

# Projet de service 2014-2017

## Direction inter-régionale de la mer Sud-Atlantique



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



Ministère  
de l'Écologie,  
du Développement  
durable  
et de l'Énergie



## PRÉSENTATION DU PROJET DE SERVICE

Août 2014

La direction inter-régionale de la mer Sud-Atlantique, créée par le décret du 11 février 2010 et organisée par l'arrêté du préfet d'Aquitaine du 29 juillet 2014, est un service déconcentré de l'État au service de la mer et de ses usagers sur la façade maritime des régions d'Aquitaine et de Poitou-Charentes.

Elle est chargée, à l'échelle de son territoire, du pilotage des politiques maritimes du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie pour lequel elle coordonne les politiques de l'État en mer et sur le littoral.

Placée sous l'autorité organique du préfet de la région Aquitaine, elle est également à la disposition fonctionnelle du préfet de la région Poitou-Charentes, du préfet maritime de l'Atlantique, du préfet d'Aquitaine préfet de la zone de défense sud-ouest et des préfets des départements littoraux de son ressort (Pyrénées-Atlantiques, Landes, Gironde, Charente-Maritime) qui ont en particulier autorité sur les directions départementales des territoires et de la mer avec lesquelles la DIRM entretient des relations étroites.

Le projet de service de la direction interrégionale de la mer Sud-Atlantique (DIRM SA) fait suite au précédent projet de service 2010-2013, dont il assure la continuité. Il a été élaboré après consultation de tous les agents de la direction, des organisations syndicales concernées et du comité technique.

Ce document s'appuie sur une analyse des forces et faiblesses de la DIRM depuis sa création (2010) ainsi que sur les conclusions de l'inspection de service de la DIRM conduite au printemps 2013.

À l'issue de ce diagnostic, des orientations stratégiques ont été définies. Elles seront déclinées périodiquement en mesures opérationnelles. L'organigramme de la DIRM a été adapté pour mettre en œuvre ces orientations stratégiques, et validé par arrêté préfectoral du 29 juillet 2014.

le directeur inter-régional de la mer,  
Éric LEVERT



# SOMMAIRE

I – L’environnement socio-économique.....	Page 6
II – Le diagnostic opérationnel.....	Page 9
1) Les points forts de la DIRM.....	Page 9
2) Les points faibles de la DIRM.....	Page 10
a) les points faibles qui affectent le fonctionnement interne.....	Page 10
b) les points faibles qui affectent les relations externes.....	Page 11
3) Les principaux éléments à prendre en compte pour les années à venir.....	Page 11
4) Les recommandations de la MIGT.....	Page 12
a) les recommandations intéressant le fonctionnement général de la DIRM.....	Page 12
b) les recommandations intéressant les services support.....	Page 13
c) les recommandations intéressant les activités de contrôle et de sécurité maritime.....	Page 13
III – Les orientations stratégiques et les mesures opérationnelles liées.....	Page 14
1) Orientation stratégique n°1 : conforter l’identité de la DIRM vis-à-vis du public et des partenaires institutionnels.....	Page 14
2) Orientation stratégique n°2 : renforcer la culture commune en développant la communication interne et les projets inter-services.....	Page 14
3) Orientation stratégique n°3 : renforcer le dialogue social et mettre en position le comité de direction et le secrétariat général à répondre aux attentes des personnels de la DIRM.....	Page 14
4) Orientation stratégique n°4 : préparer le service à la rationalisation des ressources et des moyens.....	Page 15
5) Orientation stratégique n°5 : conduire le pilotage transversal des politiques mises en œuvre par les DIRM.....	Page 15
6) Orientation stratégique n°6 : renforcer le portage de la coordination inter-services en matière de gouvernance de la mer et du littoral.....	Page 16
7) Orientation stratégique n°7 : coordonner la conduite des politiques publiques de la mer et du littoral.....	Page 16
8) Orientation stratégique n°8 : organiser et valoriser la connaissance sur la mer et le littoral de la façade Sud-Atlantique.....	Page 16
9) Orientation stratégique n°9 : optimiser le soutien économique aux secteurs pêche et aquaculture.....	Page 16

10) Orientation stratégique n°10 : améliorer la qualité de la réglementation des pêches maritimes.....	Page 17
11) Orientation stratégique n°11 : accompagner l'adaptation de la formation maritime aux nouveaux enjeux maritimes.....	Page 17
12) Orientation stratégique n°12 : se prémunir contre le risque de contentieux communautaire en matière de contrôle des pêches.....	Page 17
13) Orientation stratégique n°13 : développer, mettre en œuvre et animer un plan de contrôle dans les aires marines protégées.....	Page 18
14) Orientation stratégique n°14 : s'adapter à la diminution des ressources humaines et financières en matière de sécurité maritime en étant capable de fixer des priorités, d'une part, et en apportant un appui juridique et méthodologique aux agents, d'autre part.....	Page 18
15) Orientation stratégique n°15 : conforter le positionnement de la DIRM en matière de planification d'urgence et de gestion de crise.....	Page 19
16) Orientation stratégique n°16 : agir sur la prévention des accidents du travail à bord des navires.....	Page 19
IV – Les principes du suivi des mesures opérationnelles.....	Page 20
V – La nouvelle organisation des services.....	Page 22
Organigramme	Page 23
Annexe : les principales données socio-économiques maritimes de la façade Sud-Atlantique.....	Page 24

## I – L'ENVIRONNEMENT SOCIO-ÉCONOMIQUE

La façade maritime Sud-Atlantique, de la frontière franco-espagnole à la Sèvre Niortaise (350 kilomètres en ligne droite, 700 kilomètres en tenant compte des îles de Charente, du bassin d'Arcachon et de l'estuaire de la Gironde), se caractérise par des problématiques et des dynamiques de développement diversifiées. Les données socio-économiques et cartographiques se trouvent en annexe.

- La présence d'activités maritimes différentes et équilibrées (transport maritime, pêche, cultures marines, plaisance et tourisme nautique) conforte l'attractivité d'un littoral par ailleurs globalement bien préservé.
- La configuration des littoraux de la façade Sud-Atlantique est diverse. Celui de la Charente-maritime offre la protection des îles, propice à la navigation de plaisance tandis que les plages rectilignes de l'Aquitaine exposées à la houle d'ouest sont à la fois favorables aux sports nautiques et dangereuses. La douceur du climat et la qualité encore préservée des milieux naturels expliquent aussi la pression croissante de la population sur le littoral. Les conséquences sur la qualité des milieux littoraux et sur la sécurité des usages réclament des mesures d'aménagement et de protection particulières.
- Le caractère de cet espace maritime frontalier avec l'Espagne, dont certaines ressources (halieutiques notamment) sont partagées, a donné lieu dans le passé à des conflits parfois violents, dont on ne peut exclure qu'ils se reproduisent. C'est également un lieu de passage pour les trafics illicites.
- Avec la pêche et les cultures marines (ostréiculture), dont l'ensemble constitué par les bassins de Marennes-Oléron et d'Arcachon se situe au 1er rang européen, les activités de production marine sont des éléments structurants du littoral, de son économie et de son patrimoine naturel et culturel. À cet égard, elles en cautionnent et en sauvegardent la qualité naturelle et l'attractivité touristique.
- Pour autant, ces secteurs d'activité traditionnelle sont depuis ces dernières années marqués par des crises sévères et répétitives qui conduisent les pouvoirs publics à mettre régulièrement en place, et souvent dans l'urgence, des dispositifs administratifs et financiers d'accompagnement et de soutien.
- L'estuaire de la Gironde, voie d'accès au port de Bordeaux et importante voie de migration de la faune sauvage, dont les rives sont bordées à la fois des vignobles les plus prestigieux et d'implantations industrielles de type Seveso, est aussi le dernier grand estuaire encore préservé du littoral européen. La pression anthropique sur le bassin d'Arcachon atteint un point limite au développement des activités humaines. Les fleuves charentais subissent désormais de graves étiages dus aux divers prélèvements dont les répercussions sur l'ostréiculture sont désormais désignées. La difficile rencontre entre la mer et la terre, selon l'expression du Grenelle de la mer, justifie l'intérêt que portent la société civile et les acteurs institutionnels à ces zones littorales sensibles.
- Le transport maritime international entrant ou sortant de la Manche, particulièrement intense, fait courir aux côtes Sud-Atlantique un risque permanent de pollutions accidentelles (Erika, Prestige, etc.). Le développement des navires de croisières de forte capacité dans les ports de la façade appelle lui aussi la mobilisation de l'État pour assurer

la sécurité des navires et la sauvegarde de la vie humaine en mer.

- Les conditions parfois difficiles d'accès aux ports maritimes de Bordeaux, de la Rochelle, de Bayonne, d'Arcachon, de Saint Jean de Luz et de Tonnay-Charente nécessitent la parfaite fiabilité de la signalisation maritime du littoral Sud-Atlantique et des services portuaires (pilotage, remorquage et capitaineries).
- La fluidité, enfin, du transport maritime et l'efficacité des quatre sites portuaires de l'inter-région, est le gage de la correcte respiration économique des territoires et une des réponses à la congestion des transports par voie routière, avec un bilan carbone favorable.
- La robustesse de la formation maritime doit être soulignée comme intégrateur social, parfois de jeune public en difficulté, et comme producteur de plein emploi (les anciens élèves des lycées professionnels maritimes de la façade maintiennent un taux d'emploi de 95 % cinq ans après la fin de leur formation). En même temps, le secteur de la pêche maritime connaît le plus fort taux d'accident du travail en France et la façade Sud-Atlantique ne fait pas exception. La prévention des risques maritimes est donc une priorité.
- La coordination des politiques publiques de la mer et du littoral, alors que foisonnent les structures dédiées à tout ou partie de ces questions, constitue enfin un enjeu pour l'État de clarté et d'efficacité de son action, dans un contexte de moyens désormais comptés et en réduction.
- Tels sont les enjeux complémentaires et parfois contradictoires que la DIRM Sud-Atlantique assume en conduisant les politiques maritimes du MEDDE sous l'autorité des préfets de région, de zone et de département et du préfet maritime.
- Sur le point névralgique des moyens, la DIRM hérite d'une géographie dispersée de ses implantations à laquelle il ne peut être remédié qu'en fonction de la facilitation de la mobilité géographique des agents. Ce n'est qu'une fois ce paramètre calé au plan national que l'objectif de regroupement des services sur un nombre limité de sites pourra être atteint.
- Pour autant, la DIRM doit maintenir en dehors de son siège un certain nombre d'unités territoriales pour la mise en œuvre de ses politiques qui ne relèvent pas du niveau départemental (phares et balises, sécurité des navires, notamment) et pour équilibrer son action à partir des principaux ports de la façade, Bayonne et la Rochelle au-delà de Bordeaux. C'est à la Rochelle que se trouvent également les centres de décision maritimes de Poitou-Charentes.  
Il s'agit de parvenir à l'équilibre entre proximité des centres de décision et du terrain (on n'administre bien que de près), d'une part, et recentrage des services, d'autre part, dans un contexte défavorable à l'hyper-mobilité dans les modes de travail (réduction de l'empreinte carbone, réduction des coûts de déplacement et du temps agent disponible).
- La poursuite, voire l'amplification à venir, de la réduction des moyens de fonctionnement de l'État conduit la DIRM à s'inscrire scrupuleusement dans les politiques de mutualisation inter-services dans le cadre du ministère, avec les DREAL, et dans celui du secrétariat général du gouvernement avec les préfetures. Déjà impactée par la faiblesse chronique des moyens des affaires maritimes et des phares et balises et ayant supporté des décisions lourdes en termes d'ETP lors du décroisement des effectifs régionaux et départementaux, la DIRM ne peut plus désormais subir de réduction d'effectifs, liée ou non aux mutualisations, sans intervenir sur la hiérarchisation de ses

priorités d'action.

- Cette problématique doit être appréciée au regard de la forte exposition aux risques de contentieux communautaires des missions qu'elle exerce (contrôle des pêches, sécurité maritime et affaires économiques) ainsi qu'à la généralisation des certifications qualité de ses services et de ses procédures à laquelle la contraignent les conventions internationales maritimes ratifiées par la France.  
Elle doit l'être également au regard de la technicité poussée et des spécificités des métiers exercés par les agents de la DIRM.



## II – LE DIAGNOSTIC OPÉRATIONNEL

Le diagnostic opérationnel de la DIRM SA consiste en une analyse des points forts et des points faibles de la structure, à l'issue de ses trois premières années d'existence (2010 – 2013). Cette analyse est complétée par une évaluation des évolutions prévisibles des métiers et des commandes auxquelles la DIRM devra répondre.

Les recommandations issues de l'inspection de la DIRM par la MIGT au printemps 2013 sont également prises en compte.

Le diagnostic présenté a été élaboré en associant tous les personnels de la DIRM à des réunions de travail qui ont été menées au niveau des services, soit 2 réunions pour le secrétariat général, 3 pour la division de l'action économique et de l'emploi maritime, 2 pour la mission de coordination des politiques de la mer et du littoral et 8 pour la division de la sécurité et des contrôles maritimes.

### 1) LES POINTS FORTS DE LA DIRM

➤ La construction de la DIRM s'appuie sur des bases solides, ceci est notamment attesté par le résultat de l'inspection effectuée par la MIGT au printemps 2013. On peut notamment citer, au niveau du fonctionnement interne, les points forts suivants :

- les relations de travail avec la DREAL, le PSI et les SIDSIC en matière budgétaire, GRH et informatique qui sont désormais bien formalisées ;
- le dialogue social qui fonctionne correctement, avec l'organisation de CHSCT et de CT, sur un rythme régulier ;
- une dynamique inter-régionale mise en place dans le management des services opérationnels (harmonisation des pratiques et mutualisations entre CSN, subdivisions des phares et balises, services chargés des affaires économiques et de la formation maritime).

Au niveau des relations avec les partenaires institutionnels, on peut souligner :

- la construction de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral (MCPMPL) et l'affirmation de son existence ;
- la mise en place de la démarche de partenariat maritime ;
- le bon fonctionnement du réseau de police des pêches maritimes.

➤ Il existe un fort sentiment d'appartenance, à l'entité DIRM souvent, et à une entité mer tout le temps, de la part de tous les agents. Ceci est renforcé par la présence d'une forte expertise dans de nombreux domaines maritimes.

## 2) LES POINTS FAIBLES DE LA DIRM

Les points faibles, susceptibles d'entraver le fonctionnement de la DIRM dans le cadre de ses missions peuvent, soit affecter le fonctionnement de la structure, soit affecter les relations de la structure avec ses partenaires institutionnels.

a) les points faibles qui affectent le fonctionnement interne

➤ **Le fonctionnement interne de la DIRM n'est pas parfaitement optimisé, on peut notamment remarquer :**

- l'existence de problèmes de circulation de l'information au sein de mêmes services (secrétariat général, division SCM...) et entre les différents services de la DIRM. D'une manière générale, la DIRM a souffert d'un management trop vertical et trop sectorisé ;
- le positionnement et le rôle du secrétariat général qui manque de lisibilité, que ce soit pour ses propres agents ou pour les autres agents de la DIRM ;
- les 3 composantes de la division SCM (CSN, Phares et balises et vedette régionale) qui exécutent leur mission avec satisfaction, mais dont le regroupement au sein de la DSCM n'a pas permis d'établir des synergies significatives ;
- l'organisation du fonctionnement entre la DAM, la DIRM et les lycées professionnels maritimes qui est trop complexe.

➤ **Les métiers de la sécurité et de la police maritime sont confrontés à une situation préoccupante, constituée par l'addition de cinq problématiques qui échappent en grande partie à la DIRM :**

- une baisse des effectifs considérable (effective et annoncée) associée à une pyramide des âges défavorable dans les subdivisions et la vedette régionale. Les métiers de la sécurité maritime sont les seuls à avoir subi des baisses d'effectif au sein de la DIRM ;
- une perte de savoir faire qui concerne l'ensemble des services (recrutement d'agents qui ne possèdent pas le profil requis) ;
- des budgets ne permettant pas d'externaliser pour faire face à la baisse des effectifs et du savoir faire ;
- une absence d'orientation de l'administration centrale sur l'évolution des métiers et des missions de signalisation et de police maritime ;
- une absence de plan de formation.

➤ **Certaines incertitudes pèsent sur le moral des équipes :** les agents ressentent un déficit de lisibilité sur l'avenir de l'administration en général et sur celui de la structure DIRM en particulier.

- **La géographie particulière du littoral sud Atlantique** (avec 3 grands ports distants de 250 km l'un de l'autre) combinée avec la faiblesse des effectifs de certaines implantations de CSN ne permet pas de mettre en place une organisation des astreintes qui garantisse que tous les navires prioritaires dans le cadre du contrôle par l'État du port seront inspectés.

b) les points faibles qui affectent les relations externes

- **Le rôle de coordination des politiques publiques par la DIRM** a du mal à s'affirmer auprès des autres services de l'État. En matière de sécurité maritime, l'apport de l'entité DIRM est mal appréhendée par la préfecture maritime, malgré la présence d'une forte expertise dans de nombreux domaines relatifs à cette mission.
- **En matière de contrôle des pêches** (matière soumise à risque de contentieux communautaire), la DIRM est identifiée par l'administration centrale comme étant responsable de l'atteinte des objectifs communautaires et nationaux alors qu'elle n'a aucun moyen d'imposer des niveaux d'engagement aux principales administrations prêtant leur concours pour cette mission. D'autre part, ces administrations, comme la DIRM, connaissent des réductions d'effectifs et de ressources.
- **La DIRM subit des pressions politiques fortes sur l'entretien des phares** en tant qu'éléments du patrimoine, alors que le budget est dimensionné pour l'entretien technique de la signalisation maritime, et donc significativement plus faible.
- **Le rôle des DIRM en matière de planification ORSEC et en matière de lutte contre les pollutions** n'est pas clairement défini dans les textes.
- **La concertation avec la DIRM NAMO est insuffisante** sur le champ des politiques publiques de la mer et du littoral.

### 3) LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE POUR LES ANNÉES À VENIR

- **Certaines orientations connues vont fortement impacter le fonctionnement de la DIRM, il s'agit notamment :**
  - de la poursuite de la réduction des moyens pour les années à venir ;
  - de la nécessaire prise en compte des contraintes environnementales en matière de réglementation des pêches (consultation du public, Natura 2000...) ;

- des fortes évolutions réglementaires dans le champ de la sous direction des gens de mer (Tribunal maritime commercial, mise en œuvre de la convention STCW pêche...);
- de la codification de la partie réglementaire du code rural et de la pêche maritime.

➤ **Il en est de même de certaines commandes annoncées :**

- mise en place et animation d'un plan de contrôle interrégional de surveillance et de contrôle dans les aires marines protégées (AMP) ;
- mise en place d'un plan triennal de signalisation maritime et déconcentration vers la DIRM de certaines attributions de la commission des phares et de certaines des activités de l'ex-CETMEF en matière de centralisation des achats ;
- mise en place d'une nouvelle stratégie nationale sur la gestion du patrimoine des phares et balises ;
- saisie informatique du patrimoine de l'État, annoncée comme prioritaire par France domaine (chantier à venir) ;
- mise en place du FEAMP et du nouveau CPER, et les incertitudes sur l'étendue du futur rôle de la DIRM dans ce nouveau dispositif.

➤ **Les métiers de la DIRM vont connaître certaines évolutions prévisibles :**

- augmentation des missions de contrôle, notamment en matière économique (CICC, etc) mais également réglementaires, résultant de la réforme du Code Rural et de la Pêche maritime (CRPM) : contrôles sur place au titre des aides économiques, contrôle accru des AEP, nouveaux plans opérationnels de campagnes de pêche (POCP) des organisations de producteurs ;
- maintien de la pression sur le contrôle par l'État du port ;
- tendance de la direction des pêches à augmenter le rôle de la DIRM en matière de coordination du contrôle des pêches.

## 4) LES RECOMMANDATIONS DE LA MIGT

### a) les recommandations intéressant le fonctionnement général de la DIRM

- Introduire des "axes territorialisés" dans le nouveau projet de service ;
- Mettre en place une méthode de suivi efficace des actions du projet de service ;
- Établir une cartographie des risques de non atteinte des objectifs ;
- Affirmer l'identité de la DIRM ;

- Conforter le dialogue social en amont des instances officielles ;
- Renforcer la construction de la culture commune du service par le développement de la communication.

b) les recommandations intéressant  
les services support

- Consolider la continuité du suivi budgétaire qui repose sur un seul agent ;
- Mettre en place les prescriptions nationales en matière de contrôle interne comptable.

c) les recommandations intéressant  
les activités de contrôle et de  
sécurité maritime

- Relancer certaines actions de sécurité maritime du précédent projet de service ;
- Actualiser l'instruction régionale sur les avis en matière de décisions d'effectifs ;
- Affirmer le rôle de la DIRM en matière de lutte contre les pollutions sur l'interface terre-mer ;
- Intégrer l'ensemble des processus de signalisation maritime au système qualité ;
- Mettre en place un contrôle hiérarchique pour les missions des CSN ;
- Agir auprès des administrations intervenant en mer pour renforcer les contributions en ressources de contrôle ;
- Agir pour rationaliser les points de débarquement des produits de la pêche ;
- Améliorer le système de remontée d'informations en matière de suites pénales aux infractions à la politique des pêches.

À partir de ce diagnostic opérationnel, et en continuité du précédent projet de service, l'action de la DIRM Sud- Atlantique pour les années 2014 – 2017 sera guidée par les 16 orientations stratégiques décrites ci-après.

### III – LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES ET LES MESURES OPÉRATIONNELLES INITIALES

#### 1) Orientation stratégique n°1 : conforter l'identité de la DIRM vis-à-vis du public et des partenaires institutionnels

- Mesure opérationnelle n°1 : mieux faire connaître l'organisation de la DIRM grâce à une plaquette de présentation de l'organigramme (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle n°2 : identifier un budget annuel à consacrer à des actions de communication prioritaires et le déléguer aux services en fonction des projets retenus par le comité de direction (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle n°3 : animer le site internet de la DIRM (pilotage MCPPML).
- Mesure opérationnelle n°4 : communiquer auprès du CMF (pilotage MCPPML).

#### 2) Orientation stratégique n°2 : renforcer la culture commune en développant la communication interne et les projets inter-services

- Mesure opérationnelle n°1 : finaliser la création du site intranet de la DIRM et le faire vivre avec le support d'un comité de rédaction (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle 2 : faire connaître les missions du secrétariat général aux autres services de la DIRM (pilotage SG).

#### 3) Orientation stratégique n°3 : renforcer le dialogue social et mettre en position le comité de direction et le secrétariat général de répondre aux attentes des personnels de la DIRM

- Mesure opérationnelle n°1 : mettre en place une écoute « client interne » pour les fonctions support de la DIRM, dans le cadre du système de management de la qualité (pilotage RQ).
- Mesure opérationnelle n°2 : mettre en place des réunions de concertation avec les représentants du personnel en plus des instances officielles (pilotage SG).

- Mesure opérationnelle n°3 : créer le CLAS de la DIRM SA et le faire fonctionner (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle n°4 : créer une commission locale de formation et la réunir conformément aux textes en vigueur (pilotage SG).

#### 4) Orientation stratégique n°4 : préparer le service à la rationalisation des ressources et des moyens

- Mesure opérationnelle n°1 : recenser les postes nécessitant une passation de compétence et capitaliser les connaissances en anticipant le départ de l'agent (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle n°2 : recenser les ETP « mer » sur la zone de gouvernance (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle n°3 : formaliser le plan de formation, le mettre en œuvre et en faire un outil de gestion des compétences (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle n°4 : poursuivre la réflexion pour optimiser la répartition des ressources budgétaires en améliorant l'adéquation entre les besoins identifiés et les moyens donnés (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle n°5 : mettre en place les prescriptions nationales en matière de contrôle interne comptable (pilotage SG).
- Mesure opérationnelle n°6 : rationaliser le système qualité en place, pour éviter les effets de « sur-qualité » et en faire un outil de management efficace pour la DIRM (pilotage RQ).

#### 5) Orientation stratégique n°5 : conduire le pilotage transversal des politiques mises en œuvre par les DIRM

- Mesure opérationnelle n°1 : coordonner les différentes politiques du ressort des DIRM (pilotage MCPPML).
- Mesure opérationnelle n°2 : Garantir les synergies des politiques propres à la DIRM avec celles des autres acteurs publics (pilotage MCPPML).

## 6) Orientation stratégique n°6 : renforcer le portage de la coordination inter-services en matière de gouvernance de la mer et du littoral

- Mesure opérationnelle n°1 : animer le collège des chefs de service « Mer » ex-partenariat maritime) (pilotage direction).
- Mesure opérationnelle n°2 : rendre opérationnel les 3 réseaux métiers : contrôle des pêches, réglementation des pêches, formation maritime (pilotage DSCM et DAAEM).
- Mesure opérationnelle n°3 : favoriser les relations entre les deux DIRM du golfe de Gascogne et la préfecture maritime (au moins 1 réunion par an) (pilotage direction).

## 7) Orientation stratégique n°7 : coordonner la conduite des politiques publiques de la mer et du littoral

- Mesure opérationnelle n°1 : coordonner une gestion durable et intégrée de la mer (pilotage MCPPML).
- Mesure opérationnelle n°2 : gérer et réguler durablement les activités maritimes et littorales (pilotage MCPPML).

## 8) Orientation stratégique n°8 : organiser et valoriser la connaissance sur la mer et le littoral de la façade Sud-Atlantique

- Mesure opérationnelle n°1 : mutualiser, optimiser et pérenniser les connaissances « mer et littoral » de la façade Sud-Atlantique et du golfe de Gascogne (pilotage MCPPML).

## 9) Orientation stratégique n°9 : optimiser le soutien économique aux secteurs pêche et aquaculture

- Mesure opérationnelle n°1 : améliorer et finaliser la fin de gestion du FEP (pilotage DAAEM).



- Mesure opérationnelle n°2 : améliorer le pilotage des contrôles sur place (FEP) (pilotage DAAEM).
- Mesure opérationnelle n°3 : améliorer le suivi des contrôles d'opération CICC (pilotage DAAEM).
- Mesure opérationnelle n°4 : préparer la période de programmation 2014-2020 (FEAMP et État) (pilotage DAAEM).

#### 10) Orientation stratégique n°10 : améliorer la qualité de la réglementation des pêches maritimes

- Mesure opérationnelle n°1 : optimiser l'élaboration et la diffusion de la réglementation des pêches (pilotage DAAEM).
- Mesure opérationnelle n°2 : améliorer la prise en compte des exigences de protection des espèces et des milieux en zone Natura 2000 (pilotage DAAEM).
- Mesure opérationnelle n°3 : améliorer la sécurité juridique des actes réglementaires en matière de pêche maritime (pilotage DAAEM).

#### 11) Orientation stratégique n°11 : accompagner l'adaptation de la formation maritime aux nouveaux enjeux maritimes

- Mesure opérationnelle n°1 : affirmer l'autorité académique de la DIRM (pilotage DAAEM).
- Mesure opérationnelle n°2 : favoriser l'action des lycées maritimes dans la promotion des métiers de la mer (pilotage DAAEM).
- Mesure opérationnelle n°3 : établir des éléments d'analyse sur l'adéquation emploi / formation maritime sur la façade (pilotage DAAEM).

#### 12) Orientation stratégique n°12 : se prémunir contre le risque de contentieux communautaire en matière de contrôle des pêches

- Mesure opérationnelle n°1 : continuer à animer la politique interrégionale de contrôle

des pêches à travers le plan interrégional de contrôle, les outils de suivi et les réunions d'échange (pilotage DSCM).

- Mesure opérationnelle n°2 : mettre en place les dispositions relatives à la pesée des produits de la pêche (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°3 : mettre en place une politique en matière de système de points de pénalités et l'articuler avec celle des sanctions administratives (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°4 : élaborer et mettre en œuvre un outil de suivi des commandes en matière de police des pêches (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°5 : élaborer et tenir à jour un tableau de suivi des suites données aux constats d'infraction en matière de contrôle des pêches (pilotage DSCM).

**13) Orientation stratégique n°13 : développer, mettre en œuvre et animer un plan de contrôle dans les aires marines protégées**

- Mesure opérationnelle n°1 : mettre au point le plan de contrôle (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°2 : animer le plan de contrôle (pilotage DSCM).

**14) Orientation stratégique n°14 : s'adapter à la diminution des ressources humaines et financières en matière de sécurité maritime en étant capable de fixer des priorités, d'une part, et en apportant un appui juridique et méthodologique aux agents, d'autre part**

- Mesure opérationnelle n°1 : établir une cartographie des risques de non atteinte des objectifs, en matière de sécurité maritime, et mettre en place les mesures préventives et/ou correctives nécessaires, documenter et enregistrer (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°2 : se doter d'outils de pilotage de la mission de sécurité des navires à partir de l'application GINA (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°3 : mettre en place un contrôle hiérarchique pour les missions de la sécurité maritime (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°4 : formaliser et harmoniser certaines pratiques en matière de sécurité maritime (pilotage DSCM).

- Mesure opérationnelle n°5 : recentrer l'activité de la division sur les missions relevant directement de la sécurité et des contrôles maritimes (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°6 : mettre en place le futur plan triennal de signalisation maritime conformément aux instructions de la direction des affaires maritimes (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°7 : améliorer le lissage, sur l'année, de l'activité des CSN (pilotage DSCM).

**15) Orientation stratégique n°15 : conforter le positionnement de la DIRM en matière de planification d'urgence et de gestion de crise**

- Mesure opérationnelle n°1 : réaliser le plan de continuité d'activité de la DIRM (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°2 : participer à la mise en place des dispositions spécifiques ORSEC ayant une composante maritime et notamment le volet relatif à l'estuaire de la Gironde (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°3 : poursuivre les actions de formation des agents des collectivités territoriales à l'utilisation du matériel du CISIP (pilotage DSCM).
- Mesure opérationnelle n°4 : Consolider les outils mis à disposition des cadres de permanence ainsi que la capacité de la DIRM à assumer son rôle de conseiller de l'autorité préfectorale en cas de crise (pilotage DSCM).

**16) Orientation stratégique n°16 : agir sur la prévention des accidents du travail à bord des navires**

- Mesure opérationnelle n°1 : réaliser des actions de sensibilisation des marins de la pêche et de la conchyliculture en matière de risques professionnels et de conduites addictives en s'appuyant sur les instances professionnelles (SSGM).

## IV – LES PRINCIPES DE SUIVI DES MESURES OPÉRATIONNELLES

Les seize orientations stratégiques sont définies pour la durée du projet de service. Par contre, les mesures opérationnelles liées sont susceptibles d'être modifiées ou supprimées en fonction de l'évolution des missions ou des changements pouvant affecter l'environnement administratif de la DIRM.

L'état d'avancement de chaque mesure opérationnelle est suivie à l'aide du formulaire de la page suivante. On distingue les mesures planifiées, avec des dates d'échéance, et celles dont l'effet est continu.

Le responsable qualité est chargé de suivre l'état d'avancement des mesures opérationnelles, il en rend compte au comité de direction (CODIR). Pour les mesures dont l'effet est continu, le formulaire précise la périodicité selon laquelle elles sont évaluées en CODIR.

## Fiche de suivi de mesure opérationnelle

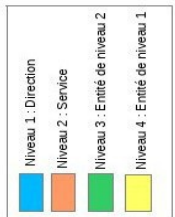
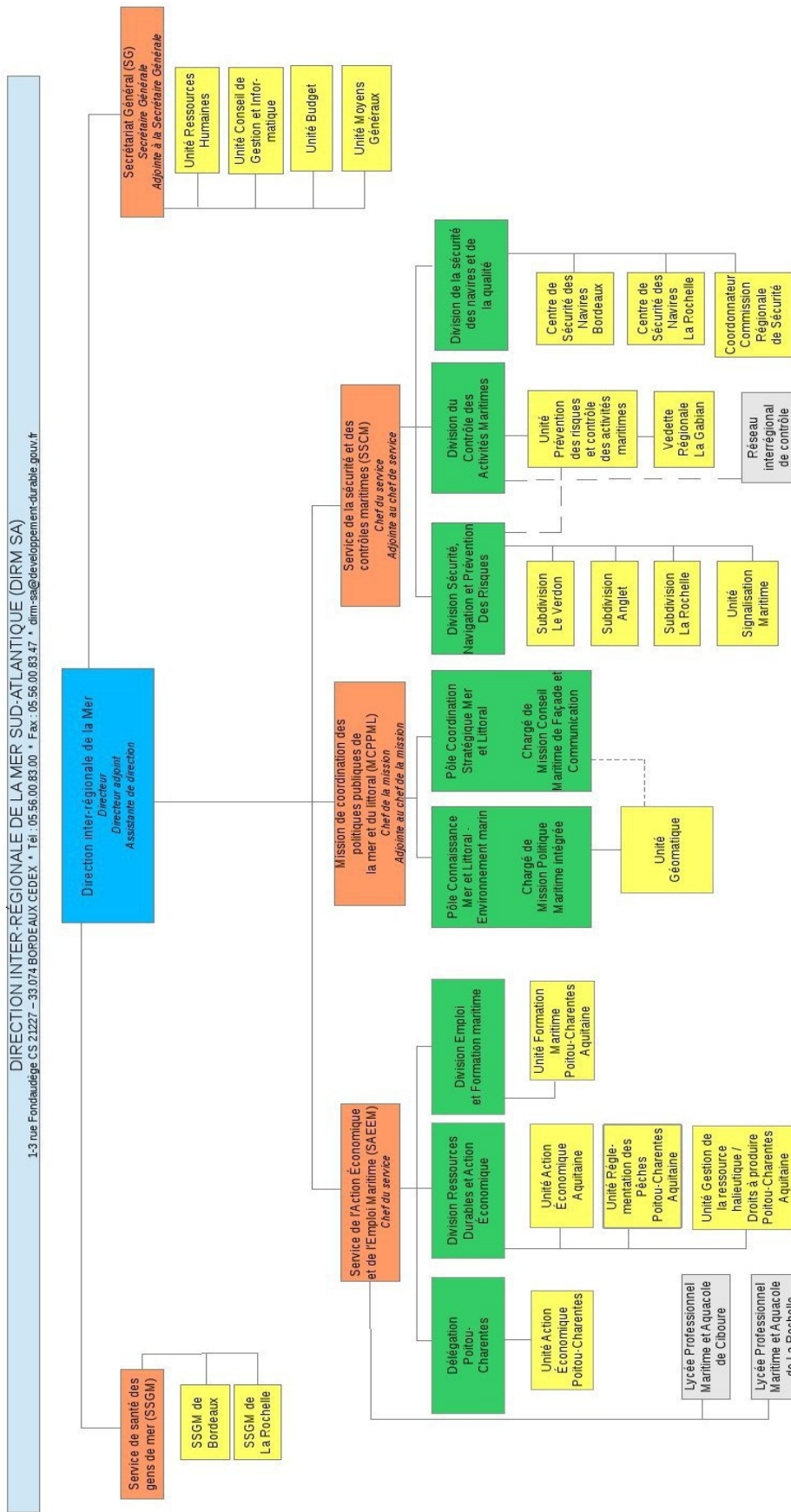
<b>LANCEMENT DE LA MESURE OPÉRATIONNELLE</b>		
<i><b>Appellation de la mesure opérationnelle</b></i>	<i><b>N°</b></i>	
<i><b>Orientation stratégique de rattachement</b></i>	<i><b>N°</b></i>	
<i><b>Objectif de la mesure</b></i>		
<i><b>Description de la mesure</b></i>		
<i><b>Mesure planifiée</b></i>		
<i><b>Date de lancement</b></i>	<i><b>Date d'échéance prévisionnelle</b></i>	
<i><b>Description des différentes phases (le cas échéant)</b></i>	<i><b>Critères de réussite</b></i>	
Phase 1 :	Phase 1 :	Date :
Phase 2 :	Phase 2 :	Date :
Phase n :	Phase n :	Date :
<i><b>Mesure continue</b></i>		
<i><b>Date de lancement</b></i>	<i><b>Périodicité des évaluations</b></i>	

## V – LA NOUVELLE ORGANISATION DES SERVICES

Les nouvelles orientations stratégiques nécessitent des mesures de réorganisation, et notamment :

- **Le renforcement du service chargé de l'emploi et de la formation maritime** qui est renforcé par la création d'un poste de chef de bureau. Ce poste est créé par transfert d'un ETP de la division de la sécurité et des contrôles maritimes.
- **La prise en compte de l'importance socio-économique de la région Poitou – Charentes en matière de pêches et cultures marines, et l'arrivée du FEAMP**, par création d'une division des affaires économiques et de la réglementation des pêches chargée de cette région, sous l'autorité du chef du service de l'action économique et de l'emploi maritime (sans création d'ETP).
- **La prise en compte de la montée en puissance de la mission de coordination des politiques publiques de la mer et du littoral**, et l'augmentation du nombre de ses agents qui nécessite de structurer ce service.
- **La prise en compte de l'augmentation des exigences en matière de coordination du contrôle des pêches et les travaux sur la mise en œuvre d'un plan de contrôle de l'environnement marin** qui amène à créer une division spécifique chargée de la coordination des contrôles, avec deux ETP, par redéploiement au sein de la division SCM.

# ORGANIGRAMME



## ANNEXE : PRINCIPALES DONNÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DE LA FAÇADE SUD-ATLANTIQUE

### ➤ **Pêche maritime et cultures marines**

En 2013, dans les 5 criées de l'inter-région ont été débarquées environ 17 718 tonnes de poissons et crustacés pour une valeur de 77,8 millions d'euros environ (soit 12,6 % du tonnage français et 8,4 % du CA des criées françaises).

En 2012, la production conchylicole représentait environ 38 500 tonnes (27 000 tonnes d'huîtres et 11 000 tonnes de moules) pour un chiffre d'affaires estimé à 305 millions d'euros (soit 24 % de la production nationale en tonne et plus de 30 % des surfaces conchylicoles françaises).

En février 2014, on comptait 2 184 marins (pêcheurs ou conchyliculteurs) identifiés dans un quartier de l'inter-région, soit 13,74 % des marins-pêcheurs français.

En février 2014, la flotte ostréicole de l'inter-région comptait environ 2100 navires (35,7 % de la flotte ostréicole nationale) et la flotte de pêche 491 navires (8 % de la flotte de pêche française).

### ➤ **Trafic commercial**

Le trafic portuaire en 2013 a représenté 22,1 millions de tonnes (soit 6,5 % du trafic national). Les GPM de Bordeaux et de La Rochelle, les ports décentralisés de Bayonne, de Rochefort et de Tonnay - Charentes sont classés respectivement aux 7<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup>, 23<sup>ème</sup> et 26<sup>ème</sup> rang des ports de commerce français.

Les navires suivants étaient exploités en 2013 sur l'inter-région : 4 ferrys, 62 navires de transport de passagers et 42 navires de plaisance professionnelle.

### ➤ **Environnement**

En 2014, on dénombre 42 sites Natura 2000 en mer (20 majoritairement marins et 22 majoritairement terrestres), ainsi qu'un parc naturel marin.

### ➤ **Formation**

On dénombre, sur l'inter-région, deux lycées professionnels maritimes et aquacoles, deux lycées de la mer, cinq CFA et AFPA ainsi que plus d'une dizaine de lycées dispensant des formations dans les métiers du nautisme.

### ➤ **Plaisance et loisirs nautiques**

En 2013, l'ensemble des 39 ports de plaisance regroupait environ 17 710 anneaux (dont



13 670 places à flots, 1 018 places réservées aux visiteurs et 2 970 corps morts) ainsi que 407 places dans les ports à sec.

Les 8 ports les plus importants sont : La Rochelle (3 620 places), Arcachon (2 600 places), Royan et Capbreton (960 places), Hendaye (885 places), Port-Médoc (800 places), Saint Denis d'Oléron (700 places), Ars en Ré (550 places) et Rochefort s/ mer (532 places).

Le tissu économique dans les 4 départements littoraux (17, 33, 40 et 64) est notamment composé de 337 sociétés de vente et réparation de bateaux de plaisance et accessoires, 87 sociétés de location de bateaux de plaisance, 6 sociétés de convoyage de navires de plaisance situées à La Rochelle, 67 bateaux écoles, 24 écoles de voiles agréées et 210 clubs-nautique.

En 2012, 7 789 permis mer côtiers ont été délivrés sur la façade de la DIRM SA, soit 11,20 % des PMC nationaux.

### ➤ **Les pôles de recherche dans le secteur de l'environnement marin**

Un des cinq centres régionaux de l'IFREMER situé à Nantes pilote 3 stations côtières sur la façade Sud-Atlantique, situées à La Tremblade (Laboratoire Communautaire de Référence (LCR) sur la pathologie des mollusques), à la Rochelle-l'Houmeau (Laboratoires environnement ressources Halieutiques) et à Arcachon.

Sur le plan universitaire, à Bordeaux, les activités de recherche de l'UMR (Unité Mixte de Recherche) dans les domaines de l'environnement et paléoenvironnement océaniques et continentaux (EPOC) sont déclinées en trois grands axes thématiques : écotoxicologie, océanographie côtière et géosciences marines, au sein desquels se repartissent sept équipes thématiques (Transferts géochimiques des métaux à l'interface continent océan, physico et toxico chimie de l'environnement, écotoxicologie aquatique, écologie et biogéochimie des systèmes côtiers, modélisation expérimentale et télédétection en hydrodynamique sédimentaire, paléoclimats, sédimentologie). Ces pôles regroupent en février 2014 presque une centaine de chercheurs, dont une quarantaine spécialisés dans la recherche marine ainsi que environ 70 doctorants ou post-doctorants. Leurs études sont ciblées sur les écosystèmes côtiers et littoraux sur trois sites-ateliers régionaux : le Bassin d'Arcachon, l'estuaire de la Gironde et le plateau continental sud-Gascogne. Ce laboratoire a aussi des activités d'enseignement dans la filière Master STEE spécialité océanographie et Master STEE spécialité biodiversité et écosystèmes continentaux de l'Université Bordeaux.

Le département de biologie de l'Université de La Rochelle est composé de 19 enseignants-chercheurs ; il propose des activités d'enseignement dans la filière Master Sciences pour l'Environnement spécialité « Géographie Appliquée à la Gestion de l'Environnement Littoral » ou « Écologie et dynamique des littoraux et estuaires (EDYLE) ». Par ailleurs, des équipes de chercheurs appartenant au laboratoire « Littoral, Environnement et Sociétés (LIENSs) » (Unité mixte de recherche (CNRS / Université de La Rochelle) qui est spécialisée dans les études des écosystèmes littoraux au niveau géographique, physique, écosystèmes côtiers, animaux marins, chimiques et biologique) regroupent, en février 2014, 50 chercheurs, 21 doctorants et 4 post- doctorants.







**Direction inter-régionale de la mer Sud-Atlantique**

1-3 rue Fondaudège  
CS 21.227  
33.074 BORDEAUX CEDEX  
Tél. : 05 56 00 83 00  
Fax. : 05 56 00 83 47

