (notamment les fileyeurs d'une longueur inférieure à 12 m).

Organisation administrative et effectifs des capitaineries

- L'administration

Les 2 capitaineries de Calais et Boulogne sont gérées par la DML de la DDTM Pas-de-Calais pour la gestion de proximité des OP et OPA (entretiens professionnels, congés, mutations), par la DDTM pour la gestion administrative (paye et formation notamment), la DREAL Hauts de France pour la répartition des effectifs au sein de l'ensemble des services régionaux, la DGITM pour le niveau des effectifs théoriques et la DRH du SG du ministère pour la gestion statutaire et l'organisation des CAP (mutations, avancements et promotions) et l'organisation des concours.

Ces deux ports connaissent un turn-over assez fréquent, les agents primo affectés considérant leur nomination comme poste d'attente d'une mutation les rapprochant de leur lieu de résidence (Bretagne ou Sud), ou d'une nomination au sein d'un grand port maritime, plus rémunérateur, voire aussi au sein d'une direction interrégionale de la mer (DIRM). Cependant, le nouveau cycle de mobilités, à raison de deux mouvements par an, induit fréquemment une vacance de poste ; l'objectif pour la DML est que les agents restent au minimum deux années en fonctions. En lien avec ce turn-over, le nombre de jours de formation est relativement élevé pouvant atteindre 3 semaines par agent .

L'absentéisme par contre est très réduit et presque réduit à zéro.

- L'organisation du travail et les effectifs

Le personnel effectue des vacances de 12,25 h à raison d'un cycle théorique de 5 jours alternant une vacation de jour, suivi de 24 h de repos, puis une vacation de nuit, suivie de 3 jours de repos. Ce cycle est adapté le cas échéant pour tenir compte aussi des congés des agents en poste en vigie.

A Calais, outre le commandant de port, il y a un commandant de port adjoint et un adjoint au commandant plus particulièrement chargé de la sécurité des matières dangereuses, tâches relevant de l'AIPPP, et de la sûreté. Les OPA fonctionnent d'une part en vigie H 24, à raison de 14 personnes réparties en deux bordées, l'une plus spécifiquement chargée de la régulation (surveillance du trafic, entrée-sortie), et l'autre de l'exploitation portuaire (déplacement des navires, intervention sécurité, rondes, surveillances des quais et terre-pleins), auxquels s'ajoutent 2 OPA détachés, l'un en tant qu'agent de sûreté représentant l'AP, l'autre sur des missions de police d'exploitation.

Calais est reconnu comme « système de trafic maritime » (STM) ou « Vessel Traffic System » (VTS), régi par la convention Solas dans le cadre de la réglementation élaborée par l'Organisation maritime internationale, et la capitainerie entreprend de former ses agents en qualité de « VTSO » (Vessel Traffic System Operator) au titre de la reconnaissance internationale exigée par l'OMI, leur formation est dispensée à l'ENSM.

À Boulogne, outre le commandant de port, il y a un commandant de port adjoint, les OPA fonctionnent en vigie H 24, à raison de 7 personnes. À noter qu'en 2011, l'effectif était de 12 OPA, soit une diminution de 5 postes depuis 5 ans. Le port de Boulogne connaît un nombre important de mouvements de nuit, mais aussi des variations d'activité essentiellement liées à la saisonnalité de la pêche, à la venue de bateaux de pêche néerlandais, belges ou autres qui nécessitent parfois l'intervention d'un OPA au niveau des écluses.

L'intervention d'un OPA sur les quais peut être justifiée par l'existence d'événements de mer (cas d'un incendie à bord d'un navire stationné à quai, nécessité de réagir à l'amarrage de certains navires que seul un OP ou OPA peut faire rompre, surveillance de matières dangereuses.)

Les OP font une astreinte de sécurité rémunérée environ 150 € par semaine et tous les OP en horaire continu perçoivent depuis quelques mois une indemnité de sujet horaire (ISH) pour les vacances de nuit et de week-end ou jour férié qui leur rapporte environ 500 € par mois.

• **Le port des Sables d'Olonne (visite du 1^{er} décembre 2016)**

Le port des Sables d'Olonne a été décentralisé dans la première vague de 1984. Il comporte un bassin fermé par une porte à bascule, ouverte 2h avant et 2h après la pleine mer, un long chenal qui aboutit à différents bassins dont un port de plaisance. Son trafic à l'import, est constitué de ciment, mortier, sable, engrais (ammonitrate - matières dangereuses), céréales (bio de Roumanie) ; à l'export, céréales (blé, maïs), ferrailles, sans compter tout le trafic de ravitaillement de l'île d'Yeu (et aussi, la problématique de marchandises dangereuses). De temps en temps, intervient du trafic de classe 1 (explosifs). Il n'a pas de zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR), c'est le CROSS qui gère la zone d'attente et de mouillage du port. Le nombre de mouvements est de 960, dont 190 de nuit, auxquels s'ajoutent des mouvements de bateaux de pêche, qui sortent aussi dans la nuit en fonction de la marée. (nombre d'unités de pêche : 100).

L'autorité portuaire (AP) est le Conseil départemental de Vendée (CD 85) et le restera. La commune a postulé pour la partie plaisance, en fond de port, mais le problème est en train de se régler directement entre le CD 85 et la commune, l'État (en principe Préfecture de Région) ne prônant aucune doctrine.

Les effectifs de l'AP ne sont pas individualisés sur le port des Sables d'Olonne, car mutualisés sur l'ensemble des ports, avec des équipes techniques. La capitainerie est constituée de 4 OPA (3 en système de quasi-vigie) et le commandant de port, auquel s'ajoute à l'heure actuelle, un OPA reconnu inapte au fonctionnement en travail posté, seul, faisant plutôt du travail administratif, pouvant être orienté vers une fonction ASP.

Missions de la capitainerie

Les missions ne sont pas définies clairement dans le cadre de la convention AIPPP-AP de 2008, mais un nouveau projet est en cours de rédaction depuis plusieurs mois, relancé récemment à l'occasion du Vendée Globe.

Les contacts entre l'AP et l'AIPPP sont difficiles, mais il y a malgré tout une volonté commune d'avancer, avec le souci côté AP de clarifier les choses.

La convention relative aux relations AP-État évoque aussi un rapport annuel d'activité, mais non seulement ce rapport n'a jamais été rédigé, mais encore, l'AP ne donne pas de directives (notamment sur la priorité à donner sur tel ou tel type de trafic, au vu de l'imbrication de tous les types de trafic dans le bassin).

Les équipements de la capitainerie restent sommaires, installés dans un bâtiment de 20 m². Ils comportent un transpondeur AIS, et 1 caméra de surveillance du chenal financée par l'État, changée en 2016.

Le port s'approche du seuil de 1 MT, seuil susceptible de déclencher la reconnaissance d'un STM (point à éclaircir avec PTF).

Organisation administrative et effectifs des capitaineries

- l'administration

La capitainerie fait partie du Service Régulation des activités maritimes et portuaires de la DDTM 85.

- l'organisation du travail et les effectifs

L'effectif était initialement de 2 agents avant 2010, l'activité de régulation du plan d'eau du bassin étant en fait assurée par les éclusiers de la CCI, concessionnaire. En outre, un surveillant de port de St Gilles Croix de Vie rémunéré par l'État, intervenait sur le port. La mise en place de la DDTM a permis de clarifier les rôles entre l'État, le concessionnaire et l'AP.

Il y a actuellement 3 OPA fonctionnant en mode « vigie » selon le schéma ci-dessous, 1 OPA commandant de port et 1 OPA en poste aménagé pour raisons médicales. Il n'y a pas d'agent administratif pour la capitainerie, mais un appui ponctuel du secrétariat de la DML.

Mode normal à 3 agents														12 cycles								
	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	
Agent 1	4 marées nuit 5 jour 40,5h					Repos							We 3 marées nuit 2 jour 22,5h		Bureau 38h75							
Agent 2	Repos					We 3 marées nuit 2 jour 22,5h		Bureau 38h75						4 marées nuit 5 jour 40,5h								
Agent 3	Bureau 38h75						4 marées nuit 5 jour 40,5h						Repos						We 3 marées nuit 2 jour 22,5h			
Mode dégradé - Congés														5 cycles								
	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di								
Agent 1	marée de jour 6h/jour de 7h à 22h, soit 30 h et astreinte					Astreinte		Marée de nuit 5 marées 22,5h						Repos								
Agent 2	Marée de nuit 5 marées 22,5h					Repos		marée de jour 6h/jour de 7h à 22h, soit 30 h et astreinte						Astreinte								

On aboutit à un horaire annuel de 1483,5 h pour chaque OPA, compte tenu des bonifications²³.

²³ En prenant un calcul plus précis des marées de jour et des marées de nuit, on obtient une moyenne de 13,3 marées/semaine [7,8 du lundi au vendredi dont 3,2 nuit et 4,6 jour, et 5,5 marées/we dont 2,6 nuit et 2,9 jour.]. cependant, le delta sur l'année par rapport au schéma théorique adopté dans le RI est de 17 heures seulement au

Selon le règlement intérieur de la DDTM, le cycle de travail est pluri-hebdomadaire pour les OPA, sur un cycle de 3 semaines en mode normal, ou de 2 semaines en régime dégradé (période de congés notamment lorsque ceux-ci ne sont pas pris sur leur semaine de bureau). Le principe des horaires à la marée est de 2h15 avant et après la pleine mer, soit 4h30. Le commandant de port est en horaires de bureau. Cependant, il lui arrive d'intégrer le tour de service soit lors des prises de congés, soit lors d'absences, hors périodes de récupération .

Les relations avec l'AP sont devenues assez inexistantes, l'AP ne donnant aucune consigne pour l'exploitation et le placement à quai des navires. Néanmoins, il semble qu'il y ait de nouveau une volonté de parvenir à clarifier les choses avec la rédaction d'une nouvelle convention AIPPP/AP, notamment dans le cadre de la sûreté portuaire que la capitainerie estime relever de la compétence d'un agent de la collectivité, pour la saisie des statistiques portuaires ainsi que sur le régime juridique du bâtiment actuel dans lequel se trouve la capitainerie (20 m² situé sur l'écluse).

- **Les ports de la Manche et du Calvados (visite du 5 décembre 2016)**

2 ports décentralisés sont dans l'ancienne région Basse Normandie avec des horaires d'ouverture H 24.

- Cherbourg a un trafic de ferries trans-manche, avec un bassin de commerce et 3 postes ferries RO/RO opérationnels (7/8 des mouvements commerciaux). Il dispose d'un bassin à flot accueillant les quais de débarquement pour la pêche, avec sa criée ainsi que des pontons pour la plaisance (6 chalutiers de plus de 24m et environ 30 petits bateaux). En son milieu, il y a une passerelle mobile, avec le pont-tournant; ces deux éléments sont manœuvrés directement depuis Caen. En général, les horaires d'ouverture sont 1h avant/1h après la pleine mer. Le port cohabite avec un port de plaisance spécifique, Chantereyne, ainsi qu'avec un port militaire qui a aussi le contrôle de la grande rade. Le port civil a traité 1874 mouvements de navire de commerce et ferries en 2015 et quasiment aucun mouvement entre 0 h et 5 h du matin hors des bateaux de pêche (environ 1200, comprenant aussi des bateaux de pêche de Guernesey ou autres origines). Il est classé en catégorie 3, au sens du MEEM. Il accueille des navires de matières dangereuses (une trentaine par an) ainsi que des navires de matières nucléaires (3 par an environ). À l'horizon 2020, le port devrait être une base pour l'éolien offshore et surtout, pour la ferme hydrolienne du Raz Blanchard.

- Caen Ouistreham a un trafic de ferries très important avec 2 postes de ferries dans l'avant-port. Le reste des terminaux se situe dans le canal de Caen à la mer d'une longueur de 14 km, alimenté naturellement, accessible par deux écluses de largeur différente, accueillant aussi le stationnement d'unités de pêche et de bateaux de plaisance. Il a traité 2280 sorties de navires de commerce et ferries et 3200 mouvements de bateaux de pêche en 2015 dont 400 la nuit entre 0 h et 5 h et est classé en catégorie 3 au sens du MEEM. Le fonctionnement des écluses est le suivant : 1 sas à la pleine mer, 2 sas avant la pleine mer sur une durée de 3h15, et deux sas après la pleine mer sur une durée de 3h15. Ceci est cependant fonction du niveau d'eau dans le canal, avec un objectif de maintenir autant que faire se peut un

profit de l'agent.

niveau d'eau suffisant pour les navires de commerce. A l'horizon 2020, le port devrait servir de base de maintenance pour les champs éoliens de Courseulles.

L'autorité portuaire (AP) pour les ports de Cherbourg et Caen est le syndicat mixte Ports normands associés (PNA) et les 2 capitaineries sont gérées par les services Mer et Littoral placés sous l'autorité d'un DML, adjoint du DDTM Manche et Calvados. Les ports de Dieppe et du Tréport vont probablement être gérés par la même autorité portuaire PNA en 2018.

Les effectifs à Cherbourg et Caen sont d'environ 75 personnes pour l'autorité portuaire et 18 personnes pour les capitaineries (8 pour Cherbourg et 10 pour Caen-Ouistreham).

Le port de Cherbourg fait office d'héliport pour le sauvetage en mer (réactivité de l'ordre de 10 à 15 min), compte tenu de sa proximité avec l'hôpital, où les hélicoptères lourds de la marine ne peuvent se poser, tandis que l'aérodrome est à plus de 10 km. C'est aussi un port refuge idéalement placé à proximité du rail maritime. Le port de Cherbourg considère ne pas pouvoir fermer en cœur de nuit (0 à 5h), compte tenu d'une part de ce qui précède, d'autre part du fait que les écluses, commandées depuis Caen, ne peuvent être ouvertes que sur ordre de la capitainerie.

La fermeture de la capitainerie, la nuit, impliquerait, de fait, une absence de veille VHF (l'astreinte ne pouvant s'assurer que par téléphone), nécessaire à l'affichage d'un port ouvert H 24.

Missions des capitaineries

- Leurs missions sont définies par le code des transports, il n'y a pas de convention entre l'État et l'AP.

Les capitaines de ports des 2 capitaineries estiment de façon empirique les partages respectifs des missions État et AP à 40 % - 60 % à Cherbourg et 50% – 50 % à Caen.

- Les équipements des vigies sont maintenus et renouvelés par l'État probablement parce que la dotation globale de décentralisation n'a pas pris en compte cette charge.

Le radar de Caen, subventionné à 25% par l'AP, a été commandé en 2012 sans expertise technique du CEREMA et une réflexion va être engagée en 2017 pour un changement ou une remise à niveau du radar compte tenu des difficultés de fonctionnement par mauvais temps. Il n'existe pas de station météo à Cherbourg.

- Les charges de fonctionnement sont payées par l'AP pour les déplacements liés aux missions de la capitainerie faites pour le compte de l'AP.

Les 2 vigies ont au moins un radar primaire et une image radar sur laquelle s'affichent les informations AIS issues des navires.

Aucun des 2 ports n'est VTS, donc la régulation du plan d'eau est faite en intervenant sur la route du navire.

Organisation administrative et effectifs des capitaineries

- L'administration

Les 2 capitaineries de Cherbourg et Caen sont gérées, l'une par le service maritime de la DDTM Manche, l'autre par le service maritime de la DDTM Calvados pour la gestion de proximité des OP et OPA (entretiens professionnels, congés, mutations), la DREAL Normandie pour la répartition des effectifs au sein de l'ensemble des services régionaux, la DGITM pour le niveau des effectifs théoriques et la DRH du SG du ministère pour la gestion statutaire et l'organisation des CAP (mutations, avancements et promotions) l'organisation des concours et le paiement des salaires et des indemnités.

- L'organisation du travail et les effectifs

Le personnel effectue des vacances de 12 h à raison d'un cycle théorique de 5 jours alternant une vacation de jour, suivi de 24 h de repos, puis une vacation de nuit, suivie de 3 jours de repos. Ce cycle est adapté le cas échéant pour tenir compte aussi des congés des différents agents en poste en vigie.

A Cherbourg, le règlement de la DDTM 50 mentionne une présence 24h/24 pour les OPA, avec un cycle de travail posté de 2 × 12h (9h-21h et 21h-9h), la durée totale hebdomadaire ne devant pas dépasser 48h. Le nombre d'heures total annuel pour les OPA étant de 1459 h, correspondant à 122 tours, à raison en moyenne de 4 tours par semaine. Pour le commandant et son adjoint, le nombre d'heures est de 1600. Outre le commandant de port, il y a un commandant de port adjoint, poste vacant depuis septembre 2016 (*occupé par un OPA faisant fonctions lors de la visite de la mission*). Le commandant de port est ASP pour le compte de l'AP, il est suppléé dans cette fonction par le commandant adjoint.

A Caen, le règlement de la DDTM 14 mentionne une présence pour le personnel posté 24h/24 de 122 vacations de 12h maximum, (7h-19h et 19h-7h) avec un minimum de 4 agents pour une durée hebdomadaire ne devant pas dépasser 48h. Ceci représente un horaire global estimé localement à 1464h.

Outre le commandant de port, il y a un commandant de port adjoint, et un adjoint au commandant adjoint.

L'adjoint au commandant adjoint s'occupe également de la pêche et de la gestion des déchets (attestation des collectes de déchets conformément à la directive MARPOL) de la responsabilité de l'AIPPP.

Le commandant de port est ASP pour l'AP et le commandant adjoint et l'adjoint au commandant adjoint sont ASP suppléants.

Les OP, l'OPA adjoint et l'adjoint au commandant adjoint de Caen font une astreinte de sécurité rémunérée environ 150 € par semaine et tous les OPA en horaire continu perçoivent depuis quelques mois une indemnité de sujet horaire (ISH) pour les vacations de nuit et de week-end.

L'AP des 2 ports serait favorable à une réorganisation intégrant les 2 capitaineries dans ses effectifs avec une DGD modifiée car, d'après elle, ce serait plus simple sur le plan administratif et sur le plan hiérarchique vis-à-vis des OP et OPA qui travaillent pour environ moitié pour elle. Au minimum, une seule capitainerie, couvrant les deux sites, pourrait s'envisager, fonctionnement existant dans les grands ports maritimes.

Les services de l'État (DDTM) ne partagent pas cette approche et estiment que le fonctionnement dual de la capitainerie ne soulève pas de difficultés majeures, dès lors qu'il s'appuie sur un conventionnement clair entre AIPPP et AP. Ils soulignent que des progrès sont sans doute à rechercher en ce sens.

- **Les ports bretons : visite des 5 et 6 janvier 2017**

Les ports bretons

La Région Bretagne compte 5 ports de commerce décentralisés : trois (Saint-Malo, Brest, Lorient) lui ont été transférés en pleine propriété dès 2007, les deux autres (Roscoff et Saint-Brieuc/Le Légué) viennent de lui revenir au 1er janvier 2017 par transfert des départements, en application des dispositions de la Loi NOTRe.

- Brest est ouvert H 24 et a un trafic annuel (2016) de 1285 mouvements, 2,6 millions de tonnes de fret et 17 672 passagers (principalement des escales de paquebots et ferries en tant que port de déroutement de Roscoff lorsque les conditions météorologiques en interdisent exceptionnellement l'accès). Le port dispose de 6 bassins, 24 postes commerce, 1 petit port de pêche et 1 port de plaisance déployé sur deux sites (2200 anneaux). Le port est en outre le premier site français de réparation navale civile, avec 3 cales sèches dont l'une des plus grandes d'Europe.
- Lorient est ouvert H 24 et a un trafic annuel de 900 mouvements, 2,33 millions de tonnes de fret et 3785 passagers, 10 postes, 3 ports de plaisance, 1 port de pêche très important.
- Saint-Malo est ouvert H 24 et a un trafic annuel de 2950 mouvements, 1,631 million de tonnes et 852 786 passagers ferries, 20 postes commerce, 4 bassins séparés par 4 ponts mobiles.
- Roscoff est ouvert 7 j/7 pendant 15 h par jour (7h à 22h) et génère un trafic annuel de 1172 mouvements, 0,487 million de tonnes et 520 464 passagers ferries. Un port de plaisance à flot de 600 anneaux.
- Saint-Brieuc est un port à marée avec un poste à horaire administratif en semaine et un poste ouvert 4 h pendant environ une marée sur deux en fonction du trafic et de la hauteur de l'eau ; son trafic annuel est de l'ordre de 330 mouvements, 0,339 million de tonnes, il comporte 1 port de pêche, 1 port de commerce et 1 port de plaisance.

L'autorité portuaire (AP) de ces 5 ports bretons est, depuis le 1^{er} janvier 2017, la Région Bretagne. Ses effectifs sont de l'ordre de 40 personnes à Saint Malo, 10 à Brest, 10 à Lorient, 8 à Saint-Brieuc et 1 à Roscoff.

Missions des capitaineries

- Leurs missions sont définies par le code des transports, et les ports disposent d'une convention à l'exception de Saint-Brieuc.
Les commandants de port des capitaineries évaluent de façon empirique les partages respectifs des missions État et AP à 50% - 50 % à Brest et Roscoff, 60% - 40% à Lorient et 33% - 66% à Saint-Brieuc ; Saint-Malo a du mal à faire une estimation.
- Les équipements des vigies sont maintenus et renouvelés par l'État à l'exception des équipements météo de Roscoff, Saint-Malo et du marégraphe à Brest. Toutefois, la Région concède qu'il serait normal de prendre à sa charge les équipements concourant à l'exploitation portuaire, qui est une mission de l'AP. La maintenance est effectuée par un agent de la DIRM NAMO implanté sur Lorient, à raison d'environ 0,3 ETP. Le budget maintenance a été divisé environ par 2 pour l'ensemble des 5 ports bretons (de l'ordre désormais de 35 k€).
Un radar équipe les ports de Lorient, Saint-Malo (rénové récemment) mais pas celui de Brest, les autres ports n'ont qu'une image AIS. La DDTM 29 a lancé une étude auprès du CEREMA pour l'assister dans la mise au point d'un programme de modernisation et de fiabilisation de ses équipements, en tenant compte des évolutions technologiques dans le domaine des VTS. Un premier document, faisant l'inventaire des équipements de signalisation de trafic portuaire, de communication et de surveillance des plans d'eau des ports de la région Bretagne a été communiqué fin 2016 par le CEREMA. Une seconde étape visera à élaborer un cahier des charges pour optimiser les équipements et améliorer leur maintenance et la formation des agents.
La Région a cependant accepté de renouveler en 2017 un véhicule de la capitainerie de Saint-Malo.
- Les charges de fonctionnement sont aussi payées par la DDTM 29 à l'exception des fluides pris en charge par l'AP.
- Des discussions sont en cours avec la région Bretagne pour une prise en charge des équipements techniques des capitaineries et un avenant à la convention de transfert des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo a été envoyé dans ce sens au préfet de Région, le 25 mai 2016 ; la région serait prête à le signer sous réserve d'un engagement de l'État de maintien des horaires de fonctionnement des capitaineries et d'un « niveau de service » stabilisé au niveau de l'effectif actuel. La mission pense qu'une discussion peut être engagée avec la région sur la base des propositions de l'étude en cours sur l'organisation des capitaineries mais que l'avenant à la convention de transfert devra intégrer le fait que les missions d'ASP doivent être assurées par l'AP. Il convient donc de suspendre le projet actuel dans l'attente de la sortie du rapport du CGEDD.
- Aucun des 5 ports n'est à ce stade considéré comme VTS, donc ne fait une régulation du plan d'eau en intervenant sur la route du navire. Néanmoins, il existe depuis l'accident du TK Bremen, une ZMFR (zone maritime et fluviale de régulation) couverte par la capitainerie de Lorient.

Organisation administrative et effectifs des capitaineries

- Les effectifs

Les OP des ports bretons sont au nombre de 5 et les OPA opérationnels sont 28, auxquels s'ajoute à Roscoff, un CEE, agent du corps PETPE de catégorie C affecté aux missions d'un OPA. Le total est donc de 34 ETP.

- L'administration

Les capitaineries des 5 ports bretons sont gérées par le service surveillance et contrôle des activités maritimes (SSCAM) de la DDTM/DML du Finistère. La DREAL Bretagne intervient en qualité de RBOP délégué pour la répartition des effectifs au sein de l'ensemble des services régionaux du ministère dont les capitaineries. La DGITM est compétente en qualité de RPROG. Ces deux directions interviennent donc pour fixer le niveau des effectifs théoriques régionaux qu'elles estiment nécessaires pour les capitaineries; la DRH du SG du ministère intervient pour la gestion statutaire et l'organisation des CAP (mutations, avancements et promotions), l'organisation des concours et le paiement des salaires et des indemnités.

À noter que les effectifs des capitaineries relèvent du BOP IST (203) sur lequel émergent également en Bretagne deux autres directions : la DIRO (direction interdépartementale des routes ouest (862 ETP) et la DREAL pour un effectif cible de 54,5 ETP. La répartition annuelle des effectifs autorisés pour chacun de ces trois services se fait au terme d'un arbitrage réalisé par la DREAL, et la DDTM 29 estime que la spécificité des missions de capitainerie et les compétences critiques des OP et OPA, mais aussi, les contraintes liées aux impératifs de sécurité maritime et de sûreté, sont mal prises en compte dans le dialogue de gestion régional.

- L'organisation du travail et l'encadrement

Le personnel des ports H 24 effectue des vacations de 12 h à raison d'un cycle théorique de 5 jours alternant une vacation de jour, suivi de 24 h de repos, puis une vacation de nuit, suivie de 3 jours de repos. Ce cycle est adapté le cas échéant pour tenir compte des congés des différents agents en poste en vigie.

Le règlement de la DDTM 29 mentionne une présence pour le personnel posté 24h/24 de 122 vacations de 12h maximum, (7h-19h et 19h-7h) pour une durée hebdomadaire ne devant pas dépasser 48h. Ceci représente un horaire global estimé localement à 1466h.

La durée annuelle du travail des ports non ouverts H 24 est identique, soit 1466 h par an.

- **À Brest**, l'encadrement est assuré par un commandant de port OP, et un commandant de port adjoint OP. Le commandant de port est ASP pour l'AP (temps estimé de l'ordre de 1h30/semaine) et le commandant adjoint est ASP suppléant. Le port de Brest n'a pas de ZMFR, la surveillance des zones de mouillage étant faite directement par la Marine nationale. Il y a un trafic conteneurs (2 escales/semaine de navires de 5 à 6000 EVP, d'une longueur de 200 m nécessitant la présence de deux remorqueurs). En outre, il y a un trafic "non prévisible" de navires en avarie ou nécessitant réparation urgente, lié à

l'intensité de la circulation à la pointe de Bretagne, appelés à se dérouter sur Brest qui dispose d'importantes installations de réparation navale (3 cales sèches dont deux de très fort gabarit. Ce port en accueille environ une dizaine par an. À noter que ces formes ne sont pas considérées installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), et qu'il appartient au commandant de port de délivrer une autorisation pour le travail à chaud dans des espaces clos, au titre du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes (titre V).

Il y a 7 OPA en "vigie", 6 sont en travail posté, 1 assure des tâches administratives mais entre dans le cycle en cas de maladie ou congés.

- **À Lorient**, il y a un commandant de port OP, plus centré sur la sûreté, les marchandises dangereuses et la gestion du personnel et un adjoint au commandant de port OP, plus centré sur l'exploitation et les missions de l'AP ; néanmoins, la détermination des tirants d'eau est du ressort de l'AIPPP.

L'adjoint au commandant adjoint s'occupe également de la pêche et de la gestion des déchets (attestation des collectes de déchets conformément à la directive MARPOL) de la responsabilité de l'AIPPP.

Le commandant de port est ASP pour l'AP et le commandant adjoint est son suppléant.

Le trafic du port se compose d'1/3 de pétrole, 1/3 de sablier, d'1/3 de vrac solide. À cela s'ajoute le port de pêche (2^e en tonnage après Boulogne/mer, mais 1^{er} en valeur). La question de l'ouverture en continu de la vigie a été abordée, sachant qu'elle couvre aussi la ZMFR.

- **À Saint-Malo**, l'encadrement est assuré par un commandant de port OP, et un commandant de port adjoint, OP. Le commandant de port est ASP pour l'AP (pour un temps estimé de l'ordre de 0,2 ETP) et le commandant adjoint est ASP suppléant. L'avant-port de Saint-Malo est accessible 24h/24 avec environ 950 mouvements/an de 6h à 22-23h, 1 mouvement/jour de Brittany Ferries, 4 de mai à octobre-novembre de Condor Ferries, du trans-rade l'été et 38 escales de paquebot de 2000 passagers environ.

7 OPA sont en vigie, dont en principe 1 est en partie en horaire administratif (nouveau récente dans l'organisation de la vigie). Le travail posté se fait sur 12h (7-19 et 19-7), l'OPA rentrant en contact avec le navire arrivant environ 2 h avant. L'AP dispose d'une quarantaine de personnes sur place.

- **Au Légué-Saint-Brieuc**, le commandant de port OPA n'est pas en horaire administratif, il est ASP et les OPA sont ASP suppléants. Le système fonctionne avec les 3 OPA en roulement, également en astreinte H 24 par roulement:

-une semaine à la marée mais en tenant compte de la réalité des navires rentrant à la marée, sachant que les navires de commerce ne rentrent pas en périodes de mortes-eaux ; dans ce cas, les OPA se mettent en horaires administratifs. On peut estimer qu'environ la moitié des marées se passent sans navire rentrant.

– une semaine en horaire administratif (8-12, 14-18),

– une semaine en repos

À noter un important trafic d'ammonitrates :153 navires ont été traités. Il y a un projet de nouveau quai de commerce, l'objectif étant de travailler les navires de commerce dans l'avant-port et non plus dans le secteur trop soumis à la marée.

- **À Roscoff**, le commandant de port OPA est en horaire administratif et il est ASP pour l'équivalent de 0,1 ETP. L'activité du port est constituée du trafic ferries, de trafic commercial à raison d'un cargo par mois environ, et de sabliers (44 navires/an). Le port sert de base avancée pour la pêche hauturière (1500 navires/an), pour le débarquement, mais aussi pour le soutage des navires, soit par citernes sur le port, soit par camions (environ 4 à 5 Mt /an). Il y a aussi, au sud du port, un nouveau port de plaisance, avec les problématiques liées à un chenal commun de navigation.

Le port fonctionne avec 5 personnes: 1 OPA en horaire administratif, 3 OPA et 1 CEE, agent du corps PETPE de catégorie , qui assure des fonctions d'OPA et participe au tour de vigie. Les horaires sont, en période normale, de 7h à 22 h, s'élargissant en saison (mi-juin à mi-septembre de 5h à 23 h sur 4j/semaine pour tenir compte du premier et du dernier navires arrivant dans la journée). En 2016, le temps du travail est estimé à 1470 h.

L'attention de la mission est attirée sur la situation particulière du CEE qui est dans les effectifs réels de la capitainerie, mais pas dans l' effectif OPA.

Points divers

La DML dispose d'une personne travaillant sur la sûreté pour les 5 ports bretons, pour le compte des préfectures (évaluation sûreté, suivi des PSP, préparation des inspections de sûreté).

Lors de l'entretien avec le Préfet maritime, deux pistes ont été évoquées, pouvant permettre une meilleure coordination entre les services contribuant à la surveillance maritime et portuaire :

-la mise à disposition des images de SPATIONAV auprès des capitaineries, éventuellement dans le cadre d'un bouquet de données purgées des informations Défense les plus sensibles.

-la possibilité de s'appuyer sur les différents sémaphores de la Marine nationale (26 sur la zone concernée par la Préfecture maritime, dont un sur Lorient couvrant aussi la ZMFR de Lorient) pour la surveillance et la gestion des mouillages des zones d'attente, notamment pendant les périodes où des OP ou OPA ne seraient pas présents (cœur de nuit).

Lors de la réunion de restitution avec la DML, différents points ont été évoqués :

-l'inexistence d'un règlement général de police pour les ports de plaisance rendant difficile la rédaction de règlements particuliers pour les ports de plaisance alors que la plaisance est présente dans tous les ports.

-la problématique de la réparation navale où des pouvoirs d'autorisation de travaux à caractère industriel sont dévolus aux capitaineries, sans que la formation nécessaire soit dispensée, les OP s'appuyant principalement sur leur propre expérience (titre V du règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, arrêté du 18 juillet 2000 modifié le 8 juillet 2009). À ce titre d'ailleurs, la DML a engagé un effort de formation particulier pour certains OP (formation navires citernes par exemple pour les OP de Brest).

-le manque de formation des OP et OPA après le concours, sur la pratique de l'anglais notamment, mais aussi dans les domaines où ils doivent intervenir (formes de réparation navale, environnement).

-la non-prise en compte du cadre d'emploi de responsable de capitainerie par la DRH pour le poste de commandant de port de Roscoff (décret 2013-1147 du 12 décembre 2013 relatif à l'emploi de responsable de capitainerie).

-la distorsion salariale induite par les ISH qui ne profitent qu'aux OPA, rendant de moins en moins attractifs les postes d'OP.

-la gestion régionale des emplois au niveau du R-BOP, les postes d'OP ou d'OPA étant gérés dans la masse globale des effectifs de catégorie A ou B, avec des ouvertures de postes parfois centrées uniquement sur la région, non ouverts aux autres ports décentralisés.

- **Les ports corses : visite du 18 au 20 janvier 2017**

6 ports décentralisés sont dans la région Corse.

- Ajaccio est ouvert en général, de 5h30 à 22h30, 8 mois de l'année, de 5h30 à 1h du matin le reste du temps, avec en outre quelques escales de nuit, notamment pour les hydrocarbures, soit environ 6000 h par an. Il a traité en 2015, un trafic de 2508 mouvements, 1,536 million de tonnes de fret et 1 014 460 passagers ferries. Le port dispose d'un port de commerce et de 2 ports de plaisance.
- Porto Vecchio est ouvert au plus tôt à 6h du matin, et fermé au plus tard à 23h, mais adaptable en fonction du trafic, soit environ 3000 h par an. Il a traité en 2015, un trafic de 368 mouvements, 0,196 million de tonnes de fret et 88 301 passagers. Le trafic a fortement augmenté depuis juin 2016, avec l'arrivée de Corsica ferries, à raison de 3 à 4 rotations par semaine, s'ajoutant au trafic de Corsica Linea qui pratique 3 rotations par semaine. S'ajoutent un cimentier 3 à 4 fois par mois et une dizaine de bateaux de croisière par an. Il dispose d'un port de commerce avec un poste pour les ferries.
- Propriano est ouvert 45 semaines par an, essentiellement les mardi, jeudi et samedi, ainsi que le dimanche avec des bateaux de croisière (10/an) et des rotations supplémentaires de la Méridionale en été le dimanche, soit environ 2450 h par an. Il a traité en 2015, un trafic de 456 mouvements, 0,131 million de tonnes et 80 783 passagers ferries. Il dispose d'un port de commerce avec 2 postes pour les ferries.
- Bonifacio est ouvert de 7 h à 21 h 30 du 15 avril au 30 septembre et le reste du temps, de 7h 30 à 19 h, soit environ 3400 h par an. Il a traité en 2015 un trafic de 3338 mouvements, (Mobilines, 3 rotations/jour passant à 8 en période haute), quelques bateaux de croisière et des yachts de grande plaisance, 0,028 million de tonnes de fret et 265 492 passagers ferries. Il dispose d'un port de commerce avec 4 postes à quai dont 2 pour les ferries.
- Bastia est ouvert à partir de 4 h l'été ou 5 h l'hiver jusqu'à 21 h ou 2h du matin, soit 6935 heures par an et a traité en 2015 un trafic annuel de 4527 mouvements, 3,09 millions de tonnes, et 2 047 000 passagers ; il dispose d'un port de commerce avec 7 postes à quai.

La capitainerie de Bastia est aussi mandatée par le préfet et le préfet maritime pour assurer la police sur les terminaux sea-lines gaziers et pétroliers de

Furiani (1 poste) et Lucciana (3 postes)²⁴, ainsi que celui de la base aérienne de Solenzara²⁵.

- Les ports de Calvi et de l'Île Rousse ont un trafic saisonnier plus important l'été, la capitainerie commune aux 2 ports est ouverte 2450 heures par an et a traité en 2015, 1090 mouvements, 0,305 million de tonnes de fret et 485 543 passagers. Il existe pour les ferries, 1 poste à Calvi et 2 postes à l'Île Rousse. Le port de Calvi a vu, pour des raisons de mise en œuvre difficile des mesures de sûreté, le transfert depuis la mi-2016 de l'activité ferries sur l'Île Rousse ; se pose, à plus ou moins long terme, la question du devenir du port de Calvi, avec maintien ou non de son statut actuel.

L'autorité portuaire (AP) pour les 6 ports corses est la collectivité territoriale de Corse (CTC).

Missions des capitaineries

- Leurs missions sont définies par le code des transports. Les ports de Bastia, Calvi et Île-Rousse disposent d'une convention AP/État.
Les capitaineries de Bastia, Calvi et Île Rousse estiment de façon empirique le partage des missions AP/ État à 50 %.
- Les équipements des vigies sont maintenus et renouvelés par l'État avec appel ponctuel à des prestataires privés.
Un radar équipe les ports d'Ajaccio et Bastia et tous les ports sauf Propriano ont une image AIS. À noter sur Propriano que la Marine nationale équipe le centre SNSM d'un radar avec un répéteur vers le sémaphore. À Porto Vecchio, il y a un sémaphore à proximité du port, mais pas de transmission d'image.
À noter encore qu'il n'existe aucun équipement POLMAR sur Bastia (les plus proches étant Ajaccio ou Toulon).
Les autres administrations (Affaires maritimes, Gendarmerie, Douanes) dispose de moyens nautiques mais qui ne sont pas mis en usage commun.
- Les charges de fonctionnement sont aussi payées par l'État ; pour la Haute-Corse, la dotation est de 7500 €, pour la Corse du Sud, de 3000 €, à laquelle s'ajoute une dotation de 8000 €, fournie par l'AP, pour chacun des trois ports gérés précédemment par le département de Corse du Sud.
- Au niveau de la formation, il n'existe pas de programme spécifique de préparation au concours. Les personnes qui veulent se préparer peuvent suivre une formation sur Internet mise en place par un officier de port et accessible à tous, moyennant une participation financière.
Au niveau de la formation continue, il existe une offre en CVRH, mais qui ne couvre pas tous les besoins de compétences. Pour la formation à la sûreté, l'AP (CTC) finance des formations, mais ne prend pas en charge les frais de déplacement.
- Aucun des 6 ports n'est, à ce stade, considéré comme VTS.

²⁴ Arrêté inter préfectoral n°008-2016 du 28 juin 2016

²⁵ Arrêté inter préfectoral n°014-2016 du 19 juillet 2016

Organisation administrative et effectifs des capitaineries

- Les effectifs

Les OP des ports corses sont 2 à Bastia et 1 à Ajaccio, les OPA sont 17 (5 à Bastia, 2 à Île Rousse-Calvi, 4 à Ajaccio, 6 sur Propriano, Porto Vecchio et Bonifacio).

– En Corse du Sud, dans les trois ports de Propriano, Porto Vecchio et Bonifacio, un OPA était affecté sur chaque port jusqu'en 2011. Suite à une mission du CGEDD, l'organisation du travail a été revue, dans un souci de mutualisation ; le commandant de port de Bonifacio est le coordonnateur des trois ports, il n'y a pas eu mutualisation des astreintes entre les 6 OPA. Il y a un auxiliaire de surveillance payé par l'AP à mi-temps (822 h l'an passé) qui remplit malgré tout le rôle d'un OPA sur Bonifacio, uniquement pour les ferries non pilotés ; en cas de pilotage obligatoire, c'est un OPA qui gère le mouvement. Un outil spécifique existe pour le suivi des tours de services des 6 OPA. L'estimation du temps passé par les OPA de Propriano sur les deux autres ports est de 560 h, dévolues principalement à Bonifacio à raison de 530h et pour 30 h seulement à Porto Vecchio ; ce dernier port a renforcé Bonifacio pour 106 h. Bonifacio a donc fonctionné pendant 636 h avec les OPA des 2 autres ports et les a malgré tout, renforcé pendant 12 h (8 h sur Porto Vecchio et 4 h sur Propriano).

En 2017, la situation des ports de Corse du Sud sera très critique du fait d'une augmentation des heures d'ouverture prévue à hauteur de 66 % à Bonifacio et 10 % à Porto Vecchio. Ainsi, la durée d'ouverture du port de Bonifacio devrait passer à environ 4757 h, celle de Porto Vecchio à 3400 h et celle de Propriano à 2450 h ; ce qui représentera 10 607 h sur les 3 ports ou 1767 h par OPA, sans compter les transports, stages ou maladies.

La mission estime qu'en 2017, il faudrait a minima un renfort saisonnier d'un OPA du continent pendant 2 mois.

- Il y a, depuis près d'un an, une vacance de poste OPA sur Ajaccio, non ouvert en sortie de concours. Le port ne fonctionne donc qu'avec un OP, commandant de port, et 4 OPA, le commandant de port intégrant donc le tour de service.

La mission pense qu'Ajaccio pourrait continuer à fonctionner avec 4 OPA sous réserve du renfort d'un OPA durant 2 mois d'été. Cette vision n'est pas actuellement partagée par la DML compte-tenu de la difficulté de prise de congés en période creuse par les OPA.

- À noter que sur Bastia, les OP/OPA ont aussi une mission sur un poste pétrolier à Solenzara qui n'est pas dans les limites administratives du port. La capitainerie a élaboré un suivi informatique du temps de travail des OPA qui travaillent en moyenne 1464 h effectives non majorées par an, auxquelles il convient de rajouter l'équivalent de 63 heures d'ISH non rémunérées.

Aucun échange de méthodes de calcul du temps de travail n'existe avec la DML 2A.

- À Calvi- Île Rousse, les 2 OP (3 jusqu'en mars 2016) font des renforts sur Bastia en hiver à hauteur de 380 h (hors temps de transport évalué à 80 h) et ne prennent aucun congé l'été avec 9 semaines de 45 h chacun en juillet-août en l'absence d'aléas d'exploitation, ce qui interdit tout congé ou absence pendant cette période. Ils travaillent en moyenne 1561 h effectives non majorées par an.

- L'administration

Les 4 capitaineries de Corse du Sud sont gérées par la DDTM/DML de Corse du Sud et les 2 capitaineries de Haute-Corse par la DDTM/DML de Haute-Corse.

La DREAL Corse répartit des effectifs au sein de l'ensemble des services régionaux du ministère, par programme. La DGITM définit le niveau des effectifs théoriques qu'elle estime nécessaire en capitainerie, au niveau régional par programme (203 et 205) et la DRH du SG du ministère intervient pour la gestion statutaire et l'organisation des CAP (mutations, avancements et promotions), l'organisation des concours et le paiement des salaires et des indemnités.

La DGITM aurait notifié au R-BOP une baisse de 0,8 ETP pour le BOP 203 qui concerne les contrôleurs des transports terrestres (1) et les OPA (11). Ainsi, la diminution ne peut porter que sur l'effectif théorique OPA.

À noter enfin, un turn over assez important pour les ports corses, les demandes de mutation intervenant en général après 2 à 3 ans d'affectation.

- L'organisation du travail et l'encadrement

- **À Ajaccio**, il y a actuellement un poste OPA vacant depuis près d'un an, qui n'a pas, à ce stade, été ouvert en sortie de concours. Le port ne fonctionne donc qu'avec un OP, commandant de port, et 4 OPA, le commandant de port intégrant donc le tour de service pour environ 120 h par an.

Le temps de travail annuel des OPA en vigie est de l'ordre de 1530 h avec les maladies.

Même s'il est exact que les OP ne peuvent cumuler astreinte et IHTS, ils peuvent néanmoins percevoir une d'indemnité d'intervention en astreinte, en application du décret 2015-415; ce point est ignoré par les DML 2 A et 2 B.

Les horaires de travail sont, en général, de 5h30 à 22h30 pendant 8 mois de l'année, de 5h30 à 1h du matin le reste du temps, avec en sus, prise en charge de quelques escales de nuit, notamment pour les hydrocarbures.

- **À Bonifacio, Propriano et Porto Vecchio**, interviennent 6 OPA, soit 2 par port.

Les astreintes sont mutualisées sur les 3 ports et des renforts de personnel sont organisés. ILS sont plus généralement orientés de Propriano vers Bonifacio, un peu sur Porto Vecchio ; il est aussi fait appel à des vacataires en période tendue.

Les commandants de port sont ASP pour l'AP.

De nombreuses incertitudes et incompréhensions demeurent sur cette notion d'astreinte ou de versement d'IHTS. Il nous est fait mention de la nécessité pour les OP et OPA de participer aux astreintes de sûreté, au titre des ASP, à la demande de la DGITM, (afin d'alimenter la base GISIS de l'OMI), non rémunérées. En outre, certains OP/OPA nous disent qu'ils n'ont pas droit aux IHTS, donc ne les demandent pas. Au contraire, d'autres calculent le nombre d'heures IHTS et les intègrent en partie dans le calcul du temps de travail, le solde étant effectivement demandé.

- **À Bastia** l'encadrement est assuré par un commandant de port OP, et un commandant de port adjoint également OP. Le commandant de port est ASP pour l'AP et le commandant adjoint est ASP suppléant, Il existe en théorie 5 OPA et 1 agent administratif. Actuellement, un poste d'OPA est vacant, et un second va l'être en mars 2017. La mise en place de deux cycles de mobilité a modifié le rythme des mutations, occasionnant des vacances de poste beaucoup plus longues.

- **À Calvi-Île Rousse**, 2 OPA travaillent à la capitainerie et font des renforts à Bastia l'hiver à hauteur de 380 h et ils sont ASP. En juillet et août, ils travaillent chacun au moins 45 h par semaine et ne peuvent que très exceptionnellement, s'absenter ; par un cas exceptionnel qui interviendra en été 2017, c'est le commandant de Bastia qui viendra faire des vacances sur l'Île Rousse pendant une semaine.

Points divers

1. Position de l'AP sur le transfert des capitaineries :

À ce stade, les services de l'AP n'envisagent pas de changer de position sur le transfert des capitaineries par rapport à 2011, estimant convenable la situation actuelle. Par contre, ils se montrent réticents à l'idée de récupérer la mission sûreté au titre de l'AP, ne s'estimant pas structurés et compétents, et considérant qu'il faut que l'ASP soit présent dans les ports. Par contre, ils sont réceptifs au fait de participer financièrement à cet aspect sûreté.

De même, avec le transfert à la CTC ,au 1^{er} janvier 2017, de 5 ports décentralisés , les conventions devraient être revues, mais sans doute en distinguant les deux départements puisque les modalités financières étaient différentes (la Corse du Sud contribuant à hauteur de 8000€ par port (soit 24 k€ au total)). La DDTM2B ne dispose, en tout et pour tout, que de 7500€ pour le fonctionnement des capitaineries.

À noter que, dans un an, l'autorité portuaire sera la collectivité unique de Corse, qui se substituera à la CTC et aux deux départements.

2. ZMFR et RPM

Vu la configuration particulière du port d'Ajaccio, la capitainerie et la DML 2 A réfléchissent à la possibilité de mettre en place une ZMFR, permettant de réguler essentiellement les mouillages des navires d'hydrocarbure et de gaz, des très gros paquebots, et des grands yachts (dont la longueur peut atteindre 100 à 130 m) ; actuellement, la zone est sous contrôle du CROSS Méditerranée (sous-cross Corse) et du sémaphore (mais qui n'a pas de visibilité sur l'intérieur du Golfe). La DML se pose néanmoins la question de connaître les conséquences de la création d'une ZMFR et saisira prochainement la DGITM. De même, la DML 2 A a attiré l'attention de l'administration sur l'obsolescence du règlement pour les marchandises dangereuses pour les hydrocarbures, mais sans réponse à ce jour. Même remarque aussi sur l'absence d'un règlement général de police portuaire pour les ports de plaisance, pouvant rendre fragile les règlements locaux des ports de plaisance corses.

3. Sûreté

Les ports d'Ajaccio et de Bastia ont instauré une redevance sûreté établie par le concessionnaire et donc perçue par lui.

Le concessionnaire CCI de Bastia ne serait pas opposé, si la réglementation le permet, d'assumer aussi bien le rôle ASP que le rôle ASIP (agent sûreté d'installation portuaire) pour son installation sur Bastia (c'est la seule installation portuaire), en lieu et place de la capitainerie.

4. Renforts de personnel

La capitainerie de Bastia va voir partir de nouveau un OPA en 2017 (muté au port de Nantes Saint-Nazaire), il n'y aura donc plus que 4 agents à Bastia, ce qui rendra très difficile l'exécution du tour de service à partir de mai 2017. La capitainerie souhaite une affectation en sortie concours pour cette date.

La CCI, suite à une suggestion de la mission, a indiqué qu'elle était prête à assumer un hébergement à un éventuel renfort saisonnier à l'Île Rousse (pour 2017, par location d'un abri type Algéco) ; il est prévu la construction d'un bâtiment regroupant plusieurs services à l'Île Rousse, (en attente du financement au titre du Plan exceptionnel d'investissement pour la Corse), mais la CCI souhaite être saisie officiellement à cet effet pour prévoir un hébergement plus ou moins pérenne.

• **Le port de Nice :visite du 10 février 2017**

• Nice a un trafic de ferries avec des liaisons sur la Corse et la Sardaigne avec un bassin de commerce et 7 postes opérationnels (île de Beauté, commerce, Riboty, Entrecasteaux, douanes, Infernet, duc d'Albe) servant pour les trafics de ferries et de navires de ciment. Il dispose de deux bassins de plaisance (bassin des amiraux et tour rouge), accueillant des grands yachts, des zones pour les navires de servitude des services de l'État, des navires de sport nautique, et quelques bateaux de pêche ; le port a traité en 2015, 614 mouvements de navire de commerce, 2068 mouvements de ferries, auxquels s'ajoutent des mouvements de bateaux de pêche (1300), de plaisance (5428) et de paquebots, notamment en rade de Villefranche. Il est classé en catégorie 3.

• Le port de Nice est un des trois ports assurant la continuité territoriale de la Corse avec ceux de Marseille et Toulon.

• La particularité du port est d'être en plein centre-ville, la nouvelle ligne de tram en cours de réalisation passera par le port, avec un arrêt prévu, en fond de bassin près de la ville.

L'autorité portuaire (AP) est, depuis le 1^{er} janvier 2017, la métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) en substitution du conseil départemental des Alpes Maritimes, par convention de transfert signée le 18 novembre 2016 entre les deux collectivités. Le concessionnaire unique est la CCI de Nice Côte d'Azur et la capitainerie est gérée par la DML de la DDTM 06. À signaler que le concessionnaire gère aussi la gare maritime de Villefranche-Santé. Une convention de mise à disposition des installations de police et de sécurité et relative à l'exercice de police portuaire pour le port de Nice a été signée entre le préfet de région et la métropole le 18 novembre 2016 mentionnant la gare maritime de Villefranche-Santé dans son article 7. Il faut noter que les services de l'AP sont rattachés au pôle développement économique de la Métropole et non pas à celui des infrastructures, avec donc l'objectif pour cette direction de mettre en œuvre des axes de développement des Ports d'Azur.

La volonté de l'autorité portuaire est de reprendre en main le port, et notamment le concessionnaire dont la durée de concession a été prolongée de 10 ans il y a quelques années par le département pour amortir la construction d'un parking souterrain sur le port. La concession, accordée en 1978 sur la base d'un cahier des charges prévoyant la construction d'un nouveau port le long de l'aéroport, se termine en 2038. Le concessionnaire dispose de maîtres de port pour gérer la partie

plaisance, mais sans coordination avec la capitainerie du Port, ce que celle-ci essaye désormais de faire évoluer dans un travail étroit avec la nouvelle autorité portuaire. En outre, le concessionnaire n'a jamais versé de redevance domaniale et a même fait supprimer cet article lors du dernier avenant de prolongation de concession. L'autorité portuaire ne perçoit donc aucune recette du port à ce stade.

Les effectifs sont d'environ 30 personnes pour le concessionnaire, 15 pour l'autorité portuaire (notamment par transfert du personnel du département) couvrant l'ensemble des ports relevant de sa compétence et 6 personnes pour la capitainerie (1OP et 5 OPA), auxquels s'ajoute 1 personnel administratif rémunéré par l'État pour suivre notamment les aspects sûreté, qui ne relève pas du BOP 203.

Missions des capitaineries

• Leurs missions sont définies par le code des transports: une convention relative aux relations entre l'autorité portuaire (AP) et l'État pour le port de Nice a été signée le 18 novembre 2016 (par le préfet de Région et non par le Préfet de département), dans le cadre des travaux sur l'application de l'article 22 de la loi NOTRe.

La capitainerie est chargée au nom de l'État de la police du plan d'eau et de la police des matières dangereuses et, au nom de l'AP, de la police d'exploitation et de la police de la conservation du domaine public portuaire.

La convention est muette sur la sûreté et sur l'ASP, qui est personnel du département transféré à la Métropole. L'AP aurait apprécié un modèle-type pour cette convention.

Le commandant de port estime de façon empirique les partages respectifs des missions État et AP à 60 % - 40 %.

• Les équipements des vigies sont maintenus et renouvelés par l'État : la vigie dispose d'un AIS mais pas de radar.

Organisation administrative et effectifs des capitaineries

• L'administration

La capitainerie de Nice est gérée par la DDTM des Alpes-maritimes pour la gestion de proximité des OP et OPA (entretiens professionnels, congés, mutations), pour la gestion administrative (paye et formations notamment), la DREAL PACA pour la répartition des effectifs au sein de l'ensemble des services régionaux du ministère dont la capitainerie, la DGITM pour le niveau des effectifs théoriques qu'elles estiment nécessaires au niveau des capitaineries au niveau régional et la DRH du SG du ministère intervient pour la gestion statutaire et l'organisation des CAP (mutations, avancements et promotions), l'organisation des concours et le paiement des salaires et des indemnités.

• L'organisation du travail et les effectifs

-Les officiers de ports travaillent en horaires administratifs.

-Les officiers de ports adjoints travaillent en horaires postés.

Le fonctionnement du port nécessite la mise en place d'une activité programmée sur les 365 jours de l'année, 24 h sur 24, en présence continue ou astreinte, au gré des aléas du trafic et de la météo.

La continuité du service est assurée une heure et demie avant l'arrivée estimée du premier navire et/ou au commencement des opérations commerciales et jusqu'à 30 minutes après le départ du dernier navire et/ou de la fin des opérations commerciales. La fin de quart est à 14h, la relève de quart s'effectuant à 13h30.

S'il n'y a pas de trafic, ni de navires en opérations commerciales dans le port, la présence est obligatoire à partir d'une heure avant le lever du soleil et jusqu'à une heure après le coucher du soleil, ce qui correspond généralement à l'intervalle 6–20 heures.

Le reste du temps, une astreinte d'exploitation est mise en place pour assurer la surveillance et le contrôle de l'activité portuaire.

Fonctionnement de l'astreinte: l'astreinte ne fonctionne que pendant les heures non ouvertes de la capitainerie. Cependant, quand les OP ou OPA interviennent physiquement sur le port, ils ne se font pas rémunérer leur intervention. Il y a une méconnaissance pour les OPA, du régime des IHTS (décret 2002-60 du 14 janvier 2002 modifié), ainsi que, pour l'OP et la DML, de l'indemnité d'intervention (décret 2015-415).

Calcul du temps de travail et heures d'ouverture annuelle de la capitainerie:

Depuis l'arrivée récente du commandant de port, un suivi sur tableau excel du temps de travail des OPA est effectué précisément. L'informatisation de l'ensemble, suivi du temps de travail, informatisation de la main courante, est souhaitée. Le commandant de port fait part de son expérience en Martinique, où était implanté VigieSip, outil de guichet unique pour la communauté portuaire, qui permet semble-t-il de remplir aussi ce rôle pour la capitainerie.

4. Evolution des autorités portuaires et services de l'État associés

Région (administrative)	Ports relevant de l'arrêté du 27 octobre 2006	Autorité portuaire en 2015	Autorité portuaire en 2017	Service gestionnaire Etat	
Hauts de France	Calais	Région Nord-Pas-deCalais	Région Hauts de France	DML62	
	Boulogne	Région Nord-Pas-deCalais	Région Hauts de France		
Normandie	Le Tréport	Dpt de Seine-Maritime	CD Seine Maritime	DML 76	
	Dieppe	Syndicat mixte du Port de Dieppe (Région Normandie, Dpt Seine Maritime, Agglo Dieppe-Maritime, Ville de Dieppe)	Syndicat mixte du Port de Dieppe (Région Normandie, Dpt Seine Maritime, Agglo Dieppe-Maritime, Ville de Dieppe)		
	Caen-Ouistreham	Ports Normands Associés (Région Normandie, Dpt Calvados, Dpt Manche)	Ports Normands Associés (Région Normandie, Dpt Calvados, Dpt Manche)		DML14
	Cherbourg	Ports Normands Associés (Région Basse-Normandie, Dpt Calvados, Dpt Manche)	Ports Normands Associés (Région Normandie, Dpt Calvados, Dpt Manche)		DML50
Bretagne	Saint-malo	Région Bretagne	Région Bretagne	DML29	
	Le Légué-St Briec	Dpt des Cotes d'Armor	Région Bretagne		
	Roscoff	Dpt du Finistère	Région Bretagne		
	Brest	Région Bretagne	Région Bretagne		
	Lorient	Région Bretagne	Région Bretagne		
Pays de la Loire	Les sables d'olonne	Dpt de Vendée	Dpt de Vendée	DML 85	
Nouvelle Aquitaine	Rochefort	Dpt Charente-Maritime	Syndicat mixte Ports de commerce de Rochefort et Tonnay-Charente (Communauté d'agglo Rochefort Océan + CD17)	DML 17	
	Tonnay-Charente	Dpt Charente-maritime	Syndicat mixte Ports de commerce de Rochefort et Tonnay-Charente (Communauté d'agglo Rochefort Océan + CD17)		
	Bayonne	Région Aquitaine	Région Nouvelle-Aquitaine		DML 64
Occitanie	Port-vendres	Dpt pyrénées orientales	CD66	DML 66/11 rattachée DDTM 66	
	port-la Nouvelle	Région Languedoc-Roussillon	région Occitanie		
	Sète	Région Languedoc-Roussillon	région Occitanie		DML 34
PACA	Toulon	Dpt du Var avec convention au Syndicat mixte Port Toulon (Var+agglo Toulon Provence Méditerranée)	Communauté d'agglo Toulon Provence Méditerranée	DML 83	
	Nice	Dpt des Alpes-maritimes	Métropole Nice Côte d'Azur*	DML 06	
Corse	Bastia	Collectivité Territoriale de Corse	Collectivité Territoriale de Corse	DML 2B	
	Calvi-L'île Rousse	dpt Haute Corse	Collectivité Territoriale de Corse		
	Ajaccio	Collectivité Territoriale de Corse	Collectivité Territoriale de Corse		
	Propriano	dpt Corse du sud	Collectivité Territoriale de Corse		
	Bonifacio	dpt Corse du sud	Collectivité Territoriale de Corse		
	Porto Vecchio	dpt Corse du sud	Collectivité Territoriale de Corse		DML 2A
	anciens ports d'intérêt national ports décentralisés en 2002 ports décentralisés en 1983				

5. Exemple de questionnaire adressé aux DDTM/DML des ports décentralisés

PORT

Saint-Malo

Statut	Port décentralisé
date de decentralisation	01/01/07
	Conseil Régional Bretagne
	AIPPP Prefecture Ille et Vilaine
Positionnement au sein de la DML/DDTM	SCCAM/DDTM29

indiquer les changements éventuels d'ici un à deux ans

CAPITAINEURIE

SAINT MALO

Composition	Theorique	Effectif au 01/12/2016
OP	2	2
OPA en vigie	7	7
OPA hors vigie sur autres missions	0	0
Auxiliaire de surveillance (AP)	0	0
surveillants de port	0	0
Administratifs	1	0

si vous disposez d'un historique sur les 5 à 6 dernières années, le fournir

en préciser les fonctions

Poste supprimé il y a 2 ans

TRAFIC	Total annuel	Nuit (période 22h 5h)
Nb de mouvements commerce	1252	321
Nb de mouvements ferries	1840	
Nb de mouvements pêche		

navires de peche et de plaisance non comptabilisés

Existence d'un moyen nautique de surveillance	NON
---	-----

si oui, préciser les modalités de fonctionnement

Nature de moyens techniques de surveillance du plan d'eau (radars, AIS, ...)	OUI
---	-----

Radar Transas 12ans + ais + cameras

Convention AIPPP/AP	OUI
Date	01/01/07
Conférences d'exploitation	oui
Informations sur le trafic	24/24
Information usagers	OUI
	NON
Nombre d'ouvrages mobiles	4
Police de l'exploitation du port (postes à quai et occupation des terre-pleins (AP)	1
Police de la conservation du domaine public (AP)	1
Suivi des fonds marins	Conseil Regional Bretagne
Plan de réception et traitement des déchets (MARPOL)	OUI
Existence de bilans annuels ?	OUI
Temps estimé entre AIPPP et AP ?	

2 par semaine et plus suivant trafic système informatique GEDOUR

50

indiquer la date de l'arrêté préfectoral validant le STM
indiquer les horaires d'ouverture

indiquer s'il y a une personne affectée de la capitainerie et/ou un auxiliaire de surveillance de l'AP. Estimer en équivalent ETP cette mission

indiquer s'il y a une personne affectée de la capitainerie et/ou un auxiliaire de surveillance de l'AP. Estimer en équivalent ETP cette mission
1/an

05/05/15

reunions trimestrielles ASIP/ASP +AP,

Régime de travail	
	horaires administratifs
Fonctionnement astreinte	24/24 h
horaires vigie	07h00 à 19h00 et de 19h00 à 07h00
Bureau	OUI
Mutualisation avec un autre port	NON

Existence d'un RPP	OUI
Date	05/05/15

Existence d'une ZMFR	NON
Date	

Matières dangereuses (AIPPP)	OUI
Règlement - Date ?	05/05/15

Sûreté portuaire (AP)	
Existence d'un PSP	OUI
Date	28/10/14
Existence de PSIP	OUI
Nombre	7
Dates	27/07/15
ASP ?	ASP/ASP suppléant et experts pour les évaluations

Liens avec autres services portuaires	
existe-t-il des moyens techniques de surveillance par la sation de pilotage?	NON

Organisation gestion de crise	
-------------------------------	--

Commentaires libres	
---------------------	--

Décrivez le fonctionnement
08h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00
semaine complète
dans les ports ne disposant pas d'une vigie H24, préciser les modalités horaires adaptées en fonction des marées de 08h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00 du lundi au vendredi inclus à préciser

le cas échéant, quelles conséquences sur le fonctionnement de la capitainerie?

on pourra indiquer le nombre de cas concernés sur l'année

Décrivez la façon dont fonctionne les relations ASP, Etat, évaluation des PSP, ...

Décrivez les modalités mises en place

6. Missions de police exercées au titre du code des transports, du code l'environnement et du code du tourisme

Missions de l'Autorité portuaire (AP)

Missions	Références
Police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins et l'animation de la conférence hebdomadaire des places à quai, facteur de cohésion et de coordination des acteurs portuaires de terrain	L5331-7
Police de la conservation du domaine public du port (PV de grande voirie), vérification de la protection des ouvrages servant à l'amarrage	L5331-7
Élaboration d'un plan de sûreté portuaire	L5332-5
Mise en œuvre du plan de sûreté portuaire (exercices et entraînements)	R5332-24
Nomination de l'agent de sûreté portuaire	R5332-25
Détermination des tirants d'eau acceptés aux différents quais, avant-port et chenaux	L5334-2
Contrôles des sondages et des dragages	L5334-2
Autorisations et prescriptions en matière de travaux des navires	R5333-22
Contrôle et surveillance générale de la propreté des plans d'eau et des terre-pleins	R5333-28
Contrôle des déclarations de déchets des navires Application du plan de réception des déchets issus des navires	R5334-5 à R5334-7
Mise à disposition des informations et des statistiques relatives aux mouvements des navires, au trafic maritime de passagers et de marchandises ainsi qu'au nombre de personnes à bord des navires et aux caractéristiques des cargaisons, notamment dangereuses ou polluantes.	L5334-6

Missions de l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire (AI3P ou AIPPP) et missions relevant de l'État (au titre de « l'autorité administrative », à savoir le préfet de département)

Missions	Références réglementaires	Compétence AIPP (exercée par le commandant de port)	Compétence « autorité administrative » (exercée par le préfet)
Élaboration du règlement général de transport et de manutention des marchandises dangereuses	L5331-2		X
Police des marchandises dangereuses : Après études, acceptation ou refus des navires transportant des matières dangereuses. Traitement des déclarations de matières dangereuses Prescription et suivi des mesures appropriées pour préserver le Port et l'environnement Contrôle systématique (check-list) au cours de l'escale de tout navire Autorisation de chargement ou de déchargement. Contrôle de l'application des règlements afférents aux marchandises dangereuses sur terre-plein ou sous hangar. Contrôle sécurité des travaux sur les navires.	L5331-8	X	
Détermination des conditions d'accueil des navires en difficulté (échanges préalables avec l'AP)	L5331-3		X
Police de l'eau	L5331-4		X
Contrôle des rejets industriels dans les bassins portuaires	L5331-4		X
Police de la signalisation maritime Contrôle du bon fonctionnement du balisage Diffusion nautique d'informations relatives au balisage	L5331-4 R5334-15	X	X X
Police du plan d'eau qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants	L5331-8 L5334-3	X	
Contribution au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique	L5331-8	X	
Application des différents textes en vigueur (convention internationales, règlements européens, lois, arrêtés ministériels ou préfectoraux)	L5331-11	X	
Coordination des secours en cas de nécessité	R 5331-17 à R 5331-22		X

Délimitation de la zone portuaire de sûreté	L5332-1		X
Délimitation des zones d'accès restreint (ZAR)	L5332-2 R5332-34 R5332-35		X
Interdiction, expulsion ou restriction d'accès et de mouvements de navires, bateaux ou autres engins flottants dans la zone portuaire de sécurité	L5332-3		X
Établissement de la liste des installations portuaires	L5332-5		X
Approbation des plans de sûreté des installations portuaires (plans élaborés par le responsable de l'installation portuaire)	L5332-5		X
Agrément de l'agent de sûreté portuaire	R5332-25		X
Contrôle de l'application des mesures de sûreté portuaire	L5331-2 L5332-6 R5332-45 R5332-51 à R5332-53		X
Application du code ISPS : recueil et traitement des déclarations de sûreté des navires pour transmission à l'autorité portuaire et ASIP	L5334-6-1 à L5334-6-3	X	
Suivi du chargement et déchargement des navires vraciers	L5334-12	X	
Réception des attestations de collecte des déchets	R5334-4	X	
Autorisation et prescription en matière d'avitaillement des navires	article 21-4 du règlement pour le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes (RPM)	X	X (dérogations)
Participation à la délivrance des licences des capitaines pilotes	R5341-3 à R5341-9		X
Rendu compte des délits d'introduction ou tentative d'introduction dans les Zones d'accès restreint	L5336-5 et L5336-10	X	

Missions partagées entre l'Autorité portuaire et l'Autorité investie du pouvoir de police portuaire

Missions	Références réglementaires
Élaboration du règlement particulier de police	L5331-10
Accueil et information des usagers	L5331-8
Si l'urgence ou des circonstances graves l'exigent, réquisition des armateurs, capitaines, maîtres ou patrons de navires, marins, ouvriers-dockers, pilotes, lamaneurs et remorqueurs	L5331-9
Sécurité d'intervention incendie sur le port et pollution accidentelle	

Missions exercées au titre du code de l'environnement

Missions	Références réglementaires
Élaboration du règlement particulier de police	L216-3
Pollution par les rejets des navires	L218-26
Pollution par les opérations d'exploration ou exploration du fond de la mer ou de son sous-sol	L218-36
Pollution par les opérations d'immersion	L218-53
Pollution par les opérations d'incinération en mer	L218-88

Missions exercées au titre du code du tourisme

Missions	Références réglementaires
Infractions au mouillage	L341-10

7. Point sur les conventions État/ AI3P et les ASP

Bretagne	Le Légué-St Briec		x	
	Roscoff	X 18/06/07	x	
	Brest	X 15/04/08	x	
	Lorient	X 28/04/08	x	
Pays de la Loire	Les sables d'olonne	X 2008 en refonte		x
Nouvelle Aquitaine	Rochefort			
	Tonnay-Charente	en projet		x
	Bayonne	X 2006		x
Occitanie	Port-vendres	X 2006	x	
	port-la Nouvelle	X 15/01/07	x	
	Sète	X 01/01/07	x	
PACA	Toulon	X 28/09/11		x
	Nice-Villefranche	X 06/08/07 refonte en cours 18/11/2016		x
Corse	Bastia	X 09/11/10	x	
	Calvi-L'île Rousse	X 4/02/13	x	
	Ajaccio	X	x	
	Propriano	X 21/02/11	x	
	Bonifacio	X 04/05/95	X	
	Porto Vecchio	X 21/02/11	X	
Total			18	6

8. Régimes de travail dans les capitaineries

Région (administrative)	Ports	Régime de travail
Hauts de France	Calais	<p>H24 : Les vacances successives sont de 12 heures réparties sur deux vacances :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8h00 – 20 h00 • 20h00 – 8h00 <p>Le temps de passage des consignes entre deux vacances est de 15 minutes avant la prise du poste (7h45 ou 19h45) et est considéré comme du temps de travail.</p> <p>Le cycle de travail est le suivant : jour 12h – repos 24h – nuit 12h – repos minimum 24h à 96h</p> <p>Le régime de travail en horaire administratif est une ouverture de 8h à 18h</p>
	Boulogne	<p>H24 : Les vacances successives sont de 12 heures réparties sur deux vacances :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 8h00 – 20 h00 • 20h00 – 8h00 <p>Le temps de passage des consignes entre deux vacances est de 15 minutes avant la prise du poste (7h45 ou 19h45) et est considéré comme du temps de travail.</p> <p>Le cycle de travail est le suivant : jour 12h – repos 24h – nuit 12h – repos minimum 24h à 96h</p> <p>Le régime de travail en horaire administratif est une ouverture de 8h à 18h</p>
Normandie	Le Tréport	
	Dieppe	
	Caen-Ouistreham	<p>H24 : Les vacances successives sont de 12 heures réparties sur deux vacances :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7h00 – 19 h00 • 19h00 – 7h00 <p>Le temps de passage des consignes entre deux vacances n'est pas pris en compte</p> <p>Le cycle de travail est le suivant : jour 12h – repos 24h – nuit 12h – repos minimum 24h à 96h (moyenne 72h)</p> <p>Le régime de travail en horaire administratif est une ouverture de 8h à 12h et de 14h à 18h du lundi au jeudi et de 8h à 12h, et 14h à 17h le vendredi.</p>
	Cherbourg	<p>H24 : Les vacances successives sont de 12 heures réparties sur deux vacances :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9h00 – 21 h00 • 21h00 – 9h00 <p>Le temps de passage des consignes entre deux vacances n'est pas pris en compte de 15 minutes.</p> <p>Le cycle de travail est le suivant : jour 12h – repos 24h – nuit 12h – repos minimum 24h à 96h (moyenne 72h)</p> <p>Le régime de travail en horaire administratif est une ouverture de 8h à 12h et de 14h à 17 h 5j/7.....</p>
Bretagne	Saint-malo	<p>H24 cycle vigie à 2 postes de 12h</p> <p>Horaires administratifs de 8h/jour 5j/s 8h-12h 14h-18h</p>
	Le Légué-St Brieuc	Cycle sur 3 semaines, 1 OPA en horaire administratif, 1 OPA à la marée , 1 OPA en repos
	Roscoff	
	Brest	
	Lorient	

Pays de la Loire	Les sables d'olonne	Port à marée Horaire administratif de 7h45 par jour 5 j/s Horaires à la marée pour les OPA postés																																																																																																																																																																												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="14">Mode normal à 3 agents</th> <th colspan="7">12 cycles</th> </tr> <tr> <th></th><th>Lu</th><th>Ma</th><th>Me</th><th>Je</th><th>Ve</th><th>Sa</th><th>Di</th><th>Lu</th><th>Ma</th><th>Me</th><th>Je</th><th>Ve</th><th>Sa</th><th>Di</th><th>Lu</th><th>Ma</th><th>Me</th><th>Je</th><th>Ve</th><th>Sa</th><th>Di</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Agent 1</td><td colspan="4">4 marées nuit 5 jour 40.5h</td><td colspan="7">Repos</td><td colspan="4">4 marées nuit 2 jour 22.5h</td><td colspan="4">Bureau 38h75</td> </tr> <tr> <td>Agent 2</td><td colspan="4">Repos</td><td colspan="4">3 marées nuit 2 jour 22.5h</td><td colspan="4">Bureau 38h75</td><td colspan="4">4 marées nuit 5 jour 40.5h</td> </tr> <tr> <td>Agent 3</td><td colspan="4">Bureau 38h75</td><td colspan="4">4 marées nuit 5 jour 40.5h</td><td colspan="4">Repos</td><td colspan="4">3 marées nuit 2 jour 22.5h</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="14">Mode dégradé - Congés</th> <th colspan="7">5 cycles</th> </tr> <tr> <th></th><th>Lu</th><th>Ma</th><th>Me</th><th>Je</th><th>Ve</th><th>Sa</th><th>Di</th><th>Lu</th><th>Ma</th><th>Me</th><th>Je</th><th>Ve</th><th>Sa</th><th>Di</th><th>Lu</th><th>Ma</th><th>Me</th><th>Je</th><th>Ve</th><th>Sa</th><th>Di</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Agent 1</td><td colspan="4">marée de jour 8h/jour de 7h à 22h, soit 30 h et astreinte</td><td colspan="4">Astreinte</td><td colspan="4">Marée de nuit 5 marées 22.5h</td><td colspan="4">Repos</td> </tr> <tr> <td>Agent 2</td><td colspan="4">Marée de nuit 5 marées 22.5h</td><td colspan="4">Repos</td><td colspan="4">marée de jour 8h/jour de 7h à 22h, soit 30 h et astreinte</td><td colspan="4">Astreinte</td> </tr> </tbody> </table>	Mode normal à 3 agents														12 cycles								Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Agent 1	4 marées nuit 5 jour 40.5h				Repos							4 marées nuit 2 jour 22.5h				Bureau 38h75				Agent 2	Repos				3 marées nuit 2 jour 22.5h				Bureau 38h75				4 marées nuit 5 jour 40.5h				Agent 3	Bureau 38h75				4 marées nuit 5 jour 40.5h				Repos				3 marées nuit 2 jour 22.5h				Mode dégradé - Congés														5 cycles								Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Agent 1	marée de jour 8h/jour de 7h à 22h, soit 30 h et astreinte				Astreinte				Marée de nuit 5 marées 22.5h				Repos				Agent 2	Marée de nuit 5 marées 22.5h				Repos				marée de jour 8h/jour de 7h à 22h, soit 30 h et astreinte				Astreinte	
Mode normal à 3 agents														12 cycles																																																																																																																																																																
	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di																																																																																																																																																									
Agent 1	4 marées nuit 5 jour 40.5h				Repos							4 marées nuit 2 jour 22.5h				Bureau 38h75																																																																																																																																																														
Agent 2	Repos				3 marées nuit 2 jour 22.5h				Bureau 38h75				4 marées nuit 5 jour 40.5h																																																																																																																																																																	
Agent 3	Bureau 38h75				4 marées nuit 5 jour 40.5h				Repos				3 marées nuit 2 jour 22.5h																																																																																																																																																																	
Mode dégradé - Congés														5 cycles																																																																																																																																																																
	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di	Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di																																																																																																																																																									
Agent 1	marée de jour 8h/jour de 7h à 22h, soit 30 h et astreinte				Astreinte				Marée de nuit 5 marées 22.5h				Repos																																																																																																																																																																	
Agent 2	Marée de nuit 5 marées 22.5h				Repos				marée de jour 8h/jour de 7h à 22h, soit 30 h et astreinte				Astreinte																																																																																																																																																																	
Nouvelle Aquitaine	Rochefort	ouverture administrative 8h-12h et 14h-17h30 5j/7 et présence mouvement marée de nuit et week-end																																																																																																																																																																												
	Tonnay-Charente																																																																																																																																																																													
	Bayonne	H24 par poste de 12h _h-20h et 20h-8h Horaire administratif 7h30-18h																																																																																																																																																																												
Occitanie	Port-vendres	en horaire administratif 8h-12h et 13h45-17h30 5j/7 En horaire posté																																																																																																																																																																												
	Port-la Nouvelle	1 OP, Commandant de port, en horaire administratif En horaire posté																																																																																																																																																																												
	Sète	H24 : Les vacances successives sont de 12 heures réparties sur deux vacances : • 8h00 – 20 h00 • 20h00 – 8h00 Le temps de passage des consignes entre deux vacances est de 15 minutes avant la prise du poste (7h45 ou 19h45) et est considéré comme du temps de travail. Le cycle de travail est le suivant : jour 12h – repos 24h – nuit 12h – repos 72h Le régime de travail en horaire administratif est une ouverture de 8h à 12h et de 14h à 17h sur 5j/7																																																																																																																																																																												
PACA	Toulon	Port en quasi H24 7j/7: 2h avant le premier navire, quart jusqu'à 14h30, puis deuxième quart jusqu'à ½ heure après le dernier navire (en général max 24h) Cdt de port en horaire administratif.																																																																																																																																																																												
	Nice-Villefranche																																																																																																																																																																													

Corse	Bastia	<p>1 capitainerie pour les 3 ports.</p> <p>Modalité de détachement des opa de Balagne sur Bastia</p> <p>A partir du mois du début novembre, jusqu'à fin avril, un opa de Balagne est détaché à Bastia toutes les semaines (sauf pendant ses périodes de congés). Il effectue les quarts suivants:</p> <p>Lundi 14h30- heure du dernier navire + 30 minutes (souvent 21h30, parfois 23h pour le départ d'un pétrolier)</p> <p>Mardi 4h-14h30</p> <p>Jeudi 14h30- heure du dernier navire + 30 minutes (souvent 21h30, parfois 23h pour le départ d'un pétrolier)</p> <p>Vendredi 4h-14h30</p> <p>Il faut ajouter 6 heures de route pour relier Ile Rousse à Bastia (2 aller/retour).</p>
	Calvi-L'île Rousse	<p>Durée du quart sur Bastia</p> <p>De novembre à mai: ouverture à 4h et fermeture à 21h30 sauf pour le départ d'un pétrolier (110 escales par an) ou lorsque la météo est mauvaise et empêche les mouvements des navires (3 à 4 fois par an, quart en 12/12)</p> <p>De mai à Octobre: ouverture 4h fermeture 22h30 3 fois par semaine et 1h du matin 4 fois par semaine. Il arrive que les navires accusent plusieurs heures de retard le soir (juillet et aout).</p> <p>Le quart est systématiquement doublé de 6h à 9h (14 mouvements de navire, parfois 16) de fin juin à fin août.</p> <p>Il se peut que pour la nouvelle saison, le quart soit doublé aussi le soir de 18 à 21h (10 mouvements) du 15 août à début septembre.</p> <p>Les horaires de bureau 8h-12h 14h-18h 5j/7 uniquement Bastia</p>
	Ajaccio	sur Calvi et l'île Rousse, présence d'un OPA en fonction des escales
	Propriano	ouverture 5j/7 minimum, adaptabilité des ouvertures en fonction du trafic croisière, saisonnalité
	Bonifacio	ouverture du 1er avril au 30 septembre 7h/21h, sinon 7h30/19h
Porto Vecchio	Capitainerie armée 30mn avant l'ETA au pilote du navire et ferme 15mn après le départ du navire.	

9. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
AES	Agent d'exploitation spécialisé (corps des Personnels d'exploitation des travaux publics de l'État - PETPE)
AIPPP	Autorité investie des pouvoirs de police portuaire
AIS	Automatic identification system
AISM	Association internationale de la signalisation maritime
AP	Autorité portuaire
ASIP	Agent de sûreté de l'installation portuaire
ASP	Agent de sûreté portuaire
BBZ	Budget base zéro
BOP	Budget opérationnel de programme
CAP	Commission administrative paritaire
CD	Conseil départemental
CEE	Chef d'équipe d'exploitation (corps des Personnels d'exploitation des travaux publics de l'État - PETPE)
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CROSS	Centre régional opérationnel de recherche et sauvetage
CSN	Centre de sécurité des navires
CVRH	Centre de valorisation des ressources humaines
DAM	Direction des affaires maritimes
DIRM	Direction interrégionale de la mer
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DGITM	Direction générale des infrastructures des transports et de la mer
DGD	Dotation générale de décentralisation
DML	Délégation à la mer et au littoral (ou délégué à la mer et au littoral)
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DRH	Direction des ressources humaines
DST	Direction des services de transport
DSUT	Département de la sûreté des transports (au sein de la DGITM)
ENSM	École nationale supérieure maritime
ETP	Équivalent temps plein
GPM	Grand port maritime

Acronyme	Signification
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IHTS	Indemnité horaire pour travaux supplémentaires
ISH	Indemnité de sujétion horaire
MARPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires
MEEM	Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer
NOTRe	Loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015
OMI	Organisation maritime internationale
OP	Officier de port
OPA	Officier de port adjoint
ORSEC	Organisation de la réponse de la sécurité civile
PETPE	Personnel d'exploitation des travaux publics de l'État
PSP	Plan de sûreté portuaire
R-BOP	Responsable de budget opérationnel de programme
R-PROG	Responsable de programme
RO/RO	Roll on/Roll off
SMDSM	Système mondial de sécurité et sauvetage en mer
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
STM	Système de trafic maritime
VHF	Très haute fréquence
VTS	Vessel trafic system ou Système de trafic maritime
VTSO	Vessel trafic system operator
ZGE	Zone de gouvernance des effectifs
ZMFR	Zone maritime et fluviale de régulation

