

Rapport d'audit sur les unités littorales des affaires maritimes (ULAM)

Mars 2004

Rapport d'audit sur les unités littorales des affaires maritimes (ULAM)

établi par

Jean-François LEVY,
ingénieur général des ponts et chaussées

et

Bruno BARADUC,
administrateur en chef des affaires maritimes

Destinataires

Le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer
Le Directeur du Cabinet du Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer

Rapport n° 2003-0233-01

La Défense, le 15 MAR. 2004

L'Inspecteur général des services
des affaires maritimes

Le Vice-Président
du Conseil général des ponts et chaussées

à

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux transports et à la mer

Par note du 26 septembre 2003, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées et à l'Inspection générale des services des affaires maritimes de diligenter un **audit sur les unités littorales des affaires maritimes (ULAM)**.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **MM. Jean-François LEVY**, ingénieur général des ponts et chaussées et **Bruno BARADUC**, administrateur en chef des affaires maritimes.

Un peu plus de dix ans après la création des **unités littorales des affaires maritimes (ULAM)**, le présent rapport souligne l'importance de les pérenniser et de terminer le programme de mise en œuvre dans les départements non encore pourvus, en dégagant les moyens en personnel nécessaires et en dotant les unités des moyens, notamment nautiques, appropriés.

L'utilité du dispositif apparaît en effet de diverses façons :

Au sein même des Affaires maritimes : les Affaires maritimes sont par excellence l'administration française qui connaît et agit sur le littoral et de part et d'autre de la frange, en mer comme à terre ; et il s'agit non d'une juxtaposition mais bien d'un continuum de fonctions qui se complètent. Les ULAM constituent au sein des DDAM un bras permettant de contribuer à l'essentiel de ces fonctions marquées par cette continuité mer-terre, alors que cette continuité de moyens n'existait pas dans l'organisation précédente.

Au sein plus généralement de ce qu'on pourrait appeler « la garde-côte à la française », qui vient d'être confortée par la refonte des décrets concernant le préfet maritime, le comité interministériel de la mer et le secrétariat général de la mer, les ULAM représentent un élément important du dispositif.

.../...

Mais ce n'est pas un moyen qui s'ajoute à d'autres et sur l'utilité duquel on doit s'interroger dans le cadre de l'étude sur les moyens nautiques de l'État qui vient d'être confiée au secrétariat général de la mer par le décret refondu. En effet ce moyen contribue bien sûr à l'action coordonnée par le préfet maritime aux côtés des moyens des autres administrations ; mais il a également cette fonction essentielle rappelée à l'alinéa précédent de la continuité de l'action terre - mer qui ne relève que peu de l'organisation de l'État en mer telle qu'on l'entend généralement.

A terre, les DDAM et leurs ULAM pourraient (voire devraient) constituer le noyau des actions qui demandent cette continuité mer - terre. On pense évidemment en premier lieu à la police des pêches. Des réflexions paraissent nécessaires ; elles vont au-delà du sujet des ULAM mais conforteraient leur rôle et donneraient son plein sens au « I » de l'AIML (action interministérielle de la mer et du littoral, service actuellement purement interne à la DDAM). En particulier dans la perspective de la réforme des services déconcentrés de l'État, cette réflexion pourrait déboucher sur un rôle d'animation - auprès du préfet de département ? - donné au DDAM sur les actions pour lesquelles il est actuellement chef de file ; on pense encore une fois à la police des pêches mais aussi aux différents arbitrages entre les différentes activités exercées sur la frange littorale.

Enfin, les auteurs du rapport ont été frappés dans leur étude par le consensus que les ULAM provoquent chez l'ensemble des agents concernés, et des organisations syndicales ce qui est assez rare pour être souligné, tant par la cohérence qu'ils ressentent dans leurs actions que par l'intérêt qu'ils voient à ce qu'ils font et par la reconnaissance qui en résulte pour eux et à laquelle ils sont sensibles.

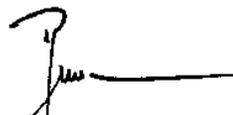
Cette confirmation du rôle des ULAM, y compris dans celui du contrôle de sécurité des petits navires (question détaillée dans le rapport) - pour lequel elles apportent cette continuité terre-mer évoquée plus haut - paraît nécessaire et demande une circulaire forte du ministère.

Compléter le dispositif là où il n'est pas encore en place est à programmer.

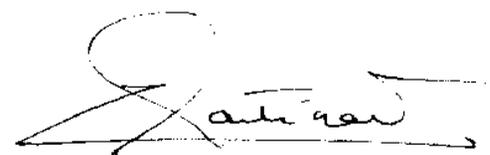
Il faut sans doute en même temps s'interroger sur les moyens nautiques nécessaires les plus adaptés (en tenant compte des caractéristiques diversifiées des côtes de France et aussi de ce que le pourcentage du temps à consacrer aux diverses activités varie d'un point à un autre) ; on peut penser par exemple que les moyens de l'ULAM 56 sont mieux adaptés que ceux des ULAM de Méditerranée.

On peut aussi réfléchir aux compétences géographiques, qui pourraient ne pas coïncider avec les limites départementales pour des raisons pratiques ; citons à cet égard la baie de St Tropez, la baie des Veys ou celle de St Malo. Enfin, compte tenu de la variété des tâches que les ULAM accomplissent, un programme approuvé au niveau hiérarchique approprié s'impose, de même que la généralisation des relations contractuelles entre ULAM et centres de sécurité des navires.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.



Roger BOSC



Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2003-0233-01

- le secrétaire général de la mer	3 ex
- le directeur des pêches maritimes et aquaculture	3 ex
- le directeur des affaires maritimes et des gens de mer	3 ex
- le directeur du transport maritime, des ports et du littoral	3 ex
- le haut-fonctionnaire de défense	2 ex
- le haut-fonctionnaire de défense Mer	2 ex
- l'inspecteur général des services des affaires maritimes	3 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	6 ex
- la secrétaire et les secrétaires de section du CGPC	6 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 1 <i>(Nord - Pas de Calais, Picardie)</i>	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 3-4 <i>(Centre, Haute-Normandie, Basse-Normandie)</i>	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 5 <i>(Bretagne, Pays de Loire)</i>	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 6 <i>(Poitou - Charentes, Aquitaine)</i>	1 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 11 <i>(Languedoc - Roussillon, Provence - Alpes - Côte d'Azur, Corse)</i>	1 ex
- le coordonnateur du collège « maritime »	2 ex
- MM. LEVY, BARADUC	2 ex
- archives	1 ex

AUDIT SUR LES UNITES LITTORALES DES AFFAIRES MARITIMES (ULAM)

Sommaire

PRESENTATION	P 2
RESUME EXECUTIF	P 5
PREMIERE PARTIE : ETAT DES LIEUX	P 7
1- Les objectifs initiaux	P 7
2- La situation actuelle	P 7
3- Les missions des ULAM	P 10
DEUXIEME PARTIE : L'EFFICIENCE DU DISPOSITIF	P 13
4- L'adaptation des ULAM aux différentes missions des affaires maritimes : pertinence de l'organisation	P 13
5- L'efficacité du dispositif	P 19
CONCLUSIONS : PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS	P 25
ANNEXES	
Annexe 1 : Personnes entendues au cours de l'audit	P 27
Annexe 2 : Eléments d'activité des ULAM	P 28
Annexe 3 : Moyens en personnels	P 31
Annexe 4 : Fiches signalétiques des ULAM étudiées dans le cadre de l'audit	P 32

PRESENTATION

Par lettre du 26 septembre 2003, le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer a demandé au Vice- Président du conseil général des ponts et chaussées et à l'Inspecteur général des services des affaires maritimes conjointement, d'effectuer une évaluation de l'organisation des unités littorales des affaires maritimes (ULAM), avant d'envisager de compléter la couverture du littoral selon les recommandations du CIMER de juin 2002.

Cette évaluation a été réalisée par messieurs Jean-François LEVY, ingénieur général des ponts et chaussées du CGPC et Bruno Baraduc, administrateur en chef des affaires maritimes de l'inspection générale des services des affaires maritimes.

Objectif de l'audit

Selon les termes de la lettre de mission, l'objectif de l'audit est précisément d'évaluer «la **pertinence** de l'organisation et l'**efficacité** des ULAM, d'analyser les **résultats obtenus** à l'aune des **moyens investis** et au regard des **missions attribuées** ».

L'audit a été conduit à partir,

d'entretiens avec :

- Le SG-Mer : Secrétaire général adjoint et chargés de mission ;
- Les directions d'administration centrales concernées : DAMGM/SDAT et SDSM, DPMA;
- Un échantillon de chefs de services déconcentrés dotés d'une ULAM ou non ;
- Des chefs de CSN ;

de l'analyse :

- de documents d'inspection récente de services par l'IGSAM ;
- des bilans d'activité de l'ensemble des ULAM fournis par la DAMGM ;
- d'une évaluation détaillée d'un échantillon d'unités (ULAM 44, 83, 13, 56, 29, 35).

La liste exhaustive des personnes rencontrées figure en annexe 1

26 septembre 03

Le Directeur de Cabinet

à

Monsieur le vice-président du conseil général des ponts et chaussées

Monsieur l'inspecteur général des services affaires maritimes

Objet : Audit sur les unités littorales des affaires maritimes

Référence : MHC/D-03009299/cr

Les unités littorales des affaires maritimes (ULAM) ont été créées, pour les premières en 1993, à raison d'une ULAM par direction départementale des affaires maritimes. Ce dispositif innovant est fondé sur la mobilité d'une équipe d'environ 8 agents, capables d'intervenir tant sur la frange maritime que sur la bande côtière adjacente. Dotées de moyens légers terrestres et nautiques, ces unités remplissent quatre missions :

- assurer la police de la navigation en zone maritime côtière ;
- exercer le contrôle de la filière « pêche et cultures marines » en mer et à terre ;
- participer à l'inspection de sécurité des navires de moins de 24 mètres;
- assurer les permanences des stations maritimes en complément ;

A ce jour, dix-huit ULAM sont déployées en métropole et dans les départements d'outre-mer. Cinq restent à créer pour compléter la couverture du littoral. Les CIMER d'avril 1998 et juin 2002 ont rappelé la nécessité d'achever cette couverture. En effet, les ULAM demeurent une composante essentiel du dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes sur le littoral.

Après dix ans de fonctionnement, il est nécessaire d'avoir une évaluation précise de la pertinence de cette organisation et de l'efficacité de ces unités. Il convient, en particulier, d'analyser les résultats obtenus à l'aune des moyens investis et au regard des missions attribuées.

Vous procéderez à cet audit des ULAM en portant une attention particulière à leur capacité à mener à bien leurs missions d'inspection de sécurité des navires et du contrôle des pêches et cultures marines.

Sur ce dernier point, vous bénéficierez du concours de l'inspection générale de l'agriculture que je saisis par ailleurs.

Les services de la direction des affaires maritimes et des gens de mer seront à votre disposition pour vous apporter le concours nécessaire.

Vous voudrez bien m'adresser votre rapport pour la fin de l'année.

Signé: Jean-Claude JOUFFROY

Résumé exécutif

Un peu plus de dix ans après la création des **unités littorales des affaires maritimes** (ULAM), le présent rapport souligne l'importance de les pérenniser et de terminer le programme de mise en œuvre dans les départements non encore pourvus, en dégageant les moyens en personnel nécessaires et en dotant les unités des moyens, notamment nautiques, appropriés.

L'utilité du dispositif apparaît en effet de diverses façons :

Au sein même des Affaires maritimes : les Affaires maritimes sont par excellence l'administration française qui connaît et agit sur le littoral et de part et d'autre de la frange, en mer comme à terre ; et il s'agit non d'une juxtaposition mais bien d'un continuum de fonctions qui se complètent. Les ULAM constituent au sein des DDAM un bras permettant de contribuer à l'essentiel de ces fonctions marquées par cette continuité mer-terre, alors que cette continuité de moyens n'existait pas dans l'organisation précédente.

Au sein plus généralement de ce qu'on pourrait appeler « la garde-côte à la française », qui vient d'être confortée par la refonte des décrets concernant le préfet maritime, le comité interministériel de la mer et le secrétariat général de la mer, les ULAM représentent un élément important du dispositif.

Mais ce n'est pas un moyen qui s'ajoute à d'autres et sur l'utilité duquel on doit s'interroger dans le cadre de l'étude sur les moyens nautiques de l'État qui vient d'être confiée au secrétariat général de la mer par le décret refondu. En effet ce moyen contribue bien sûr à l'action coordonnée par le préfet maritime aux côtés des moyens des autres administrations ; mais il a également cette fonction essentielle rappelée à l'alinéa précédent de la continuité de l'action terre – mer qui ne relève que peu de l'organisation de l'État en mer telle qu'on l'entend généralement.

A terre, les DDAM et leurs ULAM pourraient (voire devraient) constituer le noyau des actions qui demandent cette continuité mer – terre. On pense évidemment en premier lieu à la police des pêches. Des réflexions paraissent nécessaires ; elles vont au-delà du sujet des ULAM mais conforteraient leur rôle et donneraient son plein sens au « I » de l'AIML (action interministérielle de la mer et du littoral, service actuellement purement interne à la DDAM).

En particulier dans la perspective de la réforme des services déconcentrés de l'État, cette réflexion pourrait déboucher sur un rôle d'animation – auprès du préfet de département ?- donné au DDAM sur les actions pour lesquelles il est actuellement chef de file ; on pense encore une fois à la police des pêches mais aussi aux différents arbitrages entre les différentes activités exercées sur la frange littorale.

Enfin, les auteurs du rapport ont été frappés dans leur étude par le consensus que les ULAM provoquent chez l'ensemble des agents concernés, et des organisations syndicales ce qui est assez rare pour être souligné, tant par la cohérence qu'ils ressentent dans leurs actions

que par l'intérêt qu'ils voient à ce qu'ils font et par la reconnaissance qui en résulte pour eux et à laquelle ils sont sensibles.

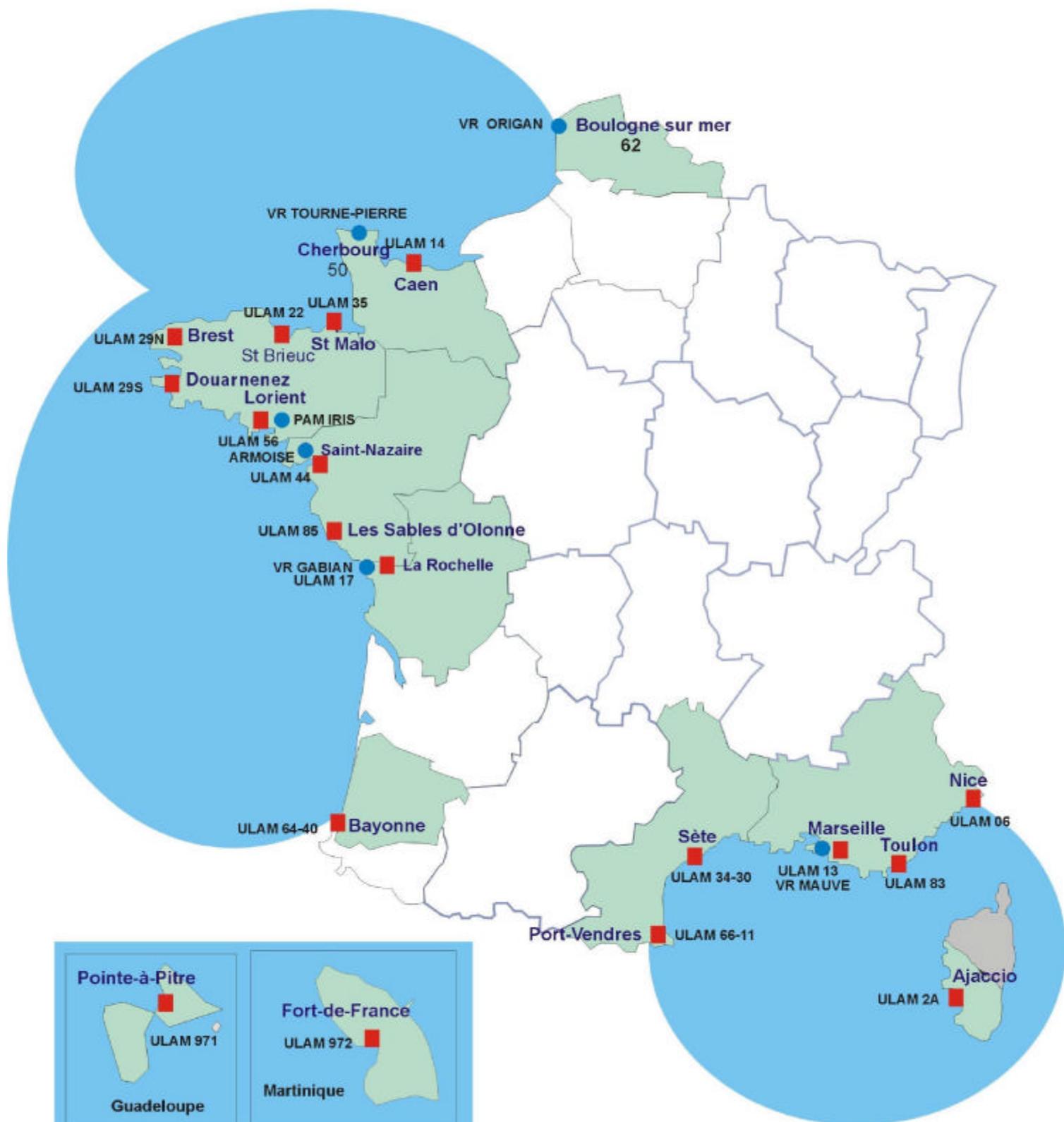
Cette confirmation du rôle des ULAM, y compris dans celui du contrôle de sécurité des petits navires (question détaillée dans le rapport) – pour lequel elles apportent cette continuité terre-mer évoquée plus haut – paraît nécessaire et demande une circulaire forte du ministère.

Compléter le dispositif là où il n'est pas encore en place est à programmer.

Il faut sans doute en même temps s'interroger sur les moyens nautiques nécessaires les plus adaptés (en tenant compte des caractéristiques diversifiées des côtes de France et aussi de ce que le pourcentage du temps à consacrer aux diverses activités varie d'un point à un autre) ; on peut penser par exemple que les moyens de l'ULAM 56 sont mieux adaptés que ceux des ULAM de Méditerranée.

On peut aussi réfléchir aux compétences géographiques, qui pourraient ne pas coïncider avec les limites départementales pour des raisons pratiques ; citons à cet égard la baie de St Tropez, la baie des Veys ou celle de St Malo. Enfin, compte tenu de la variété des tâches que les ULAM accomplissent, un programme approuvé au niveau hiérarchique approprié s'impose, de même que la généralisation des relations contractuelles entre ULAM et centres de sécurité des navires.

Le dispositif de contrôle et de surveillance en 2003



● Port d'attache des vedettes régionales et du patrouilleur des affaires maritimes

■ Sièges de l'unité littoral des affaires maritimes (ULAM)

PREMIERE PARTIE : ETAT des LIEUX

1 LES OBJECTIFS INITIAUX

1.1 Les Unités Littorales des Affaires Maritimes (ULAM) ont été créées, à titre expérimental, par une note de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer (DAMGM) du 20 juillet 1993. Les objectifs affichés de cette réorganisation du dispositif de surveillance et de terrain des affaires maritimes étaient les suivants :

- **Unifier les moyens de surveillance et de contrôle** des affaires maritimes éclatés à l'époque entre plusieurs structures et plusieurs catégories de personnels : des unités nautiques (vedettes régionales et locales) armées par du personnel navigant (personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes) et des services à terre de petites dimensions (stations maritimes, souvent armées par 1 ou 2 agents).

- Organiser une **continuité terre-mer de l'action de l'administration**, pour des missions qui le justifient très souvent (opérations de contrôle des pêches ou de contrôle de la sécurité des navires).

- **Renforcer la présence des affaires maritimes sur le littoral et en mer**, dans un contexte de réduction des emplois, par une optimisation des moyens (par le regroupement des moyens et la polyvalence des agents; emploi des personnels navigants à terre quand les conditions ne permettent pas une sortie à la mer).

1.2 La phase expérimentale de création de 6 ULAM (93 – 95) a été suivie d'une **phase de généralisation** progressive à l'ensemble des départements côtiers (95 – 2002). Dix-neuf ULAM ont ainsi été constituées (16 en métropole et 3 outre-mer) au cours de la période 1993-2003, en fonction des possibilités budgétaires de la DAMGM, direction d'emploi.

1.3 Il a pu être noté que cette réforme a reçu (et continue de recevoir) le plein assentiment des personnels concernés et un soutien fort des organisations syndicales, l'intérêt de l'institution rejoignant en l'espèce l'intérêt du corps social ce qui mérite d'être souligné.

2 LA SITUATION ACTUELLE

2.1 Sur les 21 directions départementales ou interdépartementales des affaires maritimes de métropole, 15 disposent aujourd'hui d'une ULAM (2 dans le Finistère). Sur les 6 directions qui n'en sont encore dotées, 4 sont situées sur la façade Normandie-mer du nord (Dunkerque, Boulogne, Le Havre et Cherbourg), la couverture des autres régions étant achevée (à l'exception du département de la Gironde et de la

Haute Corse). 2 des 4 DOM ont également une ULAM (Martinique et Guadeloupe) ainsi que le service des affaires maritimes de Saint Pierre et Miquelon..

- 2.2 Les effectifs des ULAM, faibles au départ et constitués de personnels exclusivement volontaires, ont été progressivement ajustés, à partir de redéploiements d'emplois, principalement à l'intérieur de chaque DDAM et pour l'essentiel provenant de stations maritimes qui ont été fermées et de vedettes de surveillance qui ont été désarmées ou reversées aux ULAM nouvellement constituées (cas général des vedettes de surveillance littorales –VSL- et de 2 vedettes régionales –VR-). Un complément a pu être apporté par des créations d'emplois pour la sécurité des navires, pour atteindre en 2003 137 agents (140 en Effectifs Autorisés, base 2002), soit 6,5 agents en moyenne par unité. En réalité, l'effectif des ULAM varie de 4 agents (Guadeloupe) à 11 agents (Morbihan).

Les chefs d'ULAM sont des cadres B des affaires maritimes. Dans la plupart des cas un cadre A de la DDAM exerce la fonction de « cadre coordonnateur de l'ULAM ».

Les directions départementales non dotées sont, dans la plupart des cas, celles qui n'ont pas eu les capacités de redéploiement interne d'agents, en raison d'un déficit chronique d'emplois budgétaires ou de postes vacants non pourvus. Tel est le cas en particulier des directions départementales de Seine Maritime (Le Havre) et de la Manche (Cherbourg) qui n'ont pas pu constituer leurs ULAM en dépit de projets validés depuis plusieurs années par l'administration centrale.

Ce mouvement ayant eu pour effet d'accentuer la déflation tendancielle des effectifs administratifs des DDAM, il ne serait pas raisonnable aujourd'hui de créer de nouvelles ULAM à partir de nouveaux redéploiements des personnels des services administratifs.

La création de l'ULAM de Gironde (Arcachon) qui était programmée pour 2004 devait être constituée à partir de l'effectif de la VSL *La Girondine* (3 agents), complété du redéploiement des agents des stations encore armées autour du bassin d'Arcachon, solution qui reste à notre sens pertinente, sous réserve d'une étude fine du projet par la DDAM 33.

- 2.3 Les ULAM font partie du dispositif d'ensemble de surveillance et de contrôle propre aux affaires maritimes «DSC» composé, outre les ULAM, des vedettes de surveillance régionales (4 VR en activité), des patrouilleurs (1 en activité et 1 en construction) et des centres régionaux de surveillance et de sauvetage chargés du contrôle opérationnel des moyens nautiques des affaires maritimes (5 CROSS en métropole et 2 outre-mer).
- 2.4 Le DSC des affaires maritimes s'inscrit également dans le cadre général de la coordination de l'action de l'Etat en mer, au côté des moyens de la gendarmerie, de la douane et de la Marine.
- 2.5 Cette nouvelle organisation du DSC a elle même pris place dans un mouvement de modernisation plus global de l'administration des affaires maritimes, engagé depuis 1997 (décret de réorganisation des services des affaires maritimes) dont plusieurs volets ont concerné directement les ULAM:

- **La départementalisation des services déconcentrés**, avec la création dans les DDAM des services « action interministérielle de la mer et du littoral » (AIML). Le service AIML a en charge les fonctions transversales propres au domaine maritime et littoral et les relations entre les différents services de l'Etat qui exercent ces missions (police, gestion du DPM, sécurité alimentaire etc.).

- **La création de la fonction de cadre coordonnateur** qui concerne plus directement la mise en synergie, en interne, des différents services des affaires maritimes : moyens du DSC, centres de sécurité des navires, postes de gendarmerie maritime et la mise en œuvre opérationnelle des ULAM. C'est le chef du service AIML auquel est attribuée dans la plupart des cas la fonction de cadre coordonnateur de l'ULAM. Il s'agit d'une pratique qui ne fait l'objet d'aucune prescription (la fonction de cadre coordonnateur étant précisément définie par une note de service DAMGM du 4 mai 1995).

- **La réorganisation du dispositif de surveillance et de contrôle (DSC)** autour du dispositif hauturier avec les patrouilleurs (45 mètres) et les vedettes régionales (30 mètres), du dispositif littoral avec les ULAM et des centres opérationnels (CROSS).

- **La modernisation des équipements**, notamment des véhicules et des moyens nautiques.

- **Les réformes statutaires** avec la fusion des corps de catégorie B (contrôleurs) et C (syndics des gens de mer), impliquant une plus grande polyvalence des agents, au sein d'une spécialisation en métiers techniques (sécurité et navigation) ou administratifs (administration et droit social); en principe, tous les agents affectés en ULAM relèvent de la spécialité sécurité et navigation.

- **La nouvelle politique d'armement des unités du dispositif de surveillance et de contrôle** des affaires maritimes, instaurée par la circulaire DAMGM 123/AT3 du 30 mai 2001, en cours de mise en œuvre, qui a pour but d'unifier les matériels, les procédures, la formation et l'entraînement des agents.

- **La modification du régime de travail** dans le cadre de la mise en œuvre de l'ARTT, avec un dispositif spécifique aux ULAM.

- **La réforme de la politique de formation initiale et continue** des agents, fondée sur une logique « métiers » avec la mise en place de modules spécifiques pour la sécurité des petits navires ou pour le contrôle des pêches, qui concernent directement les agents des unités littorales.

3 LES MISSIONS DES ULAM

3.1 La note à l'origine de création des ULAM leur conférait 4 missions dont la responsabilité incombe aux services des affaires maritimes:

- **La police de la navigation en zone maritime côtière** (le large revenant au dispositif hauturier). Celle-ci comprenant *la police de la circulation* (au sens du respect du règlement international pour prévenir les abordages, des arrêtés du préfet maritime, des zones de protection particulière, des réglementations sur les rejets des navires etc.) et *la police de la navigation* (au sens de la police de l'immatriculation et du titre de navigation).

- **La police des pêches et des cultures marines:** respect de la réglementation communautaire et de la réglementation nationale ou professionnelle en mer (réglementation technique, accès à la ressource) et à terre (débarquements et commercialisation).

- **L'inspection de sécurité des navires < 24 mètres** (limite de compétence statutaire des contrôleurs des affaires maritimes), comportant les visites périodiques obligatoires (annuelles) des navires de l'Etat du pavillon, en complément de l'action des centres de sécurité des navires. Ces visites sont effectuées selon le niveau des habilitations individuelles des agents (de N1 à N3 pour les agents affectés en ULAM), soit : principalement les visites périodiques de la flotte de pêche < 24 m (environ 6000 navires), des navires professionnels sous permis de circulation, de la plaisance professionnelle et le contrôle des prescriptions.

- **La présence administrative des affaires maritimes** dans les stations maritimes dont l'activité justifiait le maintien, sans nécessiter une ouverture permanente.

3.2 L'évolution des missions depuis 1993

3.31 La police des pêches

Elle comporte deux volets :

I le respect des textes communautaires

Cette mission se caractérise aujourd'hui par un renforcement des exigences communautaires et une très grande complexité de la réglementation (plans de restauration, contrôle de l'effort de pêche, mesures techniques). Celles-ci ont un impact sur les objectifs assignés aux moyens de contrôle et notamment aux ULAM:

- Impact quantitatif (contrôles de l'effort de pêche avec 10% de contrôles approfondis) et qualitatif (technicité des contrôles).

- Impact sur l'organisation de la police des pêches avec la prédominance des contrôles à terre sur les contrôles en mer: contrôles des débarquements sur l'ensemble des points de débarquement du littoral et contrôles documentaires (sur les navires ou à bord des camions).

Dans un contexte de mise en cause, par la commission européenne, de l'exécution par la France de ses obligations en matière de contrôle des pêches (assignation de la France devant la cour de justice de Luxembourg), cette exigence se traduit par une demande forte de résultats concrets de la part du Ministre chargé de la pêche (MAPAR - DPMA) pour qui le volet « contrôle des pêches » constitue justement un axe essentiel d'affirmation de la position française au sein du « Conseil pêche » de l'Union Européenne.

II le respect des réglementations locales

Cette mission concerne en particulier les espèces non soumises à réglementation communautaire mais pour lesquelles les activités de pêche font l'objet de mesures de gestion souvent édictées par la profession elle-même par délégation de la loi (licences, jours de pêche, engins autorisés etc.). Ce deuxième volet représente un effort de surveillance non négligeable dans certains endroits et peut apparaître localement, par exemple au comité des pêches, comme prioritaire, les pêcheurs comptant souvent sur l'administration des affaires maritimes pour faire respecter la réglementation professionnelle.

Sans remettre en cause le rôle des ULAM pour l'application de ces réglementations locales, bien au contraire, ce « conflit » dans l'emploi des moyens (humains et matériels) en matière de contrôle des pêches mériterait sans doute une réflexion d'ensemble et un arbitrage au niveau, soit des « DRAM 4 », soit même de l'administration centrale¹. Cette remarque vaut également pour les autres moyens mis en œuvre par les administrations.

3.32 L'inspection de sécurité des navires

La sécurité des navires est également une priorité forte de l'action de l'Etat, que ce soit au titre de la sécurité des personnes ou de la protection de l'environnement marin, tant pour ce qui concerne les contrôles de « l'Etat du port » que ceux de « l'Etat du pavillon ».

Cette priorité vaut notamment pour la flotte de pêche qui présente un taux d'accidents du travail parmi les plus élevés en France (si ce n'est le plus élevé) et qui a fait l'objet en 2003 d'un « plan de sécurité à la pêche » qui concerne plus directement les ULAM pour son application.

3.33 Les autres missions

Traditionnelles

Les ULAM, au moins dans certaines régions, jouent en été un rôle important en matière de sécurité des loisirs nautiques. À cet égard, si la coordination paraît correctement assurée avec les autres administrations de l'État (marine, gendarmerie, douane), il semble que l'action des moyens mis en place par les maires puisse poser problème quant à la nature des contrôles effectués en terme de compétence juridique et

¹ Cette question devrait au minimum apparaître dans la définition des plans régionaux de contrôle des pêches qui ne sont pas traduits en objectifs opérationnels suffisamment précis pour les moyens de contrôle des affaires maritimes comme des autres moyens de l'Etat.

technique. S'il est peut-être utopique en cette nouvelle période de décentralisation de chercher à mieux encadrer le rôle de ces moyens, cela mériterait réflexion, tant pour éviter des réactions défavorables des usagers que pour répondre aux inquiétudes des agents des ULAM.

Les ULAM peuvent également être mobilisées pour des manifestations exceptionnelles – citons les départs des grandes courses ou des événements comme les essais du Queen Mary II.

Ou nouvelles

Une mission nouvelle semble émerger dans le cadre d'une coopération en cours d'élaboration entre la DAMGM et le ministère de l'écologie et du développement durable, consistant à confier aux services des affaires maritimes et plus particulièrement aux ULAM, l'action de terrain en zone littorale et côtière relevant de la compétence de ce ministère: par exemple la police des zones de protection environnementale, la police des rejets, la surveillance générale du milieu marin etc..

Si la participation des ULAM à cette mission de l'Etat peut être facilement admise dans son principe, il conviendrait toutefois d'en déterminer des objectifs qui restent compatibles avec les moyens mis en œuvre et les missions prioritaires relevant du domaine spécifique de compétence des affaires maritimes. De plus ceci suppose que soient également bien définies les responsabilités respectives des DDAM et des services maritimes de l'équipement dans ce domaine, par concertation entre la DAMGM et la DTMPL.

Au regard des objectifs et des missions qui sont confiés aux ULAM, il est apparu aux missionnaires que leur création et, au delà, l'ensemble des réformes de modernisation des affaires maritimes conduites au cours des dernières années, présente une cohérence globale indéniable.

DEUXIEME PARTIE : L'EFFICIENCE du DISPOSITIF

4 ADAPTATION DES ULAM AUX DIFFERENTES MISSIONS DES AFFAIRES MARITIMES : PERTINENCE DE L'ORGANISATION.

4.1 Adaptation à la mission de contrôle de la filière « pêches et cultures marines ».

4.11 L'organisation en ULAM présente un certain nombre d'avantages pour la mission de contrôle des pêches :

- Par la mise en place d'un personnel spécialisé sur des missions qui le nécessitent par leur technicité (connaissance du milieu et technicité du contrôle des pêches), ce qui est un critère d'efficacité mis en avant notamment, par la commission européenne qui a pu critiquer « a contrario » le manque de qualification des moyens *non spécifiques* de l'action de l'Etat en mer, employés pour des missions de contrôle des pêches.

- Par la continuité de l'action de contrôle des pêches en mer et à terre, soit au sein des ULAM elles-mêmes, soit en relais d'un autre moyen du dispositif de surveillance et de contrôle des affaires maritimes ou, éventuellement, d'un autre moyen de l'Etat coordonné par le CROSS. En ce sens, l'organisation des ULAM répond bien à la nouvelle orientation du contrôle des pêches tournée vers le renforcement des contrôles à terre, demandée par la DPMA.

- Par l'accroissement de la disponibilité opérationnelle des moyens des affaires maritimes résultant de l'organisation et du régime de travail des ULAM : travail en équipe, instauration d'une gestion collective et annuelle du volume de travail de l'unité, avec des obligations de travail de nuit ou de dimanche et jours fériés. Au dire des autorités d'emploi et des personnels eux-mêmes, la disponibilité des équipes de contrôle au sein des ULAM est sans commune mesure avec celle de l'organisation antérieure en *stations maritimes* et *vedettes locales de surveillance*.

4.12 D'autre part, le rattachement des ULAM aux services Action Interministérielle de la Mer et du Littoral (AIML) des directions départementales des affaires maritimes, facilite leur intégration dans le dispositif d'action interministérielle de l'Etat. Il permet de développer des relations de coopération avec les services des différentes administrations qui peuvent être amenés à participer à la mission de contrôle des pêches (gendarmerie, DRCCRF, douane, DSV) **dont les ULAM devraient constituer le maillon central**, ce qui n'est pas toujours suffisamment le cas.²

Le directeur des pêches a souligné, à cet égard, l'importance qu'il attachait, quelles que soient les coopérations inter-services déjà mises en place, à disposer au sein

² On peut toutefois craindre à cet égard des réactions des autres administrations, le rattachement de l'ULAM au chef du service AIML pouvant donner à ce dernier une fonction de « juge et partie » quand il doit arbitrer dans le choix des moyens, entre ceux dont il a la responsabilité directe (l'ULAM) et ceux des autres administrations. Le désir – parfaitement justifié – de l'administration des affaires maritimes à tous niveaux, que l'AIML reçoive une délégation accrue du préfet maritime pourrait accentuer ce risque de conflit si il n'était pas validé par le plus haut niveau interministériel (SG-mer).

des affaires maritimes, d'un service référent en matière de contrôle des pêches. Ce rôle qui est induit de l'organisation instaurée par la circulaire interministérielle sur le contrôle des pêches (CM – 4.75 SG du 08/09/00) est bien appliqué pour les moyens en mer coordonnés par les CROSS. Il mériterait cependant d'être réaffirmé et sans doute explicité pour les actions de contrôle en zone littorale (en mer et à terre) qui ne sont pas suivies par les CROSS. Cette tâche incomberait *naturellement* au cadre coordonnateur, sous la responsabilité du directeur des affaires maritimes chargé de la police des pêches³.

4.13 Il a été noté également que la présence de postes de gendarmerie maritime au sein des DDAM pouvait renforcer l'efficacité du dispositif, dans la mise en œuvre de l'action pénale, sous réserve d'une clarification des conditions d'emploi de ces personnels. Il apparaît ainsi que le rôle des gendarmes maritimes au sein de l'administration maritime, n'est plus désormais réellement justifié qu'au regard d'une procédure spécifique d'engagement de l'action pénale en matière d'infractions maritimes organisée par les parquets en fonction de l'expertise apportée (l'exemple donné dans le Morbihan est à ce titre très significatif), et non pour des actions de police sur le terrain remplies par les unités littorales des affaires maritimes⁴.

Le renforcement important du maillage des brigades de gendarmerie maritime pourrait dès lors conduire à revoir cette présence dans certains départements où le poste « affaires maritimes » de gendarmerie ne serait plus justifié et permettre, de la sorte, le redéploiement des effectifs ainsi dégagés au sein des unités de contrôle des affaires maritimes (ULAM). Ceci a déjà été pour partie engagé, avec la réduction du nombre de gendarmes maritimes mis pour emploi dans les directions des affaires maritimes (ils sont 30 aujourd'hui pour plus de 80 au début des années 1980) et le relèvement de leur qualification (grade et qualité obligatoire d'OPJ) mais sans qu'une politique ait été clairement exprimée et avec des situations très diverses selon les régions.

A l'évidence, le type d'organisation des ULAM apparaît bien adapté aux spécificités et aux exigences de la mission de contrôle des pêches (et des cultures marines).⁵

NOTA : Les arguments développés pour la police des pêches sont reproductibles pour l'ensemble des missions de contrôle en mer et à terre, relevant de la « police spéciale » confiée aux services des affaires maritimes, notamment la police de la navigation en zone côtière, qui présentent, dans leur globalité, les mêmes caractéristiques de

³ Sous réserve de l'observation en note 2 P 10.

⁴ L'instruction interministérielle du 21 novembre 1980 sur l'organisation et le service des brigade et poste de gendarmerie maritime détachés dans les services des affaires maritimes est en refonte. A noter dans l'article 1 de l'arrêté du 10 octobre 1997 relatif à l'organisation et au service de la gendarmerie maritime : "elle (gendarmerie maritime) est placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine" et "... elle (gendarmerie maritime) concourt, en mer et sur le littoral, en liaison avec les autres formations de la gendarmerie et tous autres organismes compétents, à l'exécution des lois, décrets...."

⁵ Voir toutefois la nécessité de clarification exprimée en 3.2 ci-dessus

technicité. Les ULAM constituant, à ce titre, l'administration de contrôle de référence, disposant de la compétence, pouvant être «diffusée» à l'ensemble des services de l'Etat agissant en mer. Ceci suppose une réflexion qui pourrait aboutir à des compléments au décret en cours de modification sur le rôle et les pouvoirs du préfet maritime.

4.2 Adaptation à la mission d'inspection de la sécurité des navires.

4.21 Les critères de forces mis en évidence pour la mission de police des pêches sont apparus moins probants pour l'inspection de sécurité des navires. Deux arguments contraires ont été avancés:

- D'une part, la grande technicité des tâches d'inspection de sécurité des navires qui se heurte au concept de pluralité des missions de contrôle des ULAM et milite, au contraire, pour l'accomplissement de ces inspections exclusivement dans le cadre spécialisé des Centres de Sécurité des Navires (développement d'une culture professionnelle, qualité de la documentation, auto-contrôles etc.).

Cette opinion est assez largement partagée par les chefs de CSN rencontrés et par certains agents de contrôle, y compris au sein des ULAM. Elle rejoint l'idée de la « démarche qualité » initiée par la DAMGM qui doit aboutir, à terme, à la certification des CSN mais ne pourra probablement pas inclure les inspections conduites hors du périmètre des centres.

- D'autre part, l'organisation opérationnelle des ULAM (fondée sur la souplesse d'emploi et le caractère aléatoire des missions) qui se concilierait mal avec la programmation des tâches d'inspection.

L'état d'esprit même de l'activité de contrôle des ULAM, de type répressif, est opposé à celui d'inspection des CSN, de type préventif et de conseil. Il est un fait que les actes des inspecteurs des CSN se traduisent par la délivrance (ou la non délivrance) d'un titre de sécurité mais rarement (jamais) par la rédaction d'un procès-verbal d'infraction, bien qu'ils soient habilités pour le faire.

4.22 Ces objections trouvent d'autant mieux écho que les deux types de service coexistent et fonctionnent « en parallèle » sans qu'une véritable stratégie d'organisation ait pu être relevée pour l'accomplissement de cette mission partagée entre plusieurs acteurs. Il apparaît plutôt que la participation des ULAM aux tâches de sécurité tiendrait davantage du circonstanciel et de l'adaptation « au fil de l'eau » (niveau des effectifs respectifs des services et qualification personnelle des agents affectés dans les unités, voire choix personnel des agents des unités) que d'une réflexion d'organisation.

L'augmentation importante et récente des effectifs des CSN a eu par ailleurs pour effet d'en limiter la portée, les centres disposant désormais globalement des effectifs nécessaires pour accomplir leurs tâches d'inspection des navires.

La participation des ULAM aux visites de sécurité ne représente d'ailleurs plus, globalement, qu'une vingtaine d'agents - équivalent plein temps - de catégorie B ou C (soit 1 à 2 agents par CSN); mais il est vrai, inégalement répartis, certains centres n'ayant aucun agent de catégorie B ou C et ayant un besoin impératif des ULAM pour

effectuer les visites de petits navires ou de flottilles dispersées et difficilement accessible (cas des îles notamment, ou des navires sur rade).

Les ISN de catégorie A devraient pouvoir se consacrer aux seules visites relevant de leur niveau de qualification dont le volume ne va pas manquer d'augmenter (exigences nouvelles et ... RIF) **et** à la fonction d'encadrement des personnels de catégorie B et C en ULAM ou en station, insuffisamment remplie⁶.

4.23 Pour autant, les objections avancées ne sont pas apparues rédhibitoires à l'exécution de missions d'inspection des navires par les ULAM qui apportent deux avantages majeurs, en terme d'optimisation des moyens (polyvalence des tâches et mobilité) et en matière de contrôle « actif » de la sécurité des navires, c'est à dire de contrôle des navires en en condition d'exploitation et de contrôle des prescriptions (par opposition au contrôle « passif » effectué lors de la visite annuelle), sujet particulièrement sensible pour la flotte de pêche.

4.24 Certains chefs d'ULAM ont également fait ressortir combien il était difficile, vis-à-vis des **mêmes** équipages de navires de pêche, d'être à la fois celui qui établit les prescriptions en matière de sécurité lors de la visite, celui qui contrôle le respect de ces prescriptions entre deux visites et celui qui, par ailleurs verbalise les infractions aux règlements de pêche.

A contrario, la fonction de contrôle, entre deux visites, du respect des prescriptions émises lors d'une visite est une fonction précieuse en matière de sécurité pour laquelle les ULAM sont sans doute irremplaçables. Mais pourraient-elles continuer à l'assurer correctement si elles perdaient la compétence acquise lors des visites périodiques ?

Il est suggéré à cet égard que le maintien de la fonction d'inspection de sécurité par les agents des ULAM soit réaffirmée avec force dans une instruction DAMGM pour bien clarifier la position des agents, compte tenu des interrogations que se posent certains.

Sans être particulièrement adaptées à la mission d'inspection de la sécurité des navires, au sens des visites périodiques obligatoires, qui pourrait sans doute trouver avantage à être exercée dans le cadre unique de l'organisation des centres de sécurité des navires, il apparaît cependant, que si les ULAM ont été utiles pour l'optimisation des moyens des affaires maritimes, elles ont aussi permis le développement d'une mission spécifique de police de la sécurité des navires qui n'est pas remplie par les CSN.

Cette mission ne pouvant par ailleurs être valablement conduite que sous réserve de la mise en place d'une organisation qui assure l'acquisition et le maintien des compétences des agents qui l'exercent.

⁶ Situation générale également constatée dans le cadre des audits des CSN conduits par l'IGSAM.

NOTA : D'une manière plus générale, il est apparu possible et sans doute nécessaire, d'améliorer sensiblement la synergie entre les centres de sécurité des navires et les autres services des affaires maritimes (DDAM, CROSS), ce qui est d'ailleurs l'une des fonctions du cadre coordonnateur.

À titre d'exemple il serait utile que les CROSS connaissent le programme d'activités des ULAM de façon à pouvoir faire plus facilement à elles en cas de besoin urgent

En matière de sécurité, CSN et ULAM devraient être complémentaires ; la plupart des arguments contraires avancés tiennent au souci d'indépendance respective qui s'avère en réalité peu pertinent, et au recul devant la mise en place d'organisation complexe de coopération. Il n'en reste pas moins vrai que la nature des interventions est différente et qu'elle ne doit pas conduire à un double isolement fonctionnel et culturel des services spécialisés.

4.3 Adaptation à la tenue des permanences des stations maritimes.

Cette dernière mission est sans doute celle qui est apparu la moins pertinente au regard du mode d'organisation des ULAM, du fait:

- De l'absence de véritable technicité dans les tâches administratives de proximité et d'accueil qui restent confiées aux stations maritimes.
- D'une organisation du fonctionnement de ces stations sous un régime de permanence temporaire planifiée et individuelle des agents, sans rapport avec le régime de travail collectif des unités de surveillance qui s'en trouve perturbé (par l'induction d'un déficit de personnel pour constituer les équipes de contrôle).

De fait, cette permanence, généralement exercée par les anciens agents des stations maritimes réaffectés dans les unités littorales, est ensuite progressivement abandonnée. Elle ne perdure que « par défaut », lorsque le maintien d'une permanence partielle apparaît encore nécessaire et faute d'autre catégorie de personnel pour s'en acquitter ou « par habitude », lorsqu'un agent affecté dans une ULAM souhaite conserver une partie de son travail dans sa station d'origine.

On ne doit pas oublier l'aspect subjectif et presque affectif des anciens « stationnaires » dont les relations avec les « usagers » n'avaient rien du caractère froid qu'on reproche souvent aux rapports entre fonctionnaires et public et qui peuvent – en forçant le trait – avoir le sentiment d'abandonner leur public attiré en quittant leur station. Il est suggéré de considérer qu'il s'agit là d'une situation temporaire qui disparaîtra d'elle-même avec le temps sans qu'on cherche à accélérer le processus.

Cas typique de l'ULAM du Var, récemment créée et qui consacre près de 50% de son potentiel au maintien de permanences 2 journées par semaine dans 3 stations maritimes pour lesquelles le maintien d'une ouverture, hors période estivale, Ne trouve pas de justification évidente, selon les agents concernés eux-mêmes.

La question du « niveau » de service de proximité à maintenir par l'administration des affaires maritimes pour le meilleur service aux usagers, des moyens et du mode d'organisation le plus approprié pour y répondre, doit sans doute être reposée pour l'ensemble des directions départementales. Mais il n'est pas apparu pertinent qu'elle le soit dans le cadre d'organisation des ULAM, sauf exception.

5 EFFICACITE DU DISPOSITIF DES UNITES LITTORALES

L'appréciation de l'efficacité du dispositif des ULAM peut être abordée « dans l'absolu », c'est à dire en terme de rendement ou dans une approche de type « coût-efficacité » ; elle peut l'être aussi « en relatif », c'est à dire par rapport à un autre mode d'organisation possible, à moyens équivalents.

5.1 Appréciation «coût-efficacité» des ULAM

5.11 La mesure de l'efficacité des ULAM pose, comme pour tout service public, le problème des éléments de mesure ou des indicateurs pertinents. L'autorité d'emploi (DAMGM) dispose d'un certain nombre de relevés statistiques d'activité qui autorisent une appréciation quantitative globale du fonctionnement des ULAM (*reproduits dans les tableaux annexés*).

Ces relevés indiquent ainsi :

- Que la plus grande part du temps de travail des ULAM (>75% en moyenne) est consacrée aux tâches de terrain, ce qui est bien leur vocation ; celles-ci étant partagées entre les tâches de contrôle et l'inspection des navires. La part consacrée aux autres tâches est résiduelle (permanence en stations, tâches administratives diverses, permis plaisance etc.).

Avec 3500 visites de sécurité effectuées en moyenne chaque année, les ULAM ont ainsi en charge environ 50% de la flotte des navires concernés, essentiellement la flotte de pêche des moins de 12 mètres⁷.

-

Cette répartition du temps d'activité des ULAM apparaît conforme à l'objectif général fixé et aux priorités accordées par les autorités d'emploi (DAMGM et DPMA).⁸

- Que les ULAM exercent leurs missions pour 80% à terre et pour seulement 20% en mer. Le temps passé en mer peut paraître faible mais il est en rapport avec la répartition des missions (visites de sécurité et contrôle des pêches renforcé à terre).

La question qui se pose est celle de la rentabilité des investissements en moyens nautiques qui sont finalement peu, ou assez peu, utilisés. Elle est particulièrement criante pour les 4 vedettes des ULAM de Méditerranée du programme « *Telesto* » qui ne sont utilisées qu'environ 200 heures par an pour un investissement unitaire de 600000€ (pour des raisons, il est vrai, qui tiennent également au niveau inadapté de l'effectif de deux d'entre elles, et probablement aussi à la qualification nautique des équipages... – *ULAM de Nice et Martigues*-).

Ce constat plaide pour une politique de moyens nautiques des ULAM plutôt légers, peu coûteux et faciles d'emploi, ce qui est généralement le cas mais pourrait être

⁷ Sous réserve de l'observation mentionnée au paragraphe

⁸ voir toutefois, en ce qui concerne le contrôle des pêches la remarque en 3.2

davantage systématisé. **En tout état de cause l'adéquation entre le moyen nautique, les conditions d'emploi et les effectifs des ULAM doit être réexaminé pour éviter les situations manifestement aberrantes** (*cas en particulier des ULAM 06 et 13*).

À cet égard, les réflexions approfondies menées par le cadre coordonnateur du Morbihan et celles qui ont porté dans ce département sur les moyens nautiques les plus appropriés à la mission de l'ULAM mériteraient de faire l'objet de débats tant entre cadres coordonnateurs qu'entre chefs d'ULAM, sous l'égide de la DAMGM. En effet il faut déterminer dans une telle politique ce qui tient à la personnalité du cadre coordonnateur et des agents de l'ULAM – trouvera-t-on partout des agents prêts à suivre la formation des commandos de marine ? – et ce qui pourrait être généralisé.

5.12 Cependant, pour intéressants qu'ils soient, les chiffres bruts disponibles ne permettent pas de répondre de façon certaine à la question sur l'efficacité de l'organisation par rapport aux missions confiées, faute principalement d'une définition suffisamment précise des objectifs et des résultats attendus, en fonction des moyens affectés.

Pour les visites de sécurité, les calculs globaux effectués lors de l'audit, sur la base du nombre de visites effectuées et du temps de travail qui y serait consacré par les différentes unités, ne présentent pas la cohérence nécessaire pour être retenus. Il n'est en particulier pas possible, faute d'éléments, de comparer l'efficacité des visites effectuées dans le cadre des ULAM avec celles effectuées dans le cadre des CSN (ou par des agents affectés en station).

Pour les contrôles en général, et le contrôle des pêches en particulier, les objectifs opérationnels ne sont simplement pas fixés aux différentes unités littorales.

5.13 Quoi qu'il en soit, les chiffres communiqués attestent d'une activité certaine en matière de contrôle des pêches comme d'inspection de sécurité des navires par les ULAM.

Celles-ci affichent par ailleurs un bon taux de présence sur le terrain, ce qui était l'un des objectifs recherchés par l'administration des affaires maritimes lors de leur création.

5.14 Il a été relevé également que l'activité apparente des ULAM était parfois inégale, mais sans que les raisons de la variabilité des résultats statistiques n'ait été corrélée avec les particularités géographiques, les moyens des unités, les effectifs, les qualifications etc., pour être réellement significative.

Une comparaison sommaire de l'activité de 4 ULAM a, au contraire, semblé montrer qu'après corrélation, les résultats pondérés des différentes ULAM étaient en fait assez proches (*annexe 2, tableau 7*).

Quelques ULAM présentent toutefois un niveau d'activité manifestement faible, globalement ou dans un secteur particulier d'activité, qui est plutôt le signe d'un dysfonctionnement à évaluer plus précisément dans le cadre du contrôle hiérarchique que la marque d'une organisation inappropriée.

La définition et la mise en place d'indicateurs de gestion (objectifs opérationnels et indicateurs de résultats) doit donc être une priorité des différents niveaux d'autorité (mission de contrôle des pêches, DRAM4, DDAM). Avec ces réserves, aucun élément n'a permis de mettre en doute l'efficacité globale d'un système qui rend les services attendus des autorités d'emploi, à un coût assez minime en effectifs (7 agents) et en fonctionnement (15000€ en moyenne par unité) par département littoral doté d'une ULAM.

5-2 Parmi les éléments apparents de frein à l'efficacité des ULAM, un certain nombre de facteurs ont pu être relevés lors de l'audit:

- **Un effectif insuffisant:** à l'évidence un effectif inférieur à un seuil minimal (estimé à 7 agents) ne permet pas l'organisation du travail au sein des ULAM ; constitution des équipes, disponibilité opérationnelle, répartition des missions.

Cas de 6 ULAM au cours des trois dernières années ou de l'ULAM 14 depuis sa création en 1993 et jusqu'en 2003 où l'effectif a été porté de 5 à 8 agents.

- ... **ou insuffisamment qualifié**, dans le domaine de la sécurité des navires (ISN Niveau 3 souhaitable), de la conduite des embarcations (Permis de Petite Navigation nécessaire) ou de la mécanique marine.

Cas général des ULAM de Méditerranée lors de la mise en place du programme des vedettes de 17 mètres conduisant à la sous utilisation des vedettes.

- **Des moyens matériels inadaptés:** principalement les moyens nautiques, qui n'ont pas toujours paru au standard souhaitable ou adaptés aux conditions locales d'utilisation ou aux personnels des unités, voire des défauts de conception comme le dispositif de mise à l'eau de l'annexe du moyen nautique de l'ULAM 13.

Situation d'un grand nombre d'unités lors de leur constitution à partir des moyens existants mais en cours de normalisation.

- **Des moyens de fonctionnement insuffisants** qui peuvent être cohérents en période normale mais qui peuvent rapidement conduire à l'arrêt inacceptable des missions en période de régulation budgétaire.

Situation enregistrée notamment au début de l'été 2003 pour l'ensemble des moyens nautiques des affaires maritimes.

- **L'absence de cadre coordonnateur** ou l'exercice partagé de cette fonction d'encadrement avec d'autres tâches ne relevant pas du service AIML.

Situation de 6 ULAM en 2003 : départements 14, 35, 44, 85, 2A et SAM Saint Pierre.

- **L'insuffisance d'encadrement et de suivi de la mission d'inspection de sécurité des navires**, telle que devant être prévue dans le cadre des conventions d'objectifs à arrêter entre les CSN et les DDAM.

Cas de 8 ULAM qui n'ont pas de convention signée, ni d'encadrement bien organisé de leur activité d'inspection par leur CSN de rattachement.

De réelles marges d'amélioration ont donc été perçues qui relèvent d'une part d'ajustements, à la marge, des moyens affectés aux ULAM (mais qui sont cependant difficiles dans un contexte restreint particulier à l'administration des affaires maritimes), d'autre part du renforcement du pilotage des services par l'ensemble de la chaîne d'encadrement.

5-3 Efficacité « en relatif » des ULAM

L'appréciation « en relatif » des ULAM est, par contre, plus aisée, dans la mesure ou la comparaison entre les différents systèmes qui continuent de coexister, est encore possible.

5.31 Ainsi, en matière de « polices spéciales » et, plus particulièrement de police des pêches, les résultats des ULAM (lorsque celles-ci disposent des moyens matériels et humains nécessaires) sont indéniables. Ils apparaissent, de fait, bien supérieurs aux autres types d'organisation des affaires maritimes encore en place (ou récemment abandonnés), de type « stations maritimes » et « vedettes régionales », ou encore aux dispositifs d'autres administrations (notamment les brigades nautiques de la gendarmerie dont les faibles résultats en matière de police des pêches sont soulignés par l'autorité responsable de la mission).

L'exemple des départements de la Manche et du Morbihan sont à cet égard significatifs :

- Dans la Manche, l'absence d'ULAM est ressentie comme un handicap lourd en matière de contrôle des pêches par le DDAM, mais aussi par les organisations professionnelles (CRPM et CLPM) et les élus (Conseil général), en dépit de l'existence de stations maritimes à Saint Vaast et à Granville, ainsi que d'une vedette régionale à Cherbourg, mais aussi de moyens importants de gendarmerie maritime et d'autres administrations de l'Etat (gendarmerie départementale, douanes).

- Dans le Morbihan, sur la totalité des procédures maritimes transmises aux parquets de Lorient et Vannes (soumises systématiquement par le procureur de la république à l'avis des affaires maritimes) : 76% ont été établies par l'ULAM 56 (qui ne représente qu'environ 10% du potentiel théorique de surveillance); 10% par la

Brigade de Surveillance Littoral de la gendarmerie maritime; 4% par les brigades territoriales de la gendarmerie départementale; 6% par le patrouilleur de gendarmerie maritime Epée; 4% par les autres moyens ou services de l'Etat : VR des affaires maritimes Armoise, VR des douanes, autres moyens navals de la Marine, etc. Mais il faut sans doute déterminer (voir 5. 11 ci-dessus) ce qui relève de l'organisation et ce qui relève de la compétence personnelle du cadre coordonnateur – compétence particulière qu'il faudrait sans doute généraliser.

Pour ces missions, l'existence d'une ULAM, unité de terrain de l'administration «compétente» en terme de métier et de responsabilité globale du secteur, apparaît comme un élément essentiel du bon accomplissement du service public.

5.32 Pour la mission d'inspection de sécurité des navires, l'appréciation est plus mesurée. Il semble, sur ce point, que l'affectation dans les CSN du temps-agent dévolu à cette mission au sein des ULAM (estimé à une vingtaine d'agents de catégorie B ou C), serait autant efficace, voire plus efficace, en terme quantitatif et, surtout, qualitatif pour le contrôle et la délivrance des titres de sécurité (visites périodiques obligatoires).

Pour autant, il est apparu très clairement lors de l'audit que les ULAM restaient indispensables pour effectuer certaines visites de navires peu accessibles aux agents des CSN (îles, ports éloignés des centres, flottilles dispersées etc.), mais aussi pour effectuer les contrôles de sécurité « hors visites périodiques » qu'elles sont seules à pouvoir exercer : contrôles des prescriptions et contrôles des conditions d'exploitation des navires.

Dans ces conditions, le maintien des ULAM dans le dispositif de contrôle de la sécurité des navires est au minimum nécessaire en terme de maintien des qualifications des ISN qui y sont affectés, à condition qu'ils effectuent ces missions dans un contexte fonctionnel approprié, c'est à dire sous le contrôle des CSN, tel qu'il est prévu par l'instruction sur les ULAM mais insuffisamment appliqué.

Globalement, l'efficacité des ULAM est apparue incontestable pour les missions de police spéciale qui relèvent de la compétence de l'administration des affaires maritimes, par rapport aux dispositifs antérieurs de cette administration (stations maritimes et unités nautiques locales), mais aussi par rapport aux moyens « non spécifiques » de l'action de l'Etat en mer.

Les ULAM, par leur constitution, apportent la compétence de référence utile à l'ensemble des moyens de l'Etat qui interviennent en mer et sur le littoral. L'existence d'une compétence « sécurité des navires » au sein des ULAM apparaît en ce sens comme un élément important de l'efficacité globale du dispositif.

6 CONCLUSIONS : PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

En conclusion de l’audit, six propositions et recommandations peuvent être formulées.

6.1 En premier lieu, il peut être proposé de **poursuivre le programme d’implantation des ULAM**, selon les possibilités de déploiement des effectifs nécessaires, en affectant une priorité aux services pour lesquels la mission de police des pêches apparaît la plus prégnante: Boulogne, Cherbourg, Arcachon, Le Havre.

6.2 Cette implantation doit évidemment être conduite en tenant compte des autres moyens de contrôle des affaires maritimes (vedettes régionales) et, le cas échéant, d’autres administrations, à condition toutefois que les règles d’emploi des dits moyens soient clairement définies.

En ce sens, **des précisions sur le rôle de coordination des directeurs des affaires maritimes en zone littorale (en mer et à terre) gagneraient à être apportées dans les domaines des polices spéciales relevant de la compétence des affaires maritimes**, comme cela a été évoqué lors de l’entretien avec le représentant du Secrétaire Général de la Mer.

6.3 La difficulté principale rencontrée pour la création de ces ULAM vient de l’absence de réserve de personnel pour en constituer le noyau de départ, ces directions ne disposant pas (ou plus) de stations maritimes actives et se trouvant plutôt en situation de sous-effectif chronique de personnels administratifs.

En fait, **le « besoin d’ULAM » traduit également, en la circonstance, un besoin net mais limité en personnel qu’il paraît inévitable de satisfaire et que seul pourrait abonder le redéploiement de personnels des vedettes régionales encore en fonction** après la mise en service du second patrouilleur (notamment la *VR ORIGAN – 17 agents* - basée à Boulogne sur mer, pour la constitution des ULAM 62, 76 et 50).

6.4 La poursuite du programme ULAM doit s’accompagner d’une **politique claire des moyens** :

- En effectifs : l’effectif minimal pour un fonctionnement correct des ULAM doit être fixé (à 7 agents ?) et tenu.

- En moyens matériels : la politique d’équipement nautique des ULAM doit être redéfinie et mieux adaptée aux conditions d’emploi (missions, effectifs, environnement).

- En moyens de fonctionnement : le niveau des moyens de fonctionnement doit évidemment accompagner la constitution des ULAM et être maintenu par la suite,

en évitant des mesures de régulation budgétaires qui ont un impact direct sur le fonctionnement opérationnel des unités.

6.5 Il est recommandé également de **redéfinir les missions des ULAM** (mise à jour de l'instruction provisoire de 1993) :

- En recentrant l'action des ULAM sur les missions de contrôle dans l'ensemble des domaines de police spéciale des affaires maritimes.
- En maintenant la mission d'inspection de sécurité des navires, en complément de l'action des CSN et dans une optique de maintien des qualifications.
- En abandonnant à terme, sauf exception à justifier, la mission de permanence des stations maritimes qui n'apparaît pas adaptée au mode d'organisation des ULAM et dont la finalité elle-même mériterait d'être réévaluée.
- En conservant au dispositif la souplesse d'organisation qui a permis une bonne optimisation des moyens en adoptant l'organisation locale adaptée au profil des missions dans chaque département et aux autres moyens en place, sans pour autant nuire à la cohérence d'ensemble.

6.6 Il est également recommandé de **renforcer le pilotage** d'ensemble du dispositif :

- Par la fixation des objectifs opérationnels attendus dans les différents domaines d'intervention des ULAM, en tenant compte des moyens affectés et des spécificités géographiques.
- Par la mise en place d'indicateurs de gestion (mesure de l'activité et des résultats).
- Par le renforcement du pilotage au niveau régional (politique du contrôle des pêches et de la sécurité maritime) et départemental (nomination d'un cadre coordonnateur auprès de chaque ULAM, mise en place d'un contrôle de gestion).
- Par l'amélioration de la formation des agents dans les différentes spécialités mises en œuvre dans les ULAM (sécurité des navires et police des pêches principalement).
- Enfin, il est également recommandé d'organiser, sous l'égide de l'administration centrale des réunions :
 - de l'ensemble des cadres coordonnateurs,
 - de l'ensemble des chefs d'ULAM,
 - de ces deux catégories ensemble.

En effet les nombreuses spécificités notées d'une DDAM à l'autre mériteraient d'être confrontées pour que chaque ULAM bénéficie de l'expérience des autres.

Rapport d'audit sur les Unités littorales des Affaires Maritimes

(ULAM)

JANVIER 2004

ANNEXES

ANNEXE I**LISTE des PERSONNES ENTENDUES**

SG-mer : M. l'Amiral COT, secrétaire général adjoint
 M. l'AG2AM ESCAFFRE, chargé de mission
 M. le CC1M VERDEAUX, chargé de mission

DAMGM : M AYMERIC, directeur
 M. NOEL, sous-directeur des affaires territoriales,
 M. BERDER, sous-directeur de la sécurité maritime
 M. Le LIBOUX, chef du bureau SM2
 M. DENAMUR, chef du bureau AT3

DPMA : M. SORAIN, directeur
 M.LEGROUX, directeur-adjoint
 M. LIGEARD sous-directeur des pêches
 M. ESCLAPEZ chef de la MCP

Services déconcentrés :

M. LURTON, directeur départemental délégué 44
 M. BATAILLE, chef du service AIML 44, cadre coordonnateur ULAM
 M. Le GORREC, chef du CSN de Nantes saint-Nazaire
 M. MITTON, directeur départemental 83
 M. DEJARDIN, directeur départemental délégué 13
 M. DIAMENTE, chargé de l'antenne 83 du CSN de Marseille
 M. ABALLEA, chef du service AIML 13, cadre coordonnateur ULAM
 M. SANLAVILLE directeur départemental 50
 M. Le MOAN ISN à l'antenne 50 du CSN de CAEN
 M. LABBE, chef de la station de Saint Vaast
 M. SELLIER, chef du service AIML 56, cadre coordonnateur ULAM
 M. GARAPIN, directeur départemental 29
 Mlle SIBILLOTTE, cadre coordonnateur ULAM 29
 M. KERNEIS chef du CSN de Concarneau
 M. Le BAS chef du CSN de Brest (pi)
 M. PERRIN directeur départemental 35
 M. BEISSER, chef du CSN de Saint Malo
 M. Le MANACH chargé de l'antenne 22 du CSN de Saint Malo et cadre
 coordonnateur ULAM 22
 MM. les chefs d'ULAM et personnels des ULAM 44,83,13,56,29,35

Autres personnalités :

M. VINCENT, secrétaire général CGT personnels mer
 M. GODEC, chef de l'ULAM 17, au titre de son activité syndicale
 CGT

ANNEXE 2 : BILANS D'ACTIVITE

Extraction des données statistiques AT3

Tableau 1 : Nombre de contrôles effectués

Nbre contrôles Dates										
	2003- 6 mois	2002-	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	
ULAM 06	242	499	709	988	1344	1530	2627	2694	1507	
ULAM 13	0	0	750	1 374	1743	2658	3905	3084	2019	
ULAM 14	1 089	2 222	2 870	3 001	1949	2009	1323	1537	1440	
ULAM 17	1 035	3 845	2 584	2 220	2451	2171	2398	2928	4258	
ULAM 22	8 066	5 760	9 901	8 444	7947	5124	5320	5712	6312	
ULAM 29	2146	2 781	4 192	4 078	5589	4266	4904	3796	3480	
ILAM 34/30	916	1 575	1 641	2 479	952	1927				
ULAM 35	390	1 070	1 254	1 200	1779	1273	1545	1338		
ULAM 44	1 221	2 392	1 615	1 841	4347	2642	3540	3610	4079	
ULAM 56	1 385	2 139	2 256	2 914	1344	3829	4681	3543	2520	
ULAM 64/40	0	102								
ULAM 66	90	1 273	1090	1437	1509	2218	2846	3072	2945	
ULAM 83	192	319								
ULAM 85	1 343	1 037	2434	2239	3303	3604	6483	5249	6474	
ULAM 2A	93	409	208	341		537				
ULAM 972	210	879	569	1047						
Total	18 479	26 302	32 073	33603	32913	33788	39572	36559	35044	

Tableau 21 : Nombre de procès verbaux

P-V Indicat. Dates										
	2003-	2002-	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	
ULAM 06	42	53	113	100	152	87	166	262	72	
ULAM 13	0	0	82	89	124	71	119	99	106	
ULAM 14	44	47	62	85	48	55	51	76	87	
ULAM 17	63	163	259	147	188	151	175	221	393	
ULAM 22	113	91	222	167	211	198	224	285	389	
ULAM 29	49	133	104	101	83	142	121	63	92	
ILAM 34/30	64	106	250	129	96	85	63	92		
ULAM 35	27	77	48	83	167	86				
ULAM 44	68	158	238	132	199	123	135	150	165	
ULAM 56	89	208	243	156	152	244	230	116	81	
ULAM 64/40	0	11								
ULAM 66	6	136	131	182	125	87	154	162	136	
ULAM 83	22	63								
ULAM 85	34	42	84	86	350	282	378	184	136	
ULAM 2A	29	69	42	138						
ULAM 972	39	165	82	87						
Total	689	1522	1960	1682	1743	1674	1816	1710	1660	

Tableau 3 : Nombre de visites sécurité

Visites sécurité									
Indicat.	2003-	2002-	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Dates	(6 mois)								
ULAM 06	123	243	209	312	231	183	166	308	125
ULAM 13	0	0	89	329	866	820	999	1418	939
ULAM 14	58	177	241	115	100	162	201	127	190
ULAM 17	70	46	124	151	417	484	405	495	682
ULAM 22	133	339	459	521	402	435	451	589	803
ULAM 29	46	127	110	76	45	138	220	206	394
ILAM 34/30	177	234	185	313	425	583			
ULAM 35	76	131	155	110	129	226	88	156	
ULAM 44	13	98	239	234	371	282	211	253	226
ULAM 56	155	369	297	482	541	498	475	735	457
ULAM 64/40	0	4							
ULAM 66	113	84	137	103	146	59	197	269	354
ULAM 83	421	574							
ULAM 85	35	76	152	120	50	36	26	98	147
ULAM 2A	123	119	117	79	103	30			
Total métropole		2621	2514	2945	3826	3936	3439	4654	4317
ULAM 972	315	914	767	474	195				
Total	1 858	3 535	3 281	3 419	4021	3936	3439	4654	4317

Tableau 4: Répartition du temps d'activité

Temps agent	2002		2001		2000		1999
Total	123000	100%	142000	100%	128000	100%	96000 100%
Dont : nuit	4651	4%	6000	4%	6800	5%	4000
Jours	5500	4%	8000	6%	8800	7%	
fériés							6000 6%
Mer	23000	19%	32000	22%	14000	11%	21500 22%
Terre	100000	81%	110000	78%	114000	89%	74500 78%
Dont (évaluation):							
contrôles	30000	30%	35000	31%	35500	31%	
visites	28000	28%	26000	23%	28000	21%	
sécurité	8000	8%	7200	6%	10000	7%	
accueil	18000	18%	23000	20%	24000	18%	
trajets	16000	16%	18800	17%	16500	14%	
gestion							

Tableau 5 : Activité comparée de 4 ULAM
(moyenne sur la période 2000-2002)

		56	35	85	17
Effectif	B	5	3	3	4
	C	6	4	3	3
Moyens nautiques		1 VSL 2 ULS	1 VSL 1 ULS	1 VSL 2 ULS	1 VSL 2 ULS
Véhicules		1 4X4 + 3 VL	2 VL	1 4X4 + 1 VL	1 4X4
Visites sécu	<i>n</i>	350	130	130	130
Prorata/agent	<i>n/a</i>	32	18	22	18
Temps agent	<i>Ta</i>	1400h	520h	520h	520h
Prorata/agent	<i>T/a</i>	120h	75h	85h	75h
% T travail		7%			
Activités	<i>n</i>	2500	1150	1700	2500
	<i>n/a</i>	227	165	283	357
contrôle	<i>Ta</i>	12600h	8500h	8100h	11000h
	<i>T/a</i>	1140h	1210h	1350h	1570h
% T travail		70%	71%	84%	
Temps/agent Terre		9100h	6100h	7600h	9200h
Prorata/agent	<i>T/a/T</i>	820h	870h	1260h	1300h
% T travail		50%	50%	76%	82%
Temps/agent Mer		3500h	2250h	800h	1650h
Prorata/agent	<i>T/a/M</i>	318h	321h	133h	235h
% T travail		20%	21%	8%	14%
Temps/agent Permis		36	0	164	0
Km parcourus		36000	21000	20000	24000
Prorata/agent		9000	9000	10000	10000
% T travail		10%	10%	12%	12%

ANNEXE 3 MOYENS EN PERSONNELS

Tableau 5 : effectifs autorisés (EA) et réels sur la période 2001-2003

Effectifs réels :	Octobre 2003			EA (base 2002)	2002			EA 2002	2001			EA 2001
	cat B	cat C	total		cat B	cat C	total		cat B	cat C	total	
ULAM 06	4	3	7	8	3	4	7	8	2	4	6	8
ULAM 13	4	4	8	8	4	3	7	8	4	3	7	8
ULAM 14	3	5	8	7	2	3	5	6	2	3	5	6
ULAM 17	4	3	7	8	4	3	7	8	4	3	7	8
ULAM 22	6	3	9	7	7	3	10	7	7	3	10	7
ULAM 29	6	7	13	13	6	6	12	13	5	7	12	13
ULAM 34/30	5	4	9	8	3	4	7	8	6	3	9	8
ULAM 35	3	5	8	8	3	4	7	8	3	2	5	8
ULAM 44	4	4	8	8	4	4	8	8	4	4	8	8
ULAM 56	5	6	11	10	5	7	12	10	4	7	11	10
ULAM 64/40	3	4	7	8	3	8	11	8				
ULAM 66/11	2	5	7	9	2	5	7	9	2	5	7	9
ULAM 83	5	2	7	7	5	2	7	7				
ULAM 85	3	3	6	6	3	2	5	6	3	3	6	6
ULAM 2A	1	4	5	7	1	4	5	7	2	4	6	7
ULAM 972	2	5	7	8	3	5	8	8	3	5	8	8
DDAM 971	3	3	6	6	3	3	6	6				
ULAM 975	1	3	4	4	1	3	4	4	0	0	0	2
TOTAL	64	73	137	140	62	73	135	139	51	56	107	116

Tableau 6 : effectifs réels sur la période 1995- 2003

Dates	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
ULAM 06	7	7	6		5	5	5	5	6
ULAM 13	8	7	7		6	7	7	9	6
ULAM 14	8	5	5		3	4	4	5	5
ULAM 17	7	7	7		7	6	8	8	6
ULAM 22	9	10	10		7	6	7	7	7
ULAM 29	13	12	12		11	12	11	11	9
ILAM 34/30	9	7	9		5	5			
ULAM 35	8	7	5		6	6	8	8	
ULAM 44	8	8	8		6	8	7	7	6
ULAM 56	11	12	11		10	10	10	11	7
ULAM 64/40	7	11						4	
ULAM 66	7	7	7		6	7	5	6	6
ULAM 83	7	7							
ULAM 85	6	5	6		7	7	6	8	6
ULAM 2A	5	5	6		6	7			
DDAM 971	6	6							
ULAM 972	8	8	8		8				
ULAM 975	4	4	2						
Total	137	135	107		93	96	78	93	64
<i>moyenne</i>	7,6	7,4	7,1		6,6	7,3	7	7,7	8,4

ANNEXE 4 :

**FICHES SIGNALÉTIQUES DES ULAM
ÉTUDIÉES LORS DE L'AUDIT**

ANNEXE 4 : FICHES SIGNALÉTIQUES DES ULAM ETUDIÉES LORS DE L'AUDIT**ULAM : 83**

1- MOYENS

Cadre coordonnateur : chef du service AIML

Effectif autorisé : 7 réel : 7

Moyen(s) nautique(s) : PM 284 Cap Azur (10 mètres) – Zodiac PM 407 Sarranier

Véhicule(s) : Break Ford Mondeo – Citroen Jumpy

Équipement particulier : Attelage remorque

Politique des armes : pas d'armes

Dotation : 0

Référént désigné ? : non formé ? : non

Agents formés ? : non entraînés ? : non autorisés ? : non

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années:

<u>2002</u> (création de l'ULAM)	<u>2003 (jusqu'au mois d'août)</u>
3075 (mat sécu) : 21	
3076 (produits énergétiques) : 1146.18	800.89
3078 (produits non énergétiques) : 798.72	
3081 (consommables) : 33.40	63.29
3086 (vêtements de travail) : 8341.46	157.72
TOTAL : 10 380.76 EUR	TOTAL : 1021.90 EUR

Environnement : y a-t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM ? : non Effectif :

Y a-t-il une brigade nautique de la gendarmerie ? : non Effectif :

2- MISSIONS

2-1 Contrôle des pêches : Décrivez les principales missions de l'unité (le bilan est connu de l'IGSAM)

En mer : contrôle côtier de nuit et le matin des pêcheurs locaux – contrôle au large des thonailleurs.

A terre : contrôle des points de vente (mareyeurs, poissonneries, restaurants, GMS), du marché de gros de Toulon (tailles marchandes, contrôle sanitaire...). Contrôles en partenariat avec la DSV, dans le cadre du pôle compétence de sécurité alimentaire.

L'activité de contrôle est reconnue localement, après le défi de la création de l'ULAM l'année dernière. Le travail en interministériel a lieu à tous les échelons (cadre coordonnateur, agents de l'ULAM), avec la DDJS, la DSV, la DDCCRF, la préfecture maritime et la gendarmerie maritime.

Synthèse IGSAM

L'ULAM 83, créée en 2002 avec un effectif de 7 agents présente un bilan très positif après une année de fonctionnement. Elle est reconnue comme « service de référence » par les administrations qui interviennent dans l'AEM, en raison notamment de la compétence personnelle des agents qui la composent, originaires des stations maritimes du département.

Ses moyens nautiques sont un peu sous dimensionnés: elle ne dispose que d'une VSL de 10m et d'un pneumatique, de deux véhicules avec remorque. La politique des armes n'est pas en place, pas de dotation et pas de formation des agents.

La mission dominante concerne la police de la navigation de plaisance durant une partie importante de l'année (6 mois). La police des pêches est peu importante, sauf pendant la période de la « thonaille » en été. Par contre, l'activité de sécurité des navires est très développée avec 6 agents N3, et 1 N1. L'unité a en charge 295 navires < 12m, 20 navires < 16 m et 34 < 24m. Il n'y a pas de convention avec le CSN, mais l'action de l'unité est très bien suivie par l'ISN A du CSN de Marseille en poste à Toulon. Elle ne fait passer aucun permis plaisance, mais gère des dossiers administratifs du service AIML (agrément des VNM, plans de balisage).

Le poids des permanences en station demeure important ((2 J/semaine dans les stations maritimes de Bandol, la Seyne, Hyères, le Lavandou) et représente près de 50% du potentiel d'activité de l'ULAM. Il pourrait probablement être réduit mais dans le cadre d'une réflexion globale sur le niveau de service de proximité à maintenir dans le département (une station reste armée en permanence à Saint-Tropez).

Indicat.	Nbre h/agt TERRE	Nbre h/agt MER	Nbre h/agt TOTAL	H/patrouille	heures de NUIT	Ratio nuit	heures JR Férié	Ratio JR
Dates								
2002	7 092	1 262	8 354	680	205	2%	400	5%
2003	3 261	784	4 044	378	133,5	3%	398	10%

Indicat.	Nbre contrôles Pêche	Nbre contrôles MER	Total contrôles	Nbre PV	Nbre KM	Nbre visites sécurité	Heures d'accueil	Heures permis
Dates								
2002	68	251	319	63	13055	574	1972	
2003	95	97	192	22	6952	421	969	0

ULAM : 13

MOYENS

Cadre coordonnateur : chef du service des Affaires maritimes de Martigues, chef du service

AIML de la DDAM 13.

Effectif autorisé : 7 réel : 6 (2 CAM et 4 SGM) dont 1 SGM en instance de départ pour le second PAM et 2 stagiaires (1CAM et 1 SGM),

Moyen(s) nautique(s) : vedette Phobos-PM103 (16 m) avec semi-rigide ; 1 semi-rigide Zodiac Mark2 sur remorque

Véhicule(s) : 1 véhicule tout-terrain, 1 véhicule léger (usagé), 1 fourgonnette

Equipement particulier : néant

Politique des armes

Dotation : 3 revolvers

Référent désigné ? : 1

formé ? 1

Agents formés ? : 2

entraînés ? 0

autorisés ? : 0

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années : 2002 : 15.660 euros ; 2001 : 18.500 euros ; 2000 : 18.100 euros.

Environnement : y a-t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM ? : oui Effectif : 2

Y a-t-il une brigade nautique de la gendarmerie ? : oui

Brigade nautique gendarmerie maritime -Marseille : effectif 6

Brigade territoriale gendarmerie nationale -Fos sur Mer (prochainement installée à Martigues) : effectif 12

MISSIONS

2-1 Contrôle des pêches

Décrivez les principales missions de l'unité :

En mer : chalutage dans les secteurs Côte bleue, Golfe de Fos, Camargue ; pêche de l'oursin secteurs Marseille-Côte bleue ; braconnage dans la circonscription du Port autonome de Marseille ; thonaille.

A terre : pêche des tellines ; pêche des oursins ; mareyage ; plate-formes de distribution ; animation des opérations intéressant les produits de la mer décidées dans le cadre du Pôle de compétence sécurité alimentaire de la Préfecture : restaurants, manifestations estivales et marchés, GMS, poissonneries de détail, contrôles routiers...

2-2 Police de la navigation :

En mer : contrôles plaisance et VNM secteur Camargue, golfe de Fos, Côte bleue, rade de Marseille ; opérations support plongée sous-marine ; police du plan d'eau lors de manifestations nautiques d'importance, d'escales de navires « sensibles » ou d'exercices

A terre : contrôle de la mise en place des plans de balisage

2-3 Sécurité des navires

Y a-t-il une convention avec le CSN ?

Non. L'arrivée d'un nouveau chef de centre de sécurité à Marseille a été l'occasion de solliciter une réactualisation des différentes habilitations ainsi que la rédaction d'un ordre de service précis. Ce dernier est d'autant plus nécessaire afin de coordonner l'action de l'ULAM d'une part, et celle, d'autre part, du SGM du CSN nouvellement affecté à Martigues avec dans son portefeuille d'attribution les mêmes missions de contrôle et de visites que l'unité.

Nombre d'agents de l'unité habilités N1 : 2 N2 : 1 N3 : 0

Ont-ils une délégation du chef du CSN ? oui

Nombre de navires dont les VA sont effectuées par l'ULAM < 12m : +/-250
 < 16 m : +/-15
 < 24 m : 0

2-5 Activités administratives de l'unité

Permanences en stations, indiquez lesquelles et la fréquence en jours/agents par semaine :

L'ULAM13 assurait jusqu'à présent des permanences hebdomadaires dans les stations des Saintes-Maries de la Mer (1j/agent), de Cassis (0,5 j/agent) et de La Ciotat (0,5 j/agent). L'amplitude des tâches de police évoquées *supra*, conjuguée à des difficultés constantes pour réunir un effectif suffisant à leur conduite, a nécessité de ramener la fréquence des permanences à un rythme bi-mensuel à compter du début de l'année 2003.

La persistance des difficultés en personnel a conduit à la suspension des permanences en cours de saison estivale. L'absence de réactions significatives et la généralisation à l'ensemble des Bouches du Rhône du SVI militent pour le maintien de cette suspension.

Permis plaisance, indiquez le nombre de sessions et le nombre de jours/agents (en moyenne annuelle) : 0

Autres : Il convient de signaler que les tâches d'auto-administration (compte-rendus, décomptes ARTT...), ajoutées à la rédaction des procédures et à l'entretien des moyens nautiques, représentent un nombre élevé de journées de travail au siège de l'unité.

3- En quelques phrases, expliquez les principales problématiques de votre unité : manque de moyens, lesquels ? problèmes de formation, lesquels ? d'aptitude ? Etc.

L'activité de l'ULAM 13 se trouve caractérisée par les contraintes suivantes :

- linéaire de côte important : 200 Km de La Ciotat aux Saintes-Maries de la Mer ;
- éloignement terrestre et maritime du siège de l'ULAM des zones sensibles du département (Camargue, Golfe de Beauduc, Calanques, rade de Marseille) ;
- multiplicité de pêches particulières : tellines, oursins, petits métiers, palourdes... ;
- intensité de la pêche plaisancière et du braconnage
- permanences dans les anciennes stations des Saintes-Maries, de La Ciotat et de Cassis.

Ces contraintes se traduisent par des trajets routiers longs et fréquents et par des transits maritimes étendus, ce qui réduit d'autant le temps utile de chaque mission. Dans ces conditions, il est fréquent qu'une durée-type de vacation de 8 heures et demi soit trop brève pour mener à bien des missions d'une certaine envergure, la pleine réalisation de celles-ci se traduisant inévitablement par la multiplication des heures supplémentaires.

Dans un souci d'efficacité et d'adaptation de l'action de l'ULAM aux contraintes locales, et tout en respectant les garanties minimales du décret n°200-815 du 25 août 2000, la programmation de l'activité de l'unité pourrait utilement être envisagée sur la base de vacations de jour d'une durée de 10 heures. Cette proposition, adressée en mars dernier au bureau de la DAMGM référent, n'a pas connu de réponse à ce jour.

En l'attente, il a été nécessaire de suspendre les permanences en station afin de dégager un effectif suffisant pour la conduite des opérations de police. Cette décision, explicitée au paragraphe 2.4, tient aussi à l'attention que le Préfet des Bouches du Rhône accorde aux actions de police en mer et à terre. Sur ce dernier point, l'ULAM a tout lieu de se satisfaire du travail accompli au sein du pôle de compétence « sécurité alimentaire » réuni sous l'égide de la Préfecture (DDSV, DDCCRF, DF, GN).

Les représentants professionnels de la pêche professionnelle nous ont donné acte d'un surcroît d'efficacité de l'action de l'ULAM ces derniers mois. Mais la pérennité de ce résultat, obtenu également grâce à un allègement des tâches de sécurité (paragraphe 2.3), n'est pas acquise.

En effet, depuis le départ d'un CAM de l'ULAM pour les fonctions d'adjoint au responsable technique des moyens nautiques de la DRAM PACA, la mise en œuvre de la vedette Phobos repose sur un seul agent, syndic des gens de mer.

L'affectation au 1^{er} octobre d'un contrôleur récemment recruté et titulaire du diplôme de C2NM, devrait à terme permettre de rétablir une disponibilité suffisante à cette vedette. Toutefois, l'intéressé, qui n'est encore que stagiaire, devra suivre à compter du mois de janvier prochain son cursus de formation initiale d'une durée de 6 mois, période au cours de laquelle l'emploi de la Phobos sera de nouveau tributaire de la disponibilité du seul syndic.

Ces développements mettent en relief la difficulté récurrente du fonctionnement de l'ULAM 13 liée au fait que la vedette n'est qu'insuffisamment mise en œuvre au regard de l'importance des activités maritimes dans les Bouches du Rhône : la réunion d'un effectif minimum de 4 agents, dont un disposant des qualifications nautiques requises, pose régulièrement problème.

Il convient d'insister sur les points suivants :

- la qualification des agents chargés de la conduite des moyens nautiques et du suivi de leur entretien ;
- l'équipe « ingénieur d'armement » consolidée depuis peu va accentuer et améliorer son action en la matière;
- l'efficacité globale qui pourrait se traduire par des navires toujours « parés » repose avant tout sur la cohérence de l'ensemble et donc sur des agents en ULAM capables de mettre en œuvre les moyens, d'appliquer un plan de maintenance, d'établir un diagnostic en cas de panne et un rapport adapté.

Synthèse IGSAM

A l'évidence, la configuration du littoral et des missions des affaires maritimes dans le département des Bouches du Rhône se prêtent particulièrement bien à l'activité d'une

ULAM. Les moyens matériels (nautiques et véhicules) sont adaptés, sous réserve du personnel suffisant en nombre et en qualifications pour leur mise en œuvre ce qui ne semble pas être le cas. L'unité souffre d'une rotation trop rapide des agents qui a entraîné une certaine démotivation de l'équipe et des résultats en demi-teinte : faible utilisation de la vedette, difficulté d'affirmation du rôle central de l'ULAM pour les missions de police spécialisée des affaires maritimes, repli sur des missions de moindre importance.

En matière de sécurité des navires, l'activité de l'ULAM manque de cadre. L'abandon de certaines tâches administratives (permanences en stations et permis plaisance) n'a pas semblé poser de difficultés majeures.

Un renforcement en effectifs de l'ULAM 13 paraît prioritaire pour relancer son activité durablement (mise à l'effectif autorisé, voire augmentation à 8 agents), ainsi qu'une remobilisation de l'encadrement (cadre coordonnateur et CSN). Dans ce département, la dissociation de la fonction de cadre coordonnateur de celle de chef du SAM de Martigues et chef du service AIML, manifestement trop lourde, pourrait être envisagée.

ULAM : 17

MOYENS

Cadre coordonnateur : chef du service AIML

Effectif autorisé : 7 réel : 8 (dont 2 en formation, l'un de ces agents devant partir bientôt en station)

Moyen(s) nautique(s) : - VSL « PERTUISANE »
 - Semi-rigide « ESPADON »
 - Embarcation aluminium « STURIO »

NB : la VR "GABIAN" (15 agents) est basée à La Rochelle

Véhicule(s) : 4 X 4 « Range Rover », et utilisation des véhicules de la DDAM

Equipement particulier : VHF portables, jumelles ordinaires, équipements POLMAR (valises, combinaisons, etc.)

Politique des armes

Dotation : Oui

Référent désigné ? : Oui formé ? Oui

Agents formés ? : Oui Une partie seulement des agents a suivi une formation entraînés ? Oui autorisés ? :

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années: 6319 euros en 2001
 4157 euros en 2002
 4819 euros en 2003

Autres moyens de l'AEM : y a-t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM ? : Oui
 Effectif : 1

Y a-t-il une brigade nautique de la gendarmerie ? : Oui (2) Effectif : 15
 NB : Il existe dans le département une Brigade de surveillance du littoral (8 agents) à laquelle il faut ajouter une vedette de surveillance du littoral armée par 6 agents.

MISSIONS

2-1 Contrôle des pêches, décrivez les principales missions de l'unité :

En mer : Contrôle des navires de pêche et de cultures marines dans la zone des pertuis charentais et sur la Gironde

A terre : Contrôles en criées, en poissonneries, sur les marchés, dans les campings (vente directe) ; contrôles de la pêche à pied de loisir et professionnelle ; lutte contre le braconnage de la civelle .

2-2 Police de la navigation :

En mer : Contrôle des navires de plaisance, en particulier dans le cadre d'opérations coordonnées (équipements sécurité, permis, vitesse, etc.) ; contrôle des navires à passagers (inter-îles, promenades) et NUC :sécurité surnombre, etc.

A terre : Contrôle des établissements de location (bateaux, VNM)

2-3 Sécurité des navires

Y a t-il une convention avec le CSN ? Non

Nombre d'agents de l'unité habilités : N1 : 0 ; N2 : 1 ; N3 : 2.

Ont-ils une délégation du chef du CSN ? Oui

Nombre de navires dont les VA sont effectuées par l'ULAM < 12m : 19 (chiffres 2002)
 < 16 m : 0
 < 24 m : 0

2-6 Activités administratives de l'unité

Permanences en stations, indiquez lesquelles et la fréquence en jours/agents par semaine :
 - La Tremblade (1,5 jour/ agent / semaine).

Permis plaisance, indiquez le nombre de sessions et le nombre de jours/agents (en moyenne annuelle) : environ 130 sessions / an, représentant à peu près 130 jours / agent / an

Autres : Permanence stand Grand Pavois (10 jours / agent)
 Cours et jury d'examen (LREMA, etc.).

- 4- En quelques phrases, expliquez les principales problématiques de votre unité : manque de moyens, lesquels ? problèmes de formation, lesquels? d'aptitude ? Etc.

L'ULAM 17 est convenablement équipée (moyens assez récents, et surtout adaptés aux diverses missions). Elle a cependant connu des difficultés importantes, en particulier au printemps 2002, liées au gel des crédits de fonctionnement, avec des conséquences non négligeables tant au niveau des résultats obtenus que de la motivation des agents

Le niveau de formation des agents est bon ; il y a cependant des demandes de formations complémentaires en matière de sécurité et de réglementation communautaire.

Synthèse IGSAM

L'ULAM 17 a un effectif et des moyens conformes aux objectifs fixés. La politique des armes est en oeuvre avec 1 référent, une partie des agents formés et entraînés.

L'activité de l'unité est pilotée par un cadre coordonnateur et fonctionne avec une vedette régionale basée à la Rochelle, dans un cadre interministériel marqué par la présence de 15 gendarmes maritimes au sein d'une brigade de surveillance du littoral (BSL) et d'une vedette de surveillance du littoral (VSL).

Ses principales missions concernent, toute l'année, le contrôle des pêches et des cultures marines en zone côtière (pertuis charentais et Gironde) et à terre (débarquements, ventes des plaisanciers, braconnage de la civelle) ; en période estivale, les contrôles de la navigation de plaisance ; la mission de sécurité des navires est très peu assurée (19 navires contrôlés en 2002, soit un équivalent d'une dizaine de jours/agents), bien que 2 agents soient habilités N3 et 1 N2 ; l'ULAM assure une permanence 1,5 jour /semaine/agent à la Tremblade ; les permis plaisance (130 jours/agents) ainsi que diverses activités administratives (salon du Grand Pavois 10j/agents, cours et jurys d'examen) tiennent une place assez importante dans l'activité de l'unité.

L'absence d'activité dans le domaine de la sécurité des navires constitue une anomalie qui n'est pas justifiée. Le maintien la compétence collective de l'unité et des compétences individuelles des agents nécessite une reprise de cette activité en lien avec le CSN de La Rochelle.

Indicat.	Nbre h/agt	Nbre h/agt	Nbre h/agt	H/patrouille	heures de	Ratio	heures J	Ratio
Dates	TERRE	MER	TOTAL	e	NUIT	nuit	Férieré	JR Férieré
2000	9111	1 619	10 697		454	4%	539	5%
2001	9 298	1 629	10 927	544	538,7	5%	568	5%
2002	8 289	899	9 187	356	141,5	2%	180	2%
2003	3 535	599	4 134	275	106,5	3%	176	4%

Indicat.	Nbre controles	Nbre controles	Total controles	Nbre PV	Nbre KM	Nbre visites	Heures	Heures
Dates	Pêche	MER				sécurité	d'accueil	permis
2000	652	1568	2220	147	32330	151	573	
2001	1 019	1 565	2 584	259	27250	124	534	
2002	2 703	1 142	3 845	163	13170	46	462	
2003	551	484	1 035	63	8150	70	186	

ULAM : 44**MOYENS**

Cadre coordonnateur : poste vacant depuis septembre 1999, l'intérim est assuré par le chef du service des A.M de Saint-Nazaire.

Effectif autorisé : 8 réel : 7

Moyen(s) nautique(s) : Vedette « Ile Dumet » de type ACM1155 + pneumatiques « Le Brivet » et « L » Artimon »

Véhicule(s) : Peugeot Expert / Peugeot 405 / 4x4 Hyundai

Equipement particulier :

Politique des armes

Dotation : 3 revolvers « Manurhin SP »

Référent désigné : oui (DAVID) formé : oui

Agents formés : 6 entraînés : 6 autorisés : 4

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années: pour 2001 : 97620F en DAF et 110440F en DAT – pour 2002 : 12824€ en DAF et 8500€ en DAT – pour 2003 : 11500€ en DAF et 7305€ en DAT

Environnement : y a-t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM : oui Effectif : 2

Y a-t-il une brigade nautique de la gendarmerie : oui Effectif : 6
(basée à Pornichet)

5- MISSIONS**2-1 Contrôle des pêches**

Décrivez les principales missions de l'unité

En mer et à terre : Veiller dans le département à l'application de la réglementation Européenne et Nationale des pêches et des cultures marines (zones de pêche, conformité des engins, adéquation maillage/espèces cibles, taille minimales des organismes marins) – contrôle en mer et au débarquement des navires de pêche, des criées, des mareyeurs et des poissonneries – Lutte contre le braconnage « civelle » de décembre à avril – Contrôle de la pêche de loisir – Contrôle des retraits- Surveillance dans le cadre des pollutions marine(exemple : prélèvements d'échantillons de coquillages de la pollution « ERIKA, et PRESTIGE »)

2-2 Police de la navigation

En mer et à terre : Contrôle du respect des règles de sécurité à bord des navires (plaisance, pêche, commerce, passagers), des règles de barre et du balisage, signalement des navires notamment de nuit, contrôle de la veille en passerelle – contrôle d'établissements vendant du matériel nautique approuvé.

Contrôle des titres de navigation – De la police du rôle d'équipage- Et du droit du travail, et recherche du travail clandestin.

Nbre contrôles	2003-	2002-	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Dates	2003-	2002-	2001	2000	1999	1998	1997	1996
ULAM 44	1 221	2 392	1 615	1 841	4347	2642	3540	3610

2-3 Sécurité des navires

Y a-t-il une convention avec le CSN : oui

Nombre d'agents de l'unité habilités N1 : 1 N2 : 2 N3 : 2

Ont-ils une délégation du chef du CSN : oui

Nombre de navires dont les VA sont effectuées par l'ULAM < 12m : 178

< 16 m :

< 24 m :

Visites sécurité

	2003-	2002-	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995
Dates	(6 mois)								
ULAM 413	98	239	234	371	282	211	253	226	

2-7 Activités administratives de l'unité

Permanences en stations, indiquez lesquelles et la fréquence en jours/agents par semaine :

- → depuis le 1^{er} Janvier 2003, L'ULAM 44 n'assure plus de permanences en stations .

Permis plaisance, indiquez le nombre de sessions et le nombre de jours/agents (en moyenne annuelle) : 22 à 25 sessions par an / 10 jours par agent et par an

En quelques phrases, expliquez les principales problématiques de votre unité : manque de moyens, lesquels ? problèmes de formation, lesquels? d'aptitude ? Etc.

L'absence de cadre coordonnateur depuis maintenant 4 ans est particulièrement insatisfaisante, ce poste est à pourvoir en priorité (positionnement : AIML et CC ULAM+ VRS)

L'augmentation à 10 agents de l'effectif de l'unité est également nécessaire.

Il serait utile de prévoir un secrétariat propre à l'unité.

De même, il importe d'adapter les moyens nautiques au secteur de navigation et aux conditions de mer rencontrées ; une vedette de 15 à 17 mètres de type OCEA comme celles affectées en Méditerranée semblant plus adaptée – Pour les moyens nautiques légers (pneumatiques), l'ULAM doit disposer d'embarcations de 6,50 à 7 mètres pour assurer ses missions à la mer et notamment de nuit. Ces moyens légers devraient suivre l'évolution actuelle de la plaisance, ceux-ci n'étant pas en rapport avec les puissances motrices utilisées (cas des VNM difficiles à intercepter).

A noter que la vedette ACM1155 (PM 294) et le zepelin (PM 384) atteignent tous deux 10 ans.

Le besoin en formation des agents en matière de réglementation des pêches, de contrôles et de rédaction des procès-verbaux est exprimé.

Enfin la dotation en armes de poing reste insuffisante, (chaque agent ayant suivi la formation et reçu une habilitation devrait être à même de porter une arme quand la mission le justifie.)

Il serait, par ailleurs nécessaire de remplacer les véhicules avant qu'ils atteignent dix ans et d'affecter des modèles adaptés au terrain et au secteur géographique. Actuellement cependant aucun des véhicules affectés à l'ULAM n'atteint cette limite, la politique de la DRAM étant de les remplacer vers 7 ans, crédits permettant.

De même, le montant des crédits de fonctionnement devrait être revu de manière à atteindre le niveau connu lors de la création de l'ULAM.

Concernant les permanences en station, l'expérience de l'ULAM 44 a permis de montrer les difficultés d'application de l'instruction provisoire, pour des agents destinés en premier chef à des missions de contrôle et de police, et, de ce fait, quelque peu « mal à l'aise » pour accueillir le matin des usagers susceptibles d'être verbalisés le soir, par eux-mêmes.

Concernant, enfin, les procédures de constat d'infractions établies par les agents de l'ULAM, il s'avère nécessaire d'établir un lien constant d'information entre le Parquet et notre service. (le suivi des procédures judiciaires et leur aboutissement n'a pu, jusqu'à présent, être véritablement assuré). La présence d'un cadre coordonnateur permettrait sans doute de remplir ce besoin.

Synthèse IGSAM

L'ULAM dispose d'un effectif et de moyens adaptés, bien que la revendication d'un moyen nautique plus important soit à considérer.

L'absence de cadre coordonnateur est, en revanche, un handicap important qu'il conviendrait de combler le plus rapidement possible.

Le bilan d'activité de l'unité apparaît satisfaisant dans tous les compartiments de son action, notamment dans les domaines prioritaires de la sécurité des navires et du contrôle des pêches. Dans ce dernier domaine, il serait souhaitable que des objectifs opérationnels puissent être fixés par la hiérarchie afin de mieux cadrer l'action de l'ULAM.

L'abandon des permanences dans les stations n'a pas sembler poser de difficultés particulières.

ULAM 29: Deux ULAM (Douarnenez et Brest)

MOYENS

Cadre coordonnateur : L'A2AM Myriam SIBILLOTTE

Effectif autorisé : 14 réel : 7 (ULAM Brest) + 7 (ULAM Douarnenez).

Moyen(s) nautique(s) : - A Douarnenez : Vedette Pétrel (17 m) et une ULS PM 388
- A Brest : Vedette Victor Salez (8 m) et une ULS PM 389

Véhicule(s) : - A Douarnenez : Deux 405
- A Brest : Une ford Mondéo et une 405.
- Une 106 utilisée par le cadre coordonnateur et par les ULAM en cas de besoin.

Equipement particulier : Deux remorques servant à tracter les zodiacs.

Politique des armes

Dotation : Néant

Référent désigné ? : M. Richard (Brest) / M. Ferec (Douarnenez) formé ? Oui, ils ont tous les deux suivis par le passé, un stage arme et sont actuellement au stage de référent armes.

Agents formés ? : -A Douarnenez : M. Ferec, M. Talidec, M. Merrien et M. Savina.
- A Brest : Tous les agents sauf M. Corlosquet.
entraînés ? Non (Convention en attente de signature à la DRAM)
autorisés ? Habilitations au port d'armes en cours.

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années :

-2003 : 54 645,20 € (frais de déplacement pour 11 agents + le cadre coordonnateur) / 49 220,19 €(Budget ramené aux effectifs de l'année précédente).

-2002 : 51 236,61 €(frais de déplacement pour 9 agents)

-2001 : 51 816,24 euros (frais de déplacement pour 9 agents).

Environnement : y a-t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM ? : Deux gendarmes sont en poste au SAM du Guilvinec

Y a-t-il une brigade nautique de la gendarmerie ? : Oui, à Crozon
Effectif : 8. Mais il y a de nombreuses unités navigantes à Brest (BSL), Concarneau (Gendarmerie Maritime) et Plourin-Les-morlaix (cellule nautique du PSIG).

MISSIONS

2-1 Contrôle des pêches

En mer : -Contrôles des quantités, tailles et espèces pêchées.

- Contrôles des équipements de pêche.
- Contrôle des documents de bord relatifs aux navires ou aux marins. Ces contrôles concernent la pêche professionnelle et de plaisance.
- Contrôles des activités de chasse sous-marine.

A terre : - Contrôles des débarquements, des criées, des poissonneries, étals de marché, établissements de mareyage (espèce, taille, facture).

- Contrôle des activités de pêche à pieds, dont la telline, les oursins et les pousse-pieds : ouverture ou non des zones de pêche, possession ou non de licence, contrôles des équipements.
- Lutte contre le braconnage (atteinte à la ressource et travail clandestin en développement) : Ormeaux, coquilles Saint – Jacques, activité très fréquente dans notre département.

2-2 Police de la navigation

En mer : -Contrôles de vitesse en mer et estuaire (Odet).

- Contrôles de sécurité des équipements et des personnes embarquées (gilets de sauvetage). Forte activité de plaisance dans ce département.
- Contrôles des navires professionnels : conformité du rôle d'équipage avec la décision d'effectif.
- Contrôle documentaire des navires de plaisance.

A terre : Contrôles documentaires : - en plaisance : acte de francisation / titre de navigation.

- Navires professionnels : Permis de navigation / liste d'équipage.

2-3 Sécurité des navires

Y a-t-il une convention avec le CSN ? Oui, pour chaque ULAM.

Nombre d'agents de l'unité habilités -Finistère Nord CSN Brest :

N1 : 10 N2 : 8 N3 : 8

-Finistère sud / CSN CC :

N1 : 4 N2 : 4 N3 : 4

Ont-ils une délégation du chef du CSN ? Oui

Nombre de navires dont les VA sont effectuées par l'ULAM

- Douarnenez 2002 : < 12m : 22 / > 12 m : 1 / Visite spéciale : 5 / Plaisance approbation : < 5 m : 7 et > 5 m : 1
- Douarnenez 2003 : < 12 m : 24 / > 12 m : 1 / Visite spéciale : 3 / Plaisance approbation : < 5 m : 5, > 5 m : 3
- Brest 2002 : 78
- Brest 2003 : 55 au 31 / 10 / 03

2-8 Activités administratives de l'unité

Permanences en stations : Aucune. Réticence forte des agents à ce type de mission.

Permis plaisance, indiquez le nombre de sessions et le nombre de jours/agents (en moyenne annuelle) :

- Douarnenez : 4 sessions permis hauturier, 7 sessions permis côtier, 1 session BPPV.
- Brest : Aucune session du fait qu'un agent du SAM Brest les gère directement.

Autres : Les agents travaillent régulièrement la réglementation nouvelle, rédigent les procès verbaux et le rapport de patrouille quotidien. Le chef d'ULAM prépare les programme et bilan hebdomadaires.

En quelques phrases, expliquez les principales problématiques de votre unité : manque de moyens, lesquels ? problèmes de formation, lesquels? d'aptitude ? Etc.

Les difficultés rencontrées quotidiennement par les agents dans l'exercice de leurs missions proviennent du **manque de moyens** : les équipements sont vieillissants et de ce fait moins opérationnels, leur entretien coûte de plus en plus cher et grève rapidement les budgets de fonctionnement. Par exemple, les trois quarts du parc automobile sont constitués de 405 dont le kilométrage est de 200 000 kms et plus ; ces véhicules tractent de plus en plus difficilement les moyens nautiques. Des réparations onéreuses sont de plus en plus fréquentes.

Les restrictions budgétaires actuelles privent les ULAM de moyens de surveillance opérationnels efficaces (jumelles à changer, cartes marines abîmées,...) et ont interdit en 2003 le renouvellement de l'habillement.

Ces difficultés démotivent les agents qui, connaissant la multitude de missions à accomplir dans ce département, aimeraient se voir doter des moyens correspondants.

Il n'y a pas de gros problèmes de compétence même si les deux nouveaux agents qui ont été affectés récemment à l'ULAM ont besoin de se former à la sécurité et à la rédaction de procès verbaux. En matière de formation, des stages administratifs (« Rédaction de procès verbaux ») ont lieu régulièrement ; par contre, il serait intéressant de former un peu plus les agents intégrant une ULAM à la sécurité.

SYNTHESE IGSAM

Les deux ULAM du Finistère disposent de moyens adaptés, bien que la remarque sur leur vieillissement et leur nécessaire modernisation soit à considérer ; de même que celle sur le niveau des crédits de fonctionnement. L'effectif est au standard fixé pour les ULAM (2 X 7). Un cadre A exerce à plein temps la fonction de cadre coordonnateur.

L'activité de police des pêches est évidemment prépondérante notamment le contrôle des débarquements en Finistère sud. On peut s'interroger sur la pertinence du maintien des stations maritimes dans un département qui dispose de 2 ULAM (sans nier l'importance des activités maritimes du dit département).

L'activité de sécurité des navires est très faible ce qui n'est pas normal compte tenu de la flotte concernée par les niveaux de qualification 1, 2 et 3. Ceci suppose que les ISN A des centres de Concarneau et Brest effectuent une part importante de leurs tâches à un niveau de qualification inapproprié.

ULAM 85MOYENS

Cadre coordonnateur : Non

Effectif autorisé : 8 réel : 7 (en moyenne depuis 1996 : 5 agents)

Moyen(s) nautique(s) : Une VSL (11,55 m) PM 291 "ARUNDEL"

Une ULS rigide (6,15 m) PM 364 "LA NORTHE"

Une ULS rigide (7m) en cours de construction (livraison ULAM début 2004)

Véhicule(s) : Un 4 X 4 Mitsubishi L200

Une Peugeot 306 break

Equipement particulier : Néant

Politique des armes

Dotation : 3 MR F1

Référént désigné ? : Oui formé ? Oui

Agents formés ? : Oui (3 sur 7) entraînés ? Non autorisés ? : Oui (3 sur 7)

Nota : les entraînements au tir n'ont pu être réalisés en 2002 et 2003 du fait que les cartouches prévues par la dotation réglementaire n'ont pas été commandées malgré plusieurs demandes réitérées.

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années:

2000 : 22 635,02 €

2001 : 20 617,17 €

2002 : 15 017 €

2003 : 15 246 €

Environnement : Y a t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM ? : Non Effectif : /

Y a t-il une brigade nautique de la gendarmerie ? : Oui Effectif : 7 agents

6- MISSIONS2-1 Contrôle des pêchesEn mer : Surveillance et police de la pêche professionnelle et de loisir (engins autorisés, tailles minimales de capture, zones et périodes réglementées, déclaration de capture,...)A terre : Surveillance et police de la pêche à pied professionnelle et de loisir
Contrôle de la commercialisation des produits de la pêche (criées, mareyeurs, poissonneries, ...)

Contrôle des établissements de cultures marines

Lutte contre le braconnage de la civelle

2-2 Police de la navigation

En mer : Contrôle de la situation administrative des navires professionnels et des marins (rôles d'équipage, titres de sécurité des navires, brevets & qualifications des équipages, visites médicales,...)

A terre :

2-3 Sécurité des navires

Y a-t-il une convention avec le CSN ? Oui (visites de sécurité périodiques des navires de pêche de longueur inférieure ou égale à 24 m, armés en 3°, 4°, et 5° catégorie pour le port de St Gilles Croix de Vie et intérim en temps que de besoin sur les sites de l'Aiguillon sur Mer, Noirmoutier et l'Ile d'Yeu)

Nombre d'agents de l'unité habilités N1 : 0 N2 : 4 agents N3 : 0

Ont-ils une délégation du chef du CSN ? Oui

Nombre de navires dont les VA sont effectuées par l'ULAM : L < 12m : 61 navires de pêche + 1 canot SNSM

12 m L < 16 m : 8 navires de pêche

16 m L < 24 m : 0 navire

2-9 Activités administratives de l'unité

Permanences en stations : Néant

Permis plaisance, indiquez le nombre de sessions et le nombre de jours/agents (en moyenne annuelle) : 37 sessions 54 jours/agents

Autres : Gestion administrative et technique de l'ULAM
Gestion de la documentation
Renseignement et information du public

2-5 Contrôle de la plaisance

En mer : Contrôle des navires de plaisance (matériel de sécurité, situation administrative du navire, permis de conduire en mer,...)

Sécurité des loisirs nautiques

Sécurité des manifestations nautiques (Solitaire du Figaro, Vendée Globe Challenge, course de l'EDHEC,...)

A terre : Contrôle de la conformité des équipements marins mis sur le marché

Contrôle des activités nautiques (écoles de voile, clubs nautiques, société de location de bateaux,...)

- 7- En quelques phrases, expliquez les principales problématiques de votre unité : manque de moyens, lesquels ? problèmes de formation, lesquels? d'aptitude ? Etc.

Bilan du contrôle des pêches : La faible activité de contrôle des pêche de l'ULAM 85 est due à des problèmes techniques concernant les moyens nautiques, à des agents en stage de formation initiale et continue et enfin à une réorientation des actions de l'ULAM vers la sécurité des loisirs nautiques pendant la saison estivale (de mai à septembre).

Par contre, depuis le début de l'année, l'ULAM fait preuve d'une vigilance particulière concernant la mise sur le marché des produits de la pêche et des réseaux de commercialisation (contrôles des criées, des mareyeurs, des poissonneries et des grandes surfaces).

Depuis le début du mois d'octobre 2003, l'ULAM 85 a repris son activité de contrôle des pêche.

Armes : Actuellement, l'ULAM est dotée de 3 armes MRF1, alors qu'à terme les 7 agents seront formés et autorisés au port d'une arme en service. Il est indispensable qu'il y ait une arme par agent pour que ceux-ci puissent accomplir correctement leurs missions.

Application de l'ARTT aux ULAM : Le système actuel de vacation est contraignant (gestion lourde pour le chef ULAM) et inadapté aux missions de l'ULAM 85. Le système de décompte horaire hebdomadaire est plus adapté à la réalité du terrain, plus souple et plus facile à mettre en œuvre.

SYNTHESE IGSAM

L'ULAM 85 dispose de moyens matériels et de personnels conformes. Mais n'a pas de cadre coordonnateur désigné.

Le bilan est faible en police des pêches dans une région où cette activité est importante. Elle n'apparaît pas assez ciblée sur des objectifs précis. Le niveau d'intervention en sécurité des navires est également limité (peut-être du fait d'une qualification insuffisante des agents : aucun N3).

La politique des armes est en place et les agents trouvent indispensable de disposer d'une arme par personne (pour quoi faire ?).

L'absence de cadre coordonnateur est sans doute un élément à prendre en compte pour expliquer les faibles performances de cette ULAM.

ULAM : 35

8- MOYENS

Cadre coordonnateur : M. PERRIN, DDAM

Effectif autorisé : 8 réel : 8 (depuis le 01/03/03)

Moyen(s) nautique(s) : vedette ACM « LA VARDE »

embarcation pneumatique zodiac explorer 4,85 m « Bunel »

Véhicule(s) : peugeot 405 break

Ford mondéo break

Equipement particulier : néant

Politique des armes

Dotation : 3 armes de poing (1 en cours de révision)

Référént désigné ? : oui formé ? oui

Agents formés ? : 4 (dont le référent) entraînés ? 1 autorisés ? : 1+ 3 en cours

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années:

2000 : 25595,96 €; effectif 6

2001 : 21194,63 €; effectif 5

2002 : 21905,43 €; effectif 6

2003 : 14809,88 €(au 15/10/03); effectif 8

Environnement : y a t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM ? : oui Effectif : 1

Y a t-il une brigade nautique de la gendarmerie ? : oui Effectif : 6

9- MISSIONS

2-2 Police de la navigation

En mer : Respect de la vitesse et du balisage

Respect des règles de navigation dans les chenaux

A terre : Respect des feux portuaires et de la vitesse

2-3 Sécurité des navires

Y a t-il une convention avec le CSN ? oui

Nombre d'agents de l'unité habilités N1 : 0 N2 : 0 N3 : 1 (avec FB)
1 (périodiques <16m)
Ont-ils une délégation du chef du CSN ? Les niveaux >1 sont par délégation du chef du CSN

Nombre de navires dont les VA sont effectuées par l'ULAM < 12m :
< 16 m :
< 24 m :

pêche/commerce	VMS	VA	VS	Total
< 5 m		3		3
< 12 m	1	30	9	40
12m < n < 25 m		45		45
total	1	78	9	88

Plaisance	VMS	VA	VS	Total
< 5 m				
< 12 m	30	4	6	40
12m < n < 25 m	23			23
total	53	4	6	63

2-10 Activités administratives de l'unité

Permanences en stations, indiquez lesquelles et la fréquence en jours/agents par semaine :

-Permanence de la station de Cancale 1/2 jour/agent par semaine jusqu'au 10 mai 2003 puis réduit à 1/2 jour/agent par quinzaine par note de service n °04/2003 DDAM

Permis plaisance, indiquez le nombre de sessions et le nombre de jours/agents (en moyenne annuelle) : 12 sessions permis plaisance (12 jours)

Autres : Renseignements des plaisanciers principalement en matière de réglementation des pêches (tailles marchandes, engins autorisés, zones et jours d'ouverture CSJ) et en matière de réglementation sur la sécurité des navires.

a. Auto administration :

1. gestion temps de travail dans le cadre de l'ARTT
2. plannings prévisionnels bimestriels, bimensuels, hebdomadaires
3. statistiques sécurité loisirs nautiques journées «coup de frein» et saison
4. opération interministérielle vacances
5. états d'importance (DDAM et CSN)
6. comptes rendus d'activité mensuels des moyens nautiques
7. compte rendu hebdomadaires d'activité ULAM
8. compte rendu hebdomadaires des contrôles taille mini
9. bilan annuel du contrôle des pêches

10- En quelques phrases, expliquez les principales problématiques de votre unité : manque de moyens, lesquels ? problèmes de formation, lesquels ? d'aptitude ? Etc.

- Manque de lisibilité sur les moyens financiers (carburant, entretien) permettant d'exploiter au mieux les équipements mis à disposition de l'unité
- Inadaptation des moyens nautiques qui, par ailleurs, sont vieillissants

- Inadaptation des locaux ne disposant d'aucun aménagement (vestiaires, douches, sanitaires...)
- Difficulté de mise en place de la politique sur les armes
- Absence de mécanicien dans l'équipe
- Complexité de la gestion du temps de travail dans le cadre de l'ARTT

SYNTHESE IGSAM

L'ULAM 35 dispose de moyens matériels et de personnels conformes bien que la remarque sur l'inadaptation le vieillissement de l'unité nautique soit à prendre en considération. La politique des armes est en place.

La fonction de cadre coordonnateur est remplie par le DDAM ce qui n'est pas la solution appropriée. Les résultats moyens de cette unité en sont sans doute la marque :

Activité modeste de police des pêches ;

Activité très faible en sécurité des navires (1 seul agent habilité) ;

Beaucoup de temps consacré à l'auto-administration et des problèmes manifestes de gestion.

ULAM : 66/11**11- MOYENS**

Cadre coordonnateur : *Bernard Marcellin – chef du service AIML à Port la Nouvelle*

Effectif autorisé : 7 réel : 6 (+ un agent en congé de longue maladie)

Moyen(s) nautique(s) :
 - PM 288 « CATALANE » Vedette de 11,40 m
 - PM 378 ULS Embarcation rigide de 4,80 m
 - PM 403 ULS Embarcation pneumatique 4,20 m
 - PM 406 Zodiac semi-rigide de 6 m (en attente de livraison)

Véhicule(s) :
 - Peugeot 106 diesel kilométrage : 180 000 environ
 - Toyota 4x4 diesel kilométrage : 180 000 environ

Equipement particulier : néant

Politique des armes

Dotation :

Référent désigné : *oui* formé : *oui*

Agents formés : 3 entraînés : *non* autorisés : 3 en cours

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années:

- 2001 : 7 883€, - 2002 : 7 362€, - 2003 : 5 023€.

Environnement : y a-t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM: *oui* Effectif : 1 (*)

Y a-t-il une brigade nautique de la gendarmerie: *oui* (St Cyprien) Effectif : 6

(*) *Projet de création d'une BSL(gendarmerie maritime) à Port la Nouvelle avec 6 gendarmes*

(*) *Existence de deux brigades de gendarmerie maritime : - Port-Vendres (6 gendarmes),
 - Gruissan (6 gendarmes avec projet 8)*

MISSIONS**2-1 Contrôle des pêches**

En mer : *Contrôle des activités de pêche maritime (petits métiers, chalutage dans les 3 milles), pêche maritime de loisir.*

A terre : *lutte contre le braconnage dans les étangs, inspection des points de vente des produits de la pêche (poissonneries, restaurants, grandes surfaces) contrôles débarquements des produits de la pêche (thoniers), missions conjointes avec DDCCRF.*

2-2 Police de la navigation

En mer : *contrôle des limitations de vitesse dans la bande côtière des 300 mètres, contrôles sécurité plaisance, police du rôle d'équipage.*

A terre :

2-3 Sécurité des navires

Y a-t-il une convention avec le CSN ? *oui*

Nombre d'agents de l'unité habilités N1 : 1 N2 : 5 N3 : 0

Ont-ils une délégation du chef du CSN : *oui*

Nombre de navires dont les VA sont effectuées par l'ULAM :

	<u>année 2002</u>	<u>année 2003</u>
- < 12m :	23	44
- < 16 m :) 7) 7) 4

2-11 Activités administratives de l'unité

Permanences en stations, indiquez lesquelles et la fréquence en jours/agents par semaine :

L'ULAM n'assure pas de permanence administrative au profit des stations maritimes de St Cyprien et de Gruissan. Néanmoins les agents de l'unité apporte leur concours aux stationnaires pour le déroulement des visites de sécurité des navires.

Permis plaisance, indiquez le nombre de sessions et le nombre de jours/agents (en moyenne annuelle) :

- année 2002 : 6 sessions = 3 jours/agents
- année 2003 : 24 sessions = 12 jours/agents (situation au 01.09.2003)

Autres : *Participations aux salons nautiques locaux organisés par les différents club nautiques des deux départements (activité en forte baisse compte tenu des restrictions budgétaires) ainsi qu'aux opérations « sécurité en mer » et aux opérations « interministérielles vacances en liaison avec DDCCRF, DDJS et DDASS.*

3- En quelques phrases, expliquez les principales problématiques de votre unité : manque de moyens, lesquels ? problèmes de formation, lesquels? d'aptitude ? Etc.

- *Eloignement géographique du cadre coordonnateur (ULAM à Port-Vendres et chef AIML à Port la Nouvelle, soit 80 kms) qui constitue une incohérence fonctionnelle préjudiciable au bon fonctionnement de l'ULAM et du service AIML,*
- *Le cadre coordonnateur est actuellement partagé entre les fonctions de chef du service AIML et de responsable de l'antenne du centre de sécurité des navires de Sète ce qui ne lui permet pas de suivre les activités de l'ULAM avec toute l'acuité requise pour un fonctionnement efficace du service AIML ;*
- *Un effectif réduit par l'absence d'un agent en CLM ;*
- *Parc automobile très ancien et mal adapté aux missions de terrain, dont le nombre insuffisant est la cause d'inutiles conflits d'utilisation avec le gendarme maritime ;*
- *Niveau d'habilitation insuffisant et délégation de signature restrictive obligeant les ISN de Port La Nouvelle à des déplacements fréquents sur Port Vendres et les ports avoisinants ;*
- *Une cohabitation ULAM/gendarme maritime mal vécue.*

SYNTHESE IGSAM

L'ULAM 66/11 dispose de moyens conformes (1 agent en CLD). L'activité paraît satisfaisante en police des pêches mais très faible en sécurité des navires (aucun agent habilité N3).

La séparation géographique du cadre coordonnateur de son ULAM est évidemment à proscrire. Par contre la combinaison ISN-AIML ne manque pas d'intérêt (cf ULAM 22). Les problèmes de cohabitation entre l'ULAM et le gendarme maritime sont le signe d'une mauvaise lisibilité du positionnement des deux entités.

ULAM : 22

MOYENS

Cadre coordonnateur : oui, également chef de l'antenne 22 du CSN

Effectif autorisé : 9 réel : 9

Moyen(s) nautique(s) : - VSL 11,90m PM 292 « AN ALRE »
- Zodiac 115cv PM 387

Véhicule(s) : 405 break ; Berlingo ; Expert.

Équipement particulier : MAD d'un aéronef par le CRPMEM de Bretagne pour la surveillance du gisement de CSJ.

Politique des armes

Dotation : Oui (2 armes à l'unité)

Référent désigné ? : Oui formé ? Oui

Agents formés ? : 3 Une partie seulement des agents a suivi une formation entraînés ? 3 autorisés ? : 3

Budget de fonctionnement de l'unité des 3 dernières années: 31797euros en 2001
27814 euros en 2002

Environnement : y a-t-il un poste de gendarmerie maritime à la DDAM ? : Oui Effectif : 2
Y a-t-il une brigade nautique de la gendarmerie ? : Oui (Paimpol) Effectif : 5

MISSIONS

2-1 Contrôle des pêches

En mer : Contrôle de la pêcherie de coquille St Jacques de la baie de St Brieuc _ lutte contre le braconnage sur les espèces à forte valeur marchande (coquilles, ormeaux, oursins, homards...) respect de la limite de chalutage ; des cantonnements ; pêche de loisir.

A terre : Contrôles en criées, en poissonneries, sur les marchés, dans les campings (vente directe). Contrôles de la pêche à pied de loisir et professionnelle. Lutte contre le braconnage.

2-2 Police de la navigation

En mer : Contrôle des navires de plaisance, de mai à septembre. Respect de la limitation de vitesse dans les 300m. Participation aux campagnes de sécurité des loisirs nautiques.

Contrôle des navires à passagers (inter-îles, promenades)et NUC :sécurité surnombre, etc.

2-3 Sécurité des navires

Y a-t-il une convention avec le CSN ? Non

Nombre d'agents de l'unité habilités N1 : 7 N2 : 7 N3 : 6

Ont-ils une délégation du chef du CSN ? Oui

Nombre de navires dont les VA sont effectuées par l'ULAM < 12m : 213
< 24 m : 66

2-12 Activités administratives de l'unité

Permanences en stations, indiquez lesquelles et la fréquence en jours/agents par semaine :

- Perros-Guirrec : 1 agent plein temps en interim du titulaire en arrêt LM (M Le Clainche).
- Saint Quay : 2 à 3 jours par semaine

Permis plaisance, indiquez le nombre de sessions et le nombre de jours/agents (en moyenne annuelle) : 65 sessions (environ 4 jours agent)

En quelques phrases, expliquez les principales problématiques de votre unité : manque de moyens, lesquels ? problèmes de formation, lesquels? d'aptitude ? Etc.

Le rythme de travail de l'ULAM 22 est fortement marqué par la campagne de pêche de la CSJ en baie de Saint Brieuc.

Les besoins en disponibilité du personnel se font, en conséquence particulièrement ressentir entre octobre et mai.

Les limites de l'action de l'ULAM sont principalement liées aux problèmes suivants :

En ce qui concerne les agents :

- Manque de compétences techniques pour la conduite et l'entretien de la vedette PM 292. La conduite de ce moyen repose actuellement sur un seul agent et les efforts pour former en interne d'autres agents de l'ULAM n'ont pas été concluants. Les volontaires déplorent l'absence d'offre de formation dans ce domaine.

Deux agents ayant à l'origine un profil « droit social et administration générale » ne disposent toujours pas, bien que rattachés à la filière « navigation-sécurité » d'habilitation en matière de visites de sécurité.

Au plan matériel :

Inadaptation de la vedette aux missions de contrôle des pêches. De construction « plaisance » elle se révèle d'une grande fragilité et ne permet pas l'accostage des navires de pêche en sécurité. Son remplacement par un moyen plus opérationnel et de mise en œuvre plus aisé apparaît aujourd'hui comme une priorité.

Absence de combinaisons étanches pour l'organisation de missions de nuit à bord du zodiac.

Absence de véhicule de traction sur un littoral étendu de plus de 350kms de côtes comptant de multiples points de débarquement. L'affectation d'un tel moyen permettrait d'améliorer l'efficacité de l'unité avec une plus grande mobilité du zodiac.

SYNTHESE IGSAM

L'ULAM 22 dispose de moyens conformes bien que les remarques sur l'adaptation de la vedette et quelques demandes de matérielles complémentaires sont à prendre en considération. Avec 9 agents elle est très bien dotée en personnels.

Cette ULAM présente un bilan remarquable tant au plan de la police des pêches que de la sécurité des navires. A signaler en police des pêches la particularité de l'emploi d'un aéronef affrété par le CRPM.

L'absence de cadre coordonnateur avait été soulignée dans un récent rapport d'inspection, marquant un manque d'encadrement notamment en matière de sécurité des navires. Cette situation a été corrigée avec la nomination d'un cadre coordonnateur également chef de l'antenne du CSN. La pertinence de cette double fonction devra être validée en retour d'expérience.