RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

Direction des Affaires Maritimes

Sous Direction de la Sécurité Maritime

Bureau des Phares et Balises

ITM

Note du 1er août 2014

Plans triennaux de signalisation maritime

NOR : DEVT1415826N

(Texte non paru au *Journal officiel*)

La Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,
à :

Pour exécution :

- Directeurs des DIRM et DM,
- Directeur de la DTAM de Saint Pierre et Miquelon,
- Directeur de l'armement des phares et balises

Pour information :

- Préfets maritimes
- Préfets de régions concernés,
- Préfets des départements du littoral,
- DREAL et DEAL des régions concernées,
- DGITM/PTF

Résumé :
Cette note méthodologique prévoit la mise en place dans chaque direction interrégionale de la mer (DIRM), direction de la mer (DM) et à la direction des territoires de l'alimentation et de la mer (DTAM) d'un plan triennal de signalisation maritime (PTSM) qui déclinera à trois ans les actions prioritaires de chaque service, en cohérence avec les orientations nationales retenues par la Direction des affaires maritimes.
Elle présente en annexe le plan d'action et les orientations nationales qui devront être pris en compte pour établir les PTSM de chaque façade.

Catégorie : interprétation à retenir, sous réserve de l'appréciation souveraine du juge, lorsque l'analyse de la portée juridique des textes législatifs ou réglementaires soulève une difficulté particulière.		Domaine : Ecologie, développement durable	
Type : Instruction du gouvernement **et /ou**		Instruction aux services déconcentrés ☒	
Mots clés liste fermée : <Transports_ActivitesMaritimes_Ports_NavigationInterieure>		Mots clés libres : Signalisation maritime Plans d'actions	
Texte (s) de référence :			
Circulaire(s) abrogée(s) :			
Date de mise en application : à la date de publication sur le site circulaire.gouv.fr			
Pièces annexes :3 annexes			
N° d'homologation Cerfa :			
Publication	☒ BO	☒ Site http://circulaire.legifrance.gouv.fr/	☐ Non publiée

PREAMBULE

Afin de mieux appréhender les problématiques relatives à la politique de signalisation maritime, un état des lieux a été mené en 2011- 2012. Dans la suite de ce travail et du dernier rapport de la Cour des comptes sur le patrimoine immobilier des phares et balises, la direction des affaires maritimes a mis en place un comité de pilotage de l'activité, réunissant deux fois par an depuis 2013 :

- les directeurs adjoints « sécurité maritime » des DIRM,
- la direction de l'armement des phares et balises,
- la direction technique « eau mer fleuve » du CEREMA
- le CVRH
- la sous-direction de la sécurité maritime.

Ce comité de pilotage de la signalisation maritime a vocation à réunir le réseau des compétences techniques et administratives en charge de l'activité de signalisation maritime.

Le comité de pilotage débat des actions stratégiques à engager pour adapter l'exercice des missions de signalisation maritime à l'évolution du contexte et des enjeux de sécurité de la navigation dans les eaux relevant de la compétence de l'Etat.

Ces réflexions fondent la démarche de formalisation d'une stratégie nationale définie par la direction des affaires maritimes, qui comporte :

- des orientations de travail fixées par la direction des affaires maritimes (annexe 1)
- un plan d'action national (annexe 2)

Cette démarche stratégique relative à la signalisation maritime doit également se traduire sur chaque façade maritime.

PLAN TRIENNAL DE « SIGNALISATION MARITIME »

Le plan triennal de signalisation maritime (PTSM) oriente et planifie les actions prioritaires de chaque DIRM/DM et de la DTAM à trois ans. Il décline les orientations nationales adaptées aux spécificités de chaque façade, dans une logique d'optimisation des moyens adaptée aux cadrages budgétaires et aux scénarios d'évolution des effectifs.

Ce document adopte la forme présentée en annexe 3 de cette note, afin d'en permettre une utilisation et un partage efficace.

Etabli par chaque DIRM/DM et la DTAM en lien avec l'Armement des Phares et Balises, le PTSM fait l'objet d'une validation de la direction des affaires maritimes confirmant les objectifs des services à trois ans.

Ce document permet ainsi à chaque DIRM/DM et à la DTAM d'affirmer et renforcer son pilotage des services dans l'exercice des missions de signalisation maritime. Il donne aux acteurs, agents des services et partenaires extérieurs au ministère, une meilleure visibilité sur les priorités et actions à entreprendre.

Ces plans alimenteront également les réflexions de la Direction des affaires maritimes et du comité de pilotage des phares et balises dans une perspective d'adaptation et d'évolution régulière.

METHODE D'APPROPRIATION

Les phases préalables à la rédaction de ce plan sont :

- l'analyse de la situation locale
- la déclinaison des orientations nationales sur la base de cette analyse
- la priorisation des enjeux
- l'indentification des actions les plus pertinentes au regard des orientations prioritaires retenues.

PROCESSUS D'ELABORATION ET DE VALIDATION

La rédaction d'un projet de plan triennal (d'après le format joint) devra intervenir avant la mi-novembre 2014.

Ce projet fera l'objet d'un examen de la DAM, dans un objectif de cohérence avec les orientations nationales.

Les échanges entre les DIRM/DM et DTAM et la DAM devront aboutir à une version finale du document au plus tard mi-janvier 2015, pour validation du plan triennal de signalisation maritime par la DAM.

Ce document prendra alors son caractère opérationnel et pourra être communiqué par la DIRM/DM/DTAM à l'ensemble des interlocuteurs concernés.

Un point d'avancement annuel en COPIL Phares & Balises, complété par les échanges prévus dans le cadre du dispositif de dialogue de gestion, permettra le suivi effectif de ce plan triennal de signalisation maritime.

A l'issue de cette première période de 3 ans, un nouveau plan triennal, amélioré de l'expérience acquise et intégrant les contextes et évolutions locales, sera envisagé.

Les Directeurs des DIRM/DM/DTAM devront veiller au bon établissement du plan triennal de signalisation maritime de chaque façade maritime en associant en tant que de besoin les partenaires et personnels concernés.

La présente circulaire sera publiée au bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le 1er août 2014

La Directrice des affaires maritimes

Régine BREHIER

Annexe 1

Orientations nationales de la Direction des affaires maritimes

Les orientations nationales s'inscrivent dans le champ plus large des politiques de l'Etat et du contexte de réduction des moyens. Elles visent en conséquence à orienter les priorités des services pour répondre aux enjeux de sécurité de la navigation, en fonction des contraintes et en intégrant les évolutions techniques. La programmation triennale doit ainsi aider les services littoraux à s'adapter à un nouveau contexte et à optimiser leur activité.

ORIENTATIONS NAUTIQUES

1 Programmer la requalification des aides à la navigation

Une qualification de l'usage des éléments de balisage doit être entreprise, afin de mieux cerner :

- les établissements de signalisation maritime (ESM) qui sont indispensables à la sécurité de la navigation
- les aides à la navigation de complément (ANC) qui sont nécessaires aux besoins connexes du littoral.

Le fait de qualifier un élément d'ANC constate une utilité qui n'est pas directement indispensable à la sécurité de la navigation. En cohérence, la responsabilité de sa création et de son exploitation doit être assurée par l'entité porteuse de ce besoin.

Pour tout projet de création de balisage :
Cette qualification devra être faite.

Pour le balisage déjà en place :
Dans le cas ou aucun tiers n'estime plus son besoin suffisamment important pour prendre la charge de cet élément, il peut alors être considéré comme un élément de confort, et sa suppression doit être envisagée.
La connaissance du contexte local (niveau de trafic, type de trafic, etc), les éléments de classement SCAN, le référentiel technique, permettent d'évaluer l'opportunité et la faisabilité des requalifications en ANC et des suppressions des aides de confort.
Afin de faciliter ce travail de requalifications et suppressions à trois ans, il pourra être procédé selon la méthode suivante :

1. Analyse nautique pure (technique) : la DIRM/DM/DTAM effectuera l'identification des éléments de balisage de sa zone de compétence, avec pour chaque élément de signalisation, les critères suivants :
    α. devrait être maintenu dans son statut d'ESM,
    β. devrait être déclassé en ANC.
2. Intégration du contexte : les procédures de déclassement devront être rédigées en concertation avec les services concernés, en travaillant prioritairement sur les projets ou les négociations seront le plus sûr d'aboutir avec l'adhésion des tiers, notamment :
    α. Eléments de balisage déjà financés par un tiers
    β. Eléments de balisage d'utilité réduite dont on est prêt à justifier la suppression en l'absence de tiers repreneur (pas d'enjeux tiers ou tiers refusant de prendre en charge du balisage de confort)
    χ. Autres éléments de balisage, en fonction de l'opportunité locale.

Le PTSM programmera donc l'identification de l'ensemble des éléments de balisage et fixera un objectif de déclassements des ESM en ANC qui devront intervenir dans les trois ans.

2 Diminuer le nombre d'ESM

Dans le cadre du PTSM, le service se fixera un objectif de réduction du nombre des ESM, qui pourra être atteint par un ensemble de requalifications en ANC et suppressions des éléments de confort.

3 Adapter le niveau de service en fonction des enjeux de disponibilité des aides

4 Formaliser les accords passés avec les ports

Evaluer les conventions à ajuster ou établir, dans l'idéal une par port, précisant les obligations de chacun. Les conventions doivent notamment préciser les ESM et ANC concernés ainsi que le niveau de service retenu pour chaque aide. Elles doivent définir le rôle de chacun, interventions et contributions financières des ports pour assurer la mise en place, le maintien en capacité opérationnelle, la conformité et l'information nautique relatifs à la signalisation maritime concernée.

ORIENTATION SUR LES PROCESSUS

1 Harmoniser les niveaux de services pour la veille :

Régime souhaitable hors contexte particulier :
- Information nautique : astreinte nuit et week-end
- Première intervention : sous 24h, sous réserve de disposer de moyens d'accès par la terre (astreinte d'intervention de jour, les week-ends et jours fériés).

Les DIRM/DM préciseront dans le PTSM les niveaux d'astreintes mis en place justifiés en fonction des besoins.

2 Optimiser les cycles d'entretiens préventifs (adaptation des fréquences d'intervention aux enjeux de disponibilité et à l'importance de l'aide)

3 Assurer un suivi des ouvrages par le dispositif de visites simplifiées comparées (VSC)

Chaque PTSM devra proposer une programmation des évaluations VSC du parc de la DIRM / DM /DTAM. Ces évaluations ont pour but :

- ✓ D'identifier le parc qui a besoin d'être plus étroitement surveillé (exposition climatique, exposition géographique, vieillissement …)
- ✓ De fournir des indicateurs du vieillissement du parc, pour mieux prévoir les besoins et évolutions futures.

L'évaluation VSC doit être programmée de façon à ce que les ouvrages, fixes fassent l'objet, au minimum, d'une évaluation / réévaluation tous les 5 ans. En conséquence, au moins 1/5 du parc total doit être vu chaque année.

4 Optimiser l'utilisation et les déplacements des navires de l'APB (nombre de journée en mer, nombre d'ESM traités par jour de mer)

5 Gestion des ressources critiques à l'échelle DIRM/DM (référents à l'échelle DIRM/DM pour les compétences rares, spécialisation/mutualisation de certaines activités dans un même centre pour les besoins des DIRM, gestion de stock mutualisée...)

ORIENTATIONS GPEC

1 Identifier à 5 ans les contraintes et opportunités résultant des départs d'agents.

2 Evaluer l'impact sur le niveau de service et les modalités de la mise en œuvre des missions (ESM, ANC, prise en charge des études par les tiers, évolution des fonds de concours, besoins de formation, enjeux et opportunité d'externalisation des prestations).

3 Réévaluer avec l'APB le niveau de prestation nécessaire et la mise à disposition des navires à horizon 5 ans.

4 Réévaluer la pertinence des implantations existantes à 5 ans en fonction des missions et de l'évolution des effectifs.

Les réflexions sur l'implantation et l'utilisation des moyens humains et nautiques doivent intégrer le fait que ces moyens doivent rester mobilisables dans un contexte POLMAR (possibilité et facilité de déploiement des outils POLMAR par les moyens nautiques et humains P&B, en cas de crise POLMAR).

Cette évaluation GPEC est à faire pour deux scénarios :

- Scénario A de baisse dirigée: baisse des ETP cibles de 2% par an.
- Scénario B de baisse dirigée : baisse des ETP cibles de 3% par an.

Des précisions devront être apportées sur les dispositions à prendre pour préserver les compétences critiques (indispensables, non externalisables – ressource inférieure à 2 ETP par service).

ORIENTATIONS IMMOBILIERES

1 Mettre en œuvre la stratégie immobilière de la DAM

Le service devra intégrer la stratégie immobilière de la DAM, qui fait l'objet d'une note spécifique, afin d'assurer la bonne gestion de l'immobilier sécurité maritime.

2 Mettre en place ou ajuster les conventions d'utilisations pour l'ensemble des biens immobiliers.

3 Evaluer l'impact sur le niveau de service et les modalités de la mise en œuvre des missions (ESM, ANC, prise en charge des études par les tiers, évolution des fonds de concours, besoins de formation, enjeux et opportunité d'externalisation des prestations.

4 Programmer la réduction du nombre des logements NAS et COP : à l'issue du triennal, ne devront être conservés sous ce régime que les logements restant justifiés par un besoin de sécurité maritime.

Annexe 2

Plan d'action Signalisation maritime de la DAM

Missions et objectifs	N°	Actions	Priorité	Indicateur cible de résultat	échéance finale
Affaires nautiques	PB1	Travail réglementaire concernant l'évolution de l'activité de la commission des phares et balises et reprise du Décret de 83 sur le balisage des côtes de France.	1	Nouveau Décret et Arrêté	2014
	PB2	Programme de travail stratégique commission des phares visant à réorienter l'action de la commission (d'initiative DAM/DIRM/DM)	2	Nb de sujets généraux traités/ dossier particulier	Montée en puissance progressive des sujets nationaux
	PB3	Clarification Etablissement de signalisation maritime/ Aides à la navigation complémentaire	1	Note de cadrage	2014
Animation et pilotage du réseau	PB4	Mise en place du COPIL P et B et note de cadrage sur le fonctionnement du réseau	1	Mise en place du COPIL/CR	2013
	PB5	Stratégie de gestion de l'immobilier relevant de la Sécurité maritime	1	Note de cadrage et formation 2014	2014
	PB6	Plan triennaux de signalisation maritime	1	Un schéma approuvé par DIRM/DM	2014
	PB7	Orientation et formalisation du processus de dialogue de gestion dirm/dm SM4/CEREMA/AM2 et avec l'APB partage des choix stratégiques sur les priorités d'utilisation des crédits et des moyens	1	Annexe à cadrer avec AM1 (vision d'ensemble moyens/objectifs)	2014
	PB8	Mise en place d'un tableau d'indicateur de pilotage partagé avec les DIRM/DM (contrôle de gestion suite de phébus)	1	tableau établi et suivi en 2014	2014
	PB9	Généralisation contractualisation APB/DIRM/DM	1	Convention pour chaque DIRM/DM	2014
	PB10	Démarche Qualité	2	Formalisation des processus clés	2015-2016
	PB11	Cadrage articulation DAM/SM/SM4/CETMEF concernant l'AISM,	2	Note de cadrage et répartition des rôles	2014
GPEC	PB12	stratégie à 3 an minimum partagée SG/AM/DIRM/DM/SM/APB/CVRH	1	Doit découler des PTSM	2014
	PB13	Plan de formation annuel adapté et partagé avec l'ENSAM	1	Plan CVRH-rappel dans le bulletin ENSAM	2014
Systèmes d'information et	PB14	Gestion Intranet/internet sujets SM4 et partage des décisions de	3	Actualisation effective des	2014

de communication		création / modification et suppression de signalisation maritime		sites	
	PB15	Favoriser prise de relais AMO DSI+ groupes utilisateurs pour phebus, VSC, Aladin. Revoir cartographie des applications pour le futur	1	Transferts des missions vers SI.	2014-2015
	PB16	Commande LMP et XEOS: définir suites à donner en fonction contrôle de gestion- hébergement ministériel de l'application	1	Hébergement ministériel en 2016	2014
	PB17	Maintenance ALADIN et envisager V2 (rester compatible avec le cadre des applications ministérielles)	2	Projet d'urbanisation des applications	2016
	PB18	Organisation d'un plan de communication DAM pour mieux rendre compte des actions menées par le réseau de la signalisation maritime (dont partenaires extérieurs notamment sur le volet patrimonial	2	Supports de communications produits	2014
Modernisation des services-Prospective	PB19	Évaluation économique de scénarios à modèle économique constant (fil de l'eau décentralisation ESM port, ESM port+chenaux)	1	Rapport d'analyse	2014-2015
	PB20	Comparaison Modèles économique	1	Rapport GAAP ENPC	Janvier 2014
	PB21	Marchés CETMEF: nouvelle organisation DAM/CEREMA/DIRM	1	Marchés transférés	2013
	PB22	Stratégie à 5 ans (missions, moyens, organisation des services) = Actualisation des orientations DAM et du présent plan d'action.	1	Synthèse résultant des PTSM, de l'évaluation économique des scénarios, du travail du Copil Phare et balise	2015

Annexe 3

Plan type des PTSM (à compléter par les DIRM-DM-DTAM)

Plan d'action triennal "signalisation maritime" de la façade [….]

[Date de mise à jour de ce plan]

I-Introduction

Nota : ce document doit servir à la fois à :

- *analyser la déclinaison au niveau de chaque façade des politiques nationales, en fonction du contexte propre*
- *Identifier les actions prioritaires et permettre leur suivi*
- *établir la feuille de route PRATIQUE à l'usage des personnes/services qui auront à mettre en œuvre ces actions*

II-Présentation des enjeux de la façade

II-1 les enjeux de la façade à prendre en compte en matière de signalisation maritime (typologie de la navigation, spécificités de la façade, en termes d'usages maritime, de risques, de vulnérabilité, de besoin)

II-2 présentation (+ analyse synthétique lorsque nécessaire) des missions, de l'organisation et des moyens (ETP, budget, moyens nautiques utilisés, parc d'ESM, immobilier technique)

III-Les orientations stratégiques de la façade

III-1 hiérarchisation des orientations à forts enjeux :

- orientations stratégiques de politiques publiques (déclinaison des politiques publiques)
- orientations conjoncturelles :
- priorités opérationnelles avérées
- évolution de la signalisation maritime compte tenu des évolutions techniques (ESM et aides à la navigation embarquées)

1. orientations stratégiques d'organisation du service et de mobilisation des moyens

III-2 autres orientations impactant l'activité signalisation maritime (actions transversales de modernisation, actions concourant à l'organisation de l'activité)

IV-Plan d'action du schéma directeur : les actions prioritaires à engager à 3 ans

Liste des actions prioritaires, avec description de ces actions + conditions de réussite et résultats attendus.

Notamment :

- Programme d'identification de l'ensemble parc d'éléments de balisage existants en ESM / ANC
- Objectif de réduction du nombre des ESM
- Programme de requalification / suppression des éléments

V-Gestion prévisionnelle des effectifs, des emplois et des compétences en PC (GPEEC)

V-1 état des lieux de la ressource humaine en emplois et compétences (Analyse démographique, identification des points sensibles).

Notamment :
- départs prévus – contraintes et opportunités liées
- programmation de l'évaluation du besoin réel en logements NAS et COP – réduction du nombre

V-2 sécurité et prévention.

V-3 orientations et actions envisagées par la DIRM/DM
- Hypothèse A : baisse des effectifs de 2% par an à 5 ans
- Hypothèse B : baisse des effectifs de 3% par an à 5 ans).

Dispositions prévues / à prendre, pour préserver les compétences critiques.

VI-Modalités de suivi de la démarche et de management de l'activité

VI-1 dispositif d'animation et coordination, travail en réseau au sein de la DIRM/DM en liaison avec l'APB, le CEREMA et la DAM, les DDTM, le CELRL, les ports, les préfectures maritimes.

Notamment : évaluation du niveau de prestation nécessaire et de l'implantation des moyens nautiques de l'APB.

VI-3 modalités de suivi, et d'actualisation du schéma directeur

VI-4 modalités de dialogue de gestion sur la façade, Indicateurs de performance principaux pour le dialogue de gestion (répartition des effectifs et des budget/ missions et contexte)

VI-5 démarche qualité souhaitée par la direction de la DIRM/DM

VI-6 dispositif de contrôle de gestion

Annexes du plan d'action :

ANNEXE A- TABLEAU DE SYNTHESE DES ACTIONS

Orientation	**Action**	**Pilote / Service**	**Echéance**	**Indicateurs**
Référence à l'orientation stratégique	*Intitulé détaillé*	*personne*	*Souhaitable, prévisionnelle ou impérative*	*3 ou 4 max par action*

ANNEXE B- FICHES ACTION

DIRM/DM […..]

Plan d'action 2014 – 2016 « signalisation maritime »

[Titre de l'action]

Orientation de référence	Pilote	Echéance : *Souhaitable, prévisionnelle et/ou impérative*	Indicateurs de suivi ou de résultat

1- Contexte

[…]

2 – Objectifs

[…]

3 – Cadre de l'action

Description de l'action :

[…]

Indicateurs :

Indicateur(s)	Source et mode de calcul	Valeur base 31/12/2014	Valeur objectif 31/12/2016

Étapes clés intermédiaires :

1. […]
2. […]

4- méthode de travail, modalités de mise en œuvre, impératifs et contraintes

[…]

5- conditions de la réussite de l'action et points sensibles identifiés

[…]

ANNEXE C- ELEMENTS DE DIAGNOSTIC UTILES A LA COMPREHENSION DES ENJEUX ET DES ORIENTATIONS DE LA DIRM/DM

[…]

ANNEXE D- TABLEAU DE BORD DES ACTIONS DE STRATEGIE IMMOBILIERE SM (rappel pour mémoire)

[…]