



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer**

*Direction des services de transport
Sous-direction des ports et du transport fluvial
Bureau des ports*

La Défense, le

Le directeur général des infrastructures
de transport et de la mer

à

Monsieur le préfet de la région Bretagne, préfet
de l'Ille-et-Vilaine,
Monsieur le préfet du Finistère

Affaire suivie par : Sylvain Briquet
sylvain.briquet@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 71 38

Dans les ports de commerce transférés aux collectivités lors des vagues successives de décentralisation, l'Etat est resté l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP). Dans ces ports, les missions de sécurité correspondant aux missions régaliennes relèvent de la compétence de l'Etat (police du plan d'eau et de la navigation, des matières dangereuses). Les missions de police de l'exploitation courante du port et du domaine (attribution des postes à quai, occupation des terre-pleins, ...) ont, quant à elles, été transférées et sont du ressort de l'autorité portuaire (AP).

Depuis la dernière décentralisation, des évolutions importantes sont intervenues concernant les volumes et les types de trafics, les exigences de sécurité et de sûreté, le niveau de service attendu, les évolutions réglementaires et les innovations technologiques. Il apparaît donc nécessaire de s'interroger sur l'adéquation entre ces évolutions et les organisations en place dans les capitaineries.

Afin de répondre à cet enjeu, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a mené une mission portant sur l'organisation du travail dans les capitaineries des ports décentralisés, où l'État est resté autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP).

A l'issue de cette mission, le CGEDD a formulé trois grandes catégories de recommandations qui ont vocation à concerner, au sein de votre région, les capitaineries des ports de Brest, Le Légué-Saint-Brieuc, Lorient, Roscoff et Saint-Malo.

La première porte sur l'organisation administrative et le fonctionnement des capitaineries. Plus précisément, le rapport préconise, lorsque cela est possible, de mettre en œuvre une plus grande mutualisation de capitaineries, couvrant plusieurs ports. J'aurais souhaité que vous m'indiquiez s'il vous semblait envisageable de procéder à une telle mutualisation en précisant, le cas échéant, les perspectives et les modalités de mise en œuvre à l'échelle régionale.

La seconde catégorie de recommandations concerne les modalités d'organisation du travail dans les capitaineries dans l'objectif de les adapter à la réalité des trafics transitant par le port et à un niveau de service compatible avec les enjeux de fluidité du passage portuaire et les moyens mis à disposition.

Dans ce cadre, je souhaiterais que vous proposiez des modalités d'organisation permettant d'assurer l'accessibilité des ports de Lorient et de Saint-Malo en H24 sans recourir systématiquement, si cela est possible, au travail posté durant la nuit. À cet effet, des réflexions pourraient être engagées pour dessiner les contours d'une organisation à même de traiter les mouvements de navires entre 0h et 5h du matin, en recourant à un régime d'astreintes ou à des prolongements de service pour traiter les opérations programmées. Dans un souci d'efficacité et pour limiter la pénibilité du travail, il conviendra d'intégrer le plus grand nombre d'agents dans le système d'astreinte. À Lorient, une attention particulière sera portée aux moyens permettant de lever les contraintes spécifiques liées à l'existence d'une Zone Maritime et Fluviale de Régulation (ZMFR).

Enfin, le rapport préconise d'élaborer ou de mettre à jour, de façon systématique, les conventions précisant les relations entre l'autorité portuaire (AP) et l'AIPPP. Aussi, je vous propose d'engager des échanges avec l'autorité portuaire régionale qui doit notamment conduire à définir la répartition des missions et des moyens entre les deux autorités sur la base des dispositions par le code des transports. A cette fin, je vous prie de bien vouloir trouver la trame de convention ci-jointe, comme base aux échanges à venir.

Cette convention devra, *a minima*, préciser les éléments suivants :

- les modalités de concertation AP-AIPPP pour l'organisation des mouvements de navires, en application de l'article L5334-1 du code des transports,
- la répartition des missions de chacune des parties, en conformité avec les dispositions du code des transports, notamment en matière de sûreté portuaire,
- les moyens mis à disposition de l'État nécessaires au fonctionnement des services chargés de la police portuaire, ainsi que les modalités de la participation des AP aux frais engendrés par l'exercice de missions relevant de leurs compétences.

L'autorité portuaire concernée devra être étroitement associée à l'ensemble de ces démarches, tout en s'assurant de la qualité du dialogue social au sein des capitaineries.

Je vous remercie de bien vouloir m'indiquer les points de difficulté qui pourraient émerger suite aux démarches que vous aurez entreprises et vous serais reconnaissant de m'adresser d'ici le 1^{er} avril 2021 vos conclusions sur la possibilité de mettre en œuvre ces évolutions lors du second semestre 2021.

Vous pourrez compter sur la disponibilité des services de la DGITM pour accompagner ces travaux.

Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer

Marc PAPINUTTI

PJ : trame de convention AP/AIPPP
Copie : DREAL Bretagne, DDTM 29