



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

carrière

Question écrite n° 63188

### Texte de la question

M. Daniel Paul attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le fait que notre pays compte actuellement un corps de 392 officiers de ports et officiers de ports adjoints. Dans les grands ports maritimes et les ports d'intérêt national, ils sont chargés, conformément au code des ports maritimes, d'assurer le rôle public de l'État en matière de sécurité et de sûreté. Les réformes portuaires créant les GPM et les PIN n'ont pas confirmé le maintien du caractère national de ce corps. En particulier, la décentralisation des ports nourrit le risque de son éclatement, entre la nouvelle autorité portuaire ainsi créée et l'État représenté par le préfet. Ce risque est également porté par la politique de réduction des moyens de l'État. La sécurité et la sûreté ne se partagent pas, en particulier quand cela concerne le transport et la manutention des marchandises dangereuses qui, au regard du livre III du code des ports maritimes, relèvent de la responsabilité de l'État. Il lui demande donc de lui préciser les intentions du Gouvernement à ce sujet. Au moment où la formation des officiers de la marine marchande est à l'ordre du jour, avec la mise en place d'un établissement national s'appuyant sur quatre écoles, ne serait-il pas judicieux de créer une filière nationale de formation préparant les OP et les OPA, et répondant aux besoins des GPM comme des PIN.

### Texte de la réponse

Les missions de la police portuaire sont séparées entre les missions relevant de l'autorité portuaire (police de l'exploitation du port et de la conservation du domaine public portuaire) et les missions relevant de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP), police du plan d'eau et police des matières dangereuses. En application de l'article L. 302-4 du code des ports maritimes, l'État exerce les missions dévolues à l'AIPPP dans 29 ports décentralisés, pour l'essentiel ceux transférés en 2007 aux collectivités territoriales en application de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales. La liste de ces ports est fixée par arrêté. Elle intègre notamment les ports recevant des matières dangereuses. Dans ces ports, les missions relevant de la compétence de l'AIPPP sont alors obligatoirement exercées par des agents de l'État du corps des officiers de port et officiers de port adjoints. Les missions d'autorité portuaire relèvent de l'exécutif de la collectivité territoriale. Les officiers de port sont, dans les ports décentralisés en 2007, mis à disposition de celle-ci pour les exécuter. Comme l'État s'y était engagé auprès des collectivités territoriales et des organisations syndicales, une mission du Conseil général de l'environnement et du développement durable est en cours afin d'analyser, trois ans après la décentralisation, les conséquences de la séparation des pouvoirs entre l'autorité portuaire et l'AIPPP. Des propositions seront formulées à l'issue de cette mission qui devrait prendre fin en mars prochain. Concernant le recrutement des officiers de port adjoints, il a été constaté, ces dernières années, des difficultés liées notamment à la professionnalisation des armées et de la marine nationale en particulier, et à la diminution de marins d'origine française dans les équipages de la marine marchande. Le décret du 8 octobre 2009 a modifié le décret du 3 septembre 1970 modifié portant statut particulier du corps des officiers de port adjoints et a notamment ramené à trois ans au lieu de six, le nombre d'années de navigation requis pour concourir. Par ailleurs, dès 2009, les lauréats du concours bénéficient de l'application du protocole Jacob, à savoir la nomination dans le grade dès la nomination et non plus à la date de titularisation, ce qui permet aux agents stagiaires d'être mieux rémunérés dès la première année. À l'issue du concours, et afin de permettre à des agents stagiaires issus de la marine nationale et de la marine marchande d'aborder une

deuxième carrière professionnelle, une formation est délivrée aux lauréats dans les centres de valorisation des ressources humaines (CVRH) du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat. Cette formation est composée de trois modules consécutifs d'une semaine chacun, traitant successivement de la place de l'officier de port au sein des politiques publiques, de l'environnement portuaire et des situations d'urgence, de la sécurité et de la sûreté portuaire. Elle vise à consolider les connaissances nécessaires à l'exercice des fonctions d'officier de port et officier de port adjoint, de permettre leur bonne insertion au sein du port, de les sensibiliser aux évolutions de leur métier et de leur faire appréhender leur nouvelle identité de fonctionnaire du ministère. La création de l'École nationale supérieure maritime (ENSM) pourra permettre d'améliorer encore ce dispositif de formation. Des sessions de formation continue sont également accessibles aux officiers de port déjà en poste. Ces formations sont établies en fonction des besoins exprimés notamment au travers des échanges avec les organisations syndicales. En 2009, ont été organisées des sessions de formation qui ont porté, en particulier, sur la sûreté portuaire, la pollution de faible ampleur ou les premiers secours en site portuaire.

## Données clés

**Auteur :** [M. Daniel Paul](#)

**Circonscription :** Seine-Maritime (8<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 63188

**Rubrique :** Fonctionnaires et agents publics

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clée(s)

**Date de signalement :** Question signalée au Gouvernement le 2 février 2010

**Question publiée le :** 10 novembre 2009, page 10582

**Réponse publiée le :** 9 février 2010, page 1487