

# Renforcer la sécurité de la navigation maritime et portuaire



# CHANTIER 6



Les espaces maritimes sont confrontés à une diversification et une densification des activités en mer. Outre la pression croissante constatée sur les écosystèmes marins et côtiers, cette évolution se traduit par le renchérissement des enjeux de la sécurité maritime et l'émergence de nouveaux risques. Les Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS) sont confrontés à une augmentation tendancielle de leur activité de coordination du sauvetage, à la survenue de crises susceptibles de s'inscrire dans la durée. Ils doivent en outre répondre à une forte attente en matière de surveillance du trafic maritime : c'est une connaissance systématique des activités en mer qui doit être envisagée désormais. Un CROSS nouvelle génération doit permettre de répondre aux nouveaux défis de la gestion de crises longues et de forte intensité en mer, à travers une résilience renforcée, en s'appuyant sur des

outils interopérables et une capacité de mutualisation entre centres plus importante.

Par ailleurs, la DGAMPA détient une compétence nouvelle en matière de sécurité nautique des ports de commerce, en particulier ceux d'entre eux dont l'autorité investie des pouvoirs de police portuaire est le préfet de département. Responsable également des corps de fonctionnaires qui arment les capitaineries, la DGAMPA, en relation avec ses partenaires ministériels, détient une place importante dans la gouvernance des ports de commerce.

Ce chantier entend, en vertu du nécessaire continuum, du large au quai, de la sécurité maritime, élaborer une stratégie pour des CROSS et des capitaineries des ports de commerce mieux aptes à affronter les défis du siècle.

## **OBJECTIF 1 – CONCEVOIR LE CROSS NOUVELLE GENERATION, ADAPTE AUX NOUVEAUX ENJEUX OPERATIONNELS ET A LA TRANSFORMATION NUMERIQUE**

**Indicateur :** Remise du rapport final au Ministre et mise en œuvre effective des conclusions du rapport

**Valeur Cible :** Remise du rapport fin 2023 et mise en œuvre effective des conclusions du rapport en 2027, en particulier sur une façade (CROSS fonctionnel)

Conçu il y a cinquante ans, le réseau des cinq CROSS métropolitains ne répond plus de manière optimum aux exigences de l'organisation de la réponse de sécurité civile et de la surveillance des activités maritimes. Si les systèmes d'exploitations et d'information ont su évoluer en particulier depuis les années 2000, les infrastructures sont vieillissantes et d'entretien onéreux.

En outre, ce réseau est fragile au regard de l'intensification de l'activité opérationnelle :

- Forte augmentation des pratiques de loisirs

nautiques, de surcroît de plus en plus diverses, accompagnée d'un phénomène consumériste ;

- Nécessité d'une surveillance du trafic maritime plus intensive et systématique, couvrant l'ensemble des zones économiques exclusives françaises ;
- Pics opérationnels suscités par des événements météorologiques plus intenses : les CROSS sont exposés au changement climatique.

L'expérience montre que désormais tout

événement de mer comporte une dimension de crise, et que ces crises peuvent s'inscrire dans la durée (exemple des migrants) alors que les CROSS ne sont pas conçus pour cela. Les centres se confrontent aujourd'hui au défi de l'endurance et de la mutualisation des activités opérationnelles (secours mutuel et délestage

entre centres).

Dans cette perspective, l'Administration maritime initie une démarche stratégique de définition des CROSS Nouvelle génération, à travers cinq leviers qui seront détaillés dans les pages suivantes.

## **OBJECTIF 2 – OPTIMISER L'ORGANISATION DE LA FONCTION DE POLICE PORTUAIRE DES PORTS DE COMMERCE**

### **Indicateurs et cibles :**

Publication des décrets statutaires et publication du guide rédactionnel

Nombre de nouvelles conventions AP-AI3P et nombre de conventions totales

Mise en service du GUMP : ratio de déclarants disposant d'un système déclaratif dématérialisé / nombre de déclarants

La gouvernance des ports de commerce appelle des mesures d'optimisation garantissant un niveau de sécurité et partant, d'une qualité d'escale qui

est la première condition de la compétitivité des places portuaires. Dans ce but, trois leviers doivent être mis en œuvre.

**Les leviers d'action suivants sont prioritairement mobilisés pour l'atteinte de ces objectifs :**

---

## Les leviers d'action du chantier 6

Objectif 1: Concevoir le CROSS Nouvelle génération, adapté aux nouveaux enjeux opérationnels et à la transformation numérique

---

Levier 1 : Examiner l'évolution de l'environnement et des missions des CROSS

Levier 2 : Conduire et préparer les missions

Levier 3 : Organiser l'interopérabilité entre les centres et la continuité de l'activité

Levier 4 : Optimiser les ressources humaines

Levier 5 : Organiser le soutien technique

Objectif 2: Optimiser l'organisation de la fonction de police portuaire des ports de commerce

---

Levier 1 : Moderniser des statuts des officiers de ports et officiers de ports adjoint

Levier 2 : Optimiser la relation entre les autorités portuaires et les autorités investies des pouvoirs de police portuaire

Levier 3 : Déployer le guichet unique maritime et portuaire

PROJET

## **Les leviers de l'objectif 1 : Concevoir le CROSS Nouvelle génération, adapté aux nouveaux enjeux opérationnels et à la transformation numérique**

### **→ Levier 1 : Examiner l'évolution de l'environnement et des mission des CROSS**

Il s'agira d'évaluer la trajectoire des missions actuelles (volumétrie/intensité) mais également d'identifier les nouvelles missions potentielles ou émergentes. En outre, les travaux s'attacheront à identifier les facteurs aggravants les conditions de conduite des opérations.

### **→ Levier 2 : Conduire et préparer les missions**

L'organisation des équipes opérationnelles (quart) doit être envisagée en tenant compte, outre des aspects inhérents aux compétences, des outils technologiques, et de la volumétrie d'activité. Il s'agira de définir les points de rupture et d'envisager l'adaptation des salles opérationnelles.

### **→ Levier 3 : Organiser l'interopérabilité entre centres et la continuité de l'activité**

L'interopérabilité comporte deux dimensions : la capacité d'un centre à secourir (avarie matérielle) ou seconder (délestage opérationnel) un autre ; la capacité à travailler ensemble et en suppléance, ainsi qu'à échanger de l'information avec les partenaires qui concourent aux missions.

L'interopérabilité peut également être envisagée en AEM (partage en temps réel des données des drones, partage des données par CISE comme plate-forme d'échange).

### **→ Levier 4 : Optimiser les ressources humaines**

En relation étroite avec la marine nationale, seront envisagées les pistes de stabilisation du personnel militaire, de reconnaissance des compétences, et la définition d'un parcours professionnel en CROSS. La diversification des recrutements est un autre point à examiner, au sein du statut militaire (personnels officiers-mariniers contractuels ou commissionnés), voire au sein de corps civils pour certaines missions opérationnelles telles que les services de trafic maritime.

### **→ Levier 5 : Organiser le soutien technique**

Le désengagement du CEREMA des tâches opérationnelles et d'exécution technique de modeste valeur ajoutée mais essentielles pour le bon fonctionnement des centres, oblige la DGAMPA à envisager des solutions alternatives. Ce travail déjà initié, devra tenir compte des besoins techniques des autres services des DIRM (phares et balises notamment) afin de définir une organisation mutualisée, et d'identifier les pistes d'externalisation (industrialisation).

## **Les leviers de l'objectif 2 : Optimiser l'organisation de la fonction de police portuaire des ports de commerce**

### **→ Levier 1 : Moderniser les statuts des officiers de port et officiers de port adjoint**

Le cadre statutaire publié en 2001 (corps des officiers de port) et en 2013 (corps des officiers de port adjoints) nécessite d'être rénové avec en particulier des mesures telles que l'élargissement du vivier de recrutement et la réforme des concours, le renforcement des formations et le rééchelonnement des grades. L'objectif est de renforcer l'attractivité de ces corps de fonctionnaires, au profit des grands ports maritimes et des ports de commerce décentralisés. Ce chantier s'inscrit dans un dialogue social approfondi.

### → Levier 2 : Optimiser la relation entre les autorités portuaires et les autorités investies des pouvoirs de police portuaire

Issue de la loi de décentralisation de 2004, la répartition des compétences entre les collectivités territoriales (autorités portuaires - AP) et le représentant de l'Etat (préfet autorité investie des pouvoirs de police portuaire – AI3P) fait l'objet de mesures d'application assez variables selon les régions. Un guide à l'attention des services en charge des capitaineries pour la rédaction des conventions entre AP et AI3P sera produit. Une réflexion sur la mutualisation de l'AI3P au sein d'une même région (exemple de la Bretagne) sera aussi engagée.

### → Levier 3 : Déployer le guichet unique maritime et portuaire

La constitution d'un guichet maritime et portuaire (GUMP) est un chantier majeur de simplification administrative et de dématérialisation des formalités d'escale, afin d'accompagner la compétitivité des ports et l'efficacité du transport maritime.

Elle s'inscrit dans une ambitieuse politique de l'Union Européenne (règlement 2019/1239) mais elle doit aussi être l'opportunité de redéfinir la stratégie des ports en matière de systèmes d'information.