

MÉMENTO À L'USAGE DES MAIRES DU LITTORAL DE LA FAÇADE MARITIME MANCHE – MER DU NORD



Édition 2014

PRÉFET MARITIME
DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD



Préfet
Maritime

Mesdames et Messieurs les Maires des communes littorales de la façade maritime de la Manche – mer du Nord,

Je suis heureux de vous faire parvenir la nouvelle édition de notre **MÉMENTO À L'USAGE DES MAIRES DU LITTORAL**.

Ce document à caractère pratique tient notamment compte des dernières évolutions de la réglementation ayant trait au monde maritime, ainsi que de la réorganisation des services de l'État.

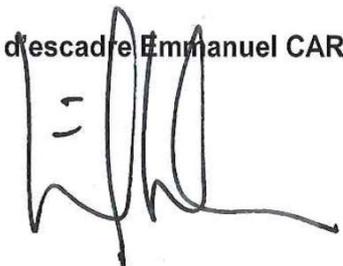


Dans le but de mieux vous informer sur les différents intervenants (acteurs, administrations) et dans le souci de faciliter la coordination des services face aux usagers et événements maritimes, ce fascicule se compose d'une partie théorique et d'une partie pratique, cette dernière étant rédigée sous forme de fiches, didactiques et facilement consultables, pour vous aider dans vos démarches à l'échelon municipal. Ce mémento est également consultable en ligne sur notre site Internet : www.premar-manche.gouv.fr (rubrique Infos pratiques).

Toutefois, ce mémento ne saurait constituer en lui-même un recueil de règles impératives, définissant strictement les droits et responsabilités de chacun, ni un recueil administratif.

J'ai l'espoir que ce document soit pour l'autorité que vous représentez un outil précieux et utile, afin de préserver et de gérer au mieux les mers qui nous bordent, dans un contexte juridique toujours plus complexe et où les intérêts maritimes et environnementaux doivent être conjugués afin de préserver les ressources que la mer nous offre.

Vice-amiral d'escadre Emmanuel CARLIER



SOMMAIRE

PARTIE 1 : Définitions

- 1 – Le sol et le sous-sol
- 2 – Les eaux
- 3 – Les espaces maritimes au-delà des eaux territoriales
- 4 – Les ports
- 5 – Les aires marines protégées
- 6 – La gouvernance

PARTIE 2 : Acteurs publics

- 1 – Les autorités
- 2 – Les centres opérationnels de l'action de l'État en mer (AEM)
- 3 – Les administrations participant à l'action de l'État en mer (AEM)
- 4 – Les directions et services

PARTIE 3 : Fiches

CHAPITRE 1 : Activités aériennes, balnéaires, nautiques et manifestations sportives

- 1.1 – La baignade
- 1.2 – Les engins de plage et les engins non-immatriculés
- 1.3 – La réglementation de la vitesse en mer
- 1.4 – Les véhicules nautiques à moteur (VNM)
- 1.5 – Les traversées non-orthodoxes du dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais
- 1.6 – Les manifestations nautiques
- 1.7 – Les manifestations aériennes
- 1.8 – Les spectacles pyrotechniques
- 1.9 – La plongée et la pêche sous-marines

CHAPITRE 2 : Aménagement, gestion et surveillance du littoral

- 2.1 – Les plans de balisage des plages
- 2.2 – Les zones de mouillage et d'équipements légers
- 2.3 – Les ports de plaisance
- 2.4 – Le schéma de mise en valeur de la mer
- 2.5 – Les concessions de plage
- 2.6 – Les commissions nautiques
- 2.7 – Les sémaphores

CHAPITRE 3 : Activités industrielles, événements de mer et lutte contre la pollution

- 3.1 – Les immersions de déblais de dragages portuaires
- 3.2 – Les activités d'extraction de granulats marins
- 3.3 – L'échouement de cétacés ou mammifères marins, vivants ou morts, sur le rivage
- 3.4 – Les épaves maritimes
- 3.5 – La dispersion des cendres funéraires en mer
- 3.6 – La lutte contre la pollution en mer et sur le rivage
- 3.7 – La découverte sur le rivage de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances dangereuses
- 3.8 – La découverte en mer de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances dangereuses
- 3.9 – La découverte d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions sur le rivage
- 3.10 – La découverte d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions en mer

ANNEXES : - Constatation et poursuite des infractions
- Secours en mer
- Annuaire

PARTIE 1 : DÉFINITIONS



Afin d'appréhender la notion d'espace maritime et de définir en particulier le Domaine Public Maritime (D.P.M), quelques définitions sont nécessaires, liées à des phénomènes physiques qui modèlent le rivage, dont la marée est l'un des principaux.

Unité de mesure des distances en mer : le mille marin, équivalant à 1.852 mètres.

1- LE SOL ET LE SOUS-SOL

Estran :

L'estran correspond à la zone du rivage soumise aux mouvements des marées. Il constitue la partie du littoral située entre les niveaux connus des plus hautes et plus basses marées.

Laisse de basse mer :

La laisse de basse mer correspond à la limite basse de l'estran. Elle constitue une ligne qui correspond à la limite la plus basse atteinte par la mer sous l'influence des marées. Elle est également la ligne de base qui est la référence juridique pour mesurer la largeur des zones maritimes sous la compétence d'un État. À la ligne de base, peut, dans des cas de découpe particulière de la côte, se substituer une ligne de base droite (segment qui relie des points sur le tracé de la laisse de basse mer) poursuivant la direction générale de la côte. Pour la façade maritime Manche – mer du Nord, les lignes de base droites sont définies par le décret du 19 octobre 1967 définissant les lignes de base droites et les lignes de fermeture des baies servant à la détermination des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des eaux territoriales.

Laisse de haute mer :

La laisse de haute mer correspond à la limite haute de l'estran. Elle est de la même façon la ligne qui correspond à la limite la plus haute atteinte par la mer sous l'influence des marées et à la limite supérieure de l'estran.

Lais de la mer :

Il s'agit de l'accumulation des débris naturels (algues, bois morts, alluvions...) laissée sur le rivage par la mer lorsqu'elle se retire. Suite à ce phénomène naturel, il peut y avoir formation de terres nouvelles.

Relais de la mer :

Ce sont des terrains qui émergent lorsque la mer s'en retire définitivement. En pratique on utilise toujours les termes ensemble : **les lais et relais de la mer.**

Rivage :

Le rivage est défini par l'article L. 2111-4 du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) qui précise que « le rivage de la mer est constitué par tout ce qu'elle couvre et découvre jusqu'où les plus hautes mers peuvent s'étendre en l'absence de perturbations météorologiques exceptionnelles ».

La détermination du rivage est conduite par le service de l'État en charge du domaine public maritime. Cette procédure s'exécute sous l'autorité du préfet de département ou d'un préfet nommément désigné par le ministre chargé de la mer, si la délimitation s'opère sur plusieurs départements (article R. 2111-5 du CGPPP).

L'article L. 2212-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT) prévoit que « la police municipale des communes riveraines de la mer s'exerce sur le rivage de la mer jusqu'à la limite des eaux ».

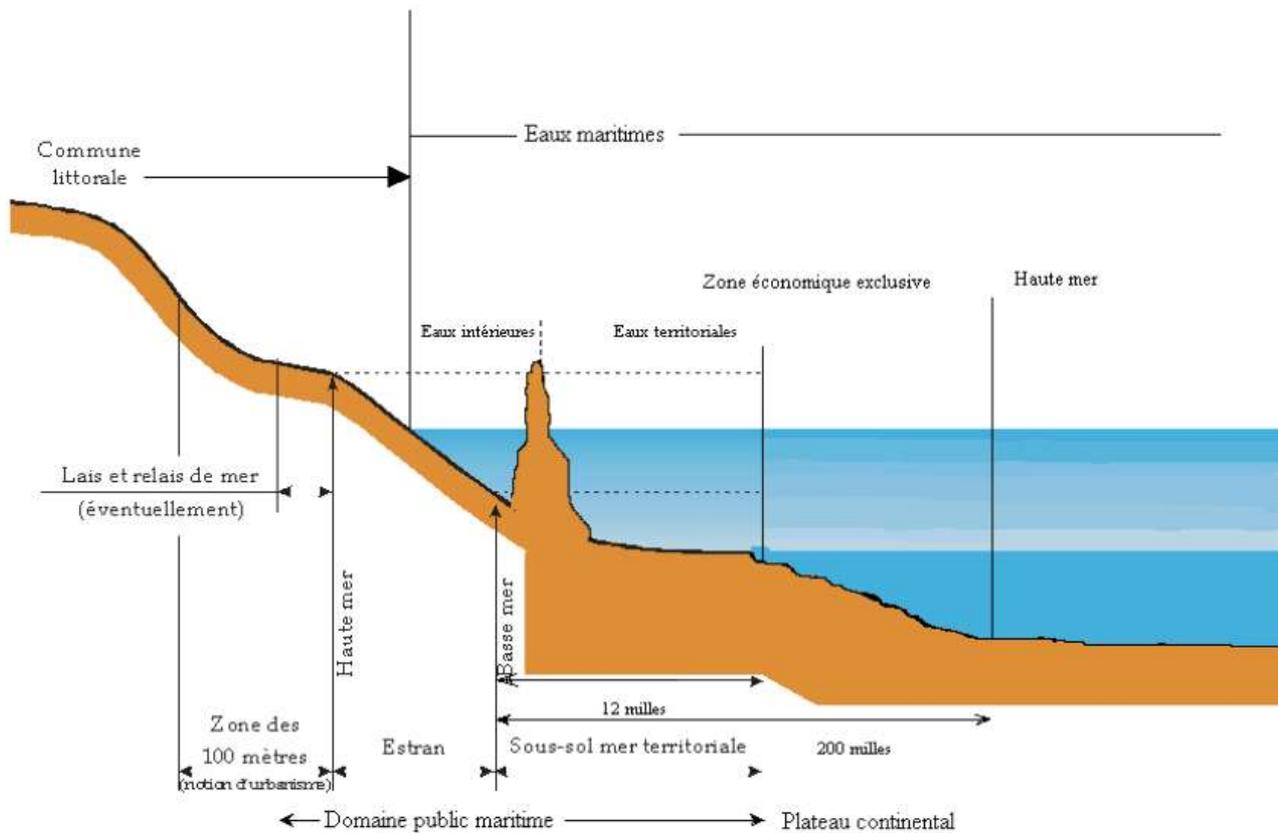
➤ Ces notions permettent de définir le domaine public maritime (DPM), composé :

- du domaine public artificiel (article L. 2111-6 du CGPPP), qui regroupe les ouvrages, équipements et installations portuaires destinés à assurer la sécurité et faciliter la navigation en mer ;
- du domaine public naturel de l'État (article L. 2111-4 du CGPPP), qui comprend :
 - ⇒ le sol et le sous-sol de la mer s'étalant de la limite haute du rivage jusqu'à la limite de la mer territoriale (12 milles marins / soit environ 22 kilomètres, à partir du rivage) ;
 - ⇒ le sol et le sous-sol des étangs salés en communication directe, naturelle et permanente avec la mer ;
 - ⇒ les lais et relais de mer ;
 - ⇒ les terrains acquis par l'État le long du rivage en vue de la satisfaction des besoins et services publics balnéaires et touristiques.

Reposant sur la constatation d'un état de fait, le domaine public maritime voit donc sa consistance et ses limites liées à l'action de la nature. Sa composition mouvante entraîne l'intervention de plusieurs autorités de l'État.

Plateau continental :

Le plateau continental est la continuité immergée du littoral. Celle-ci forme une pente douce qui peut être inférieure ou supérieure à 200 milles nautiques, longueur juridique de référence. Il comprend les fonds marins y compris leur sous-sol, sur toute l'étendue de leur prolongement naturel terrestre, jusqu'au rebord externe de la marge continentale qui le délimite.



2- LES EAUX

On distingue les eaux fluviales, les eaux intérieures et les eaux territoriales. Ces espaces sont soumis à des régimes juridiques différents selon leur nature.

Les eaux fluviales :

Ce sont les eaux d'un fleuve se jetant dans un estuaire ; elles se situent toujours en amont de la limite transversale de la mer. Cette limite est fixée par décret.

- En matière de pêche, dans ces eaux s'applique une réglementation maritime particulière qui prend pour critère de délimitation la limite de salure des eaux ;
- en matière de navigation, s'applique également une réglementation maritime particulière. Le décret n° 59-951 du 31 juillet 1959 portant fixation des limites de l'inscription maritime prévoit que ces limites sont représentées par le premier obstacle naturel ou artificiel à la navigation des bâtiments de mer.

En matière de sauvetage, la limite transversale de la mer détermine la limite de la zone d'intervention des secours en mer coordonnée par le CROSS sous l'autorité du préfet maritime.

Les eaux intérieures :

Les eaux intérieures sont les eaux situées en-deçà de la ligne de base, à partir de laquelle est mesurée l'étendue de la mer territoriale.

Les eaux territoriales :

On appelle « eaux territoriales » les eaux s'étendant depuis la côte ou depuis les lignes de base jusqu'à 12 milles marins (soit environ 22 kilomètres) au large. L'État souverain ne doit pas s'opposer à l'exercice par les autres États du droit de passage inoffensif : les navires battant pavillon de toute nationalité peuvent naviguer de façon continue et rapide dans cette zone, l'arrêt et le mouillage n'étant tolérés qu'en cas d'urgence, sans autorisation préalable d'une autorité de l'État, du moment qu'ils ne portent pas atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'État côtier. L'État côtier peut suspendre temporairement le droit de passage inoffensif des navires étrangers (en raison des manœuvres militaires, par exemple).

3- LES ESPACES MARITIMES AU-DELA DES EAUX TERRITORIALES

La zone contiguë :

La zone contiguë, créée par la Convention des Nations Unies sur la mer territoriale et la zone contiguë du 29 avril 1958, est comprise entre 12 et 24 milles marins, mesurés à partir de la limite extérieure de la mer territoriale.

Le droit international reconnaît aux États le droit d'y exercer les contrôles nécessaires en vue :

- de prévenir les infractions à leurs lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration ;
- d'y réprimer des infractions commises sur le territoire national dans les mêmes domaines.

Pour la France, seuls les services douaniers sont habilités à y exercer les contrôles nécessaires en vue de :

- prévenir les infractions aux lois et règlements que l'administration douanière est chargée d'appliquer sur le « territoire douanier » ;
- poursuivre les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur le « territoire douanier ».

La zone économique exclusive :

Elle peut s'étendre, si les conditions géographiques le permettent, jusqu'à 200 milles marins (soit environ 370 kilomètres) au large, à partir de la ligne de base droite, en y incluant les eaux territoriales. Sur l'ensemble de la surface de cette zone, l'État exerce des droits souverains en matière d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources de la mer (halieutiques et énergétiques). L'État y exerce également sa juridiction sur la mise en place et l'exploitation d'îles artificiels, d'installation et d'ouvrages, la recherche scientifique marine, et la protection du milieu marin.

La haute mer :

La haute mer est constituée des parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale d'un État, aux eaux intérieures d'un État, ni à la Zone Économique Exclusive d'un État.

Aucun État ne peut exercer sa souveraineté sur tout ou partie de la haute mer. L'exercice de la liberté, par chaque État, se doit de prendre en considération les intérêts protégés par le droit international.

4- LES PORTS

Ce sont des espaces terrestres et maritimes, situés sur le littoral, dont la destination première est d'accueillir les navires et de procéder aux opérations de chargement déchargement, réparation et ravitaillement. Les ports maritimes ont fait l'objet d'une profonde réforme suite à l'adoption de la loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire. Cette nouvelle législation est insérée dans le code des transports dans son livre III, titre 1^{er}, aux articles L. 5311-1 et suivants.

Le législateur distingue :

- le grand port maritime ;
- le port maritime autonome ;
- les ports maritimes relevant d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales.

Le Grand Port Maritime :

Appellation conférée par décret pris en Conseil d'État, pour un port maritime dont les enjeux, en termes de développement économique et d'aménagement du territoire, sont d'une importance particulière.

C'est un établissement public de l'État, doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. La plupart des ports maritimes possédant antérieurement la dénomination de « port autonome » se sont vus attribuer le statut de « grand port maritime » (Dunkerque, Le Havre, Rouen, pour la façade maritime Manche-mer du Nord).

Les Ports maritimes relevant d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales :

Selon les dispositions des articles L. 5314-1 à L. 5314-4 du code des transports, les régions, les départements, les communes ou leurs groupements (communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines) sont compétentes pour créer, aménager et exploiter un port maritime.

Toutefois, des distinctions sont faites selon la nature de l'activité du port (voir encadré ci-après).

Ports régionaux

La région est compétente pour créer, aménager et exploiter les ports de commerce. L'échelon régional est également compétent pour aménager et exploiter les ports maritimes et de pêche qui lui ont été transférés dans le cadre de la loi de décentralisation n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

Ports départementaux

Le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de pêche. Il reste compétent pour aménager et exploiter les ports maritimes de commerce qui lui ont été transférés dans le cadre de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État.

Ports communaux ou intercommunaux

Les communes et leurs groupements sont compétents pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de plaisance. Toutefois, ces collectivités restent compétentes pour aménager et exploiter les ports de commerce et de pêche qui leur ont été transférés dans le cadre de la loi de décentralisation n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

La zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR) :

Lorsque l'activité du port le nécessite, une zone maritime et fluviale de régulation (ZMFR) peut être créée et délimitée par arrêté conjoint du préfet maritime et du préfet de département. Cette zone permet notamment aux officiers de port d'exercer leurs pouvoirs de police en dehors des limites administratives de leur port.

L'autorité portuaire :

L'autorité portuaire est chargée de « **la police de l'exploitation du port, qui comprend notamment l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. Elle exerce également la police de la conservation du domaine public portuaire** » (article L. 5331-7 du code des transports).

Cette autorité portuaire, selon les dispositions de l'article L. 5331-5 du code des transports, est personnalisée par :

- **le président du directoire**, s'agissant des grands ports maritimes ;
- **les présidents** du conseil régional, du conseil général, du groupement de communes ou le maire pour les ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance relevant des collectivités territoriales. Cette autorité s'exerce par la voie de la capitainerie de chaque port.

L'autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPP) :

Elle exerce « la police du plan d'eau, qui comprend notamment l'organisation des entrées, sorties et mouvements des navires, bateaux ou autres engins flottants. Elle exerce la police des marchandises dangereuses. Elle contribue au recueil, à la transmission et à la diffusion de l'information nautique » (article L. 5331-8 du code des transports). Selon les dispositions de l'article L. 5331-6 du code des transports, l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est :

- **le président du directoire**, dans les grands ports maritimes ;
- **l'autorité administrative dans les autres ports maritimes relevant de l'État** ;
- **l'autorité administrative (préfet de département)** dans les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements si l'activité dominante du port est le commerce ou l'accueil de marchandises dangereuses figurant sur une liste fixée par voie réglementaire (arrêté du 27 octobre 2006 fixant la liste des ports maritimes relevant des collectivités et de leurs groupements où l'autorité investie du pouvoir de police portuaire est le représentant de l'État) ;
- **les présidents du conseil régional, du conseil général, du groupement de communes ou le maire** pour les ports relevant des collectivités territoriales ou de leurs groupements.

Les règlements généraux de police en vigueur dans chaque port peuvent être complétés par des règlements particuliers.

Dans un grand port maritime, ces règlements sont arrêtés par le représentant de l'État (préfet de département) et s'appliquent dans les **limites administratives du port** considéré.

Dans les autres ports, ces règlements sont conjointement arrêtés par l'autorité portuaire et l'autorité investie du pouvoir de police portuaire et s'appliquent dans les **limites administratives du port** considéré.

Les Ports militaires :

Ils ne relèvent pas du code des ports maritimes mais du code de la défense (article R. 3223-61) et sont placés sous la responsabilité des commandants de zones maritimes.

« Un port militaire est une zone militaire comprenant des terrains, des quais, des installations, des équipements et des plans d'eau affectés à l'autorité militaire.

Les limites du port militaire sont fixées, côté terre comme côté mer, par le ministre de la Défense. Lorsque le plan d'eau du port militaire inclut un accès nautique à un port maritime civil contigu, la décision du ministre ne peut intervenir qu'après avis de l'autorité portuaire et de l'autorité investie du pouvoir de police portuaire de ce port, mentionnées aux articles L. 5331-5 et L. 5331-6 du code des transports.

5- LES AIRES MARINES PROTÉGÉES

En Manche-mer du Nord, les aires marines protégées (AMP) recouvrent environ 25 % de la superficie des eaux sous juridiction française.

Rôle du préfet maritime : « investi du pouvoir de police générale, [le préfet maritime] a autorité dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État en mer, notamment en ce qui concerne [...] la protection de l'environnement » (décret n° 2004-112 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer).

Ce sont essentiellement sur la façade :

- les 45 sites *Natura 2000* en mer ;
- le parc naturel marin des estuaires picards et de la mer d'Opale ;
- les 6 réserves naturelles nationales ;
- les 2 parcelles de domaine public maritime attribuées au Conservatoire du littoral.

Les aires marines protégées comprennent :

1° Les parcs nationaux ayant une partie maritime

2° Les réserves naturelles ayant une partie maritime

Sur la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, il existe **6 réserves naturelles nationales** disposant d'une partie maritime :

- la réserve naturelle nationale de **Beauguillot** en Basse-Normandie,
- la réserve naturelle nationale de la **falaise du Cap Romain** en Basse-Normandie,
- la réserve naturelle nationale de l'**estuaire de la Seine** en Haute-Normandie,
- la réserve naturelle nationale de la **baie de Somme** en Picardie,
- la réserve naturelle nationale de la **baie de Canche** en Nord-Pas-de-Calais,
- la réserve naturelle nationale du **platier d'Oye** en Nord-Pas-de-Calais.



Rôle du préfet maritime : le préfet maritime assure la vice-présidence du comité consultatif lorsque la réserve naturelle s'étend sur les eaux territoriales ou sur le domaine public maritime.

3° Les arrêtés de biotopes ayant une partie maritime

Un arrêté de protection de biotope est soit préfectoral (s'il est pris par le préfet sur le domaine terrestre ou fluvial d'un département, on parle alors d'arrêté préfectoral de protection de biotope), soit ministériel (s'il est pris par le ministre en charge de la mer sur le domaine public maritime).

Sur la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, il existe **3 arrêtés de protection de biotope** sur l'interface terre-mer : **Falaises de Jobourg** (Basse-Normandie), **Cordons dunaires** (Basse-Normandie) et **Cordon de galets de La Mollière** (Picardie).

4° Les parcs naturels marins

Le **parc naturel marin (PNM)** ne constitue pas une mise sous cloche de l'**espace marin** au seul bénéfice de la bonne préservation des écosystèmes. L'esprit même de cet outil est d'amener l'ensemble des divers acteurs de la mer et du littoral à discuter ensemble sur des sujets communs.



L'instance de gestion du parc dénommé conseil de gestion doit constituer l'enceinte représentative et privilégiée des discussions relatives aux problématiques liées à la gestion de l'espace marin compris dans le périmètre du parc.

Un PNM est constitué de trois éléments indissociables : un périmètre pertinent, des orientations de gestion compilées dans un plan de gestion et un conseil de gestion.

Sur la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, il existe depuis décembre 2012, le **parc naturel marin des estuaires picards et la mer d'Opale**.

Rôle du préfet maritime : au sein du conseil de gestion, le représentant de l'État en mer et le préfet du département principalement intéressés à la gestion du parc naturel marin exercent les fonctions dévolues au commissaire du gouvernement auprès de l'agence des aires marines protégées.

5° Les sites Natura 2000 ayant une partie marine

Le réseau Natura 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union européenne. Il est destiné à assurer le maintien ou le rétablissement des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire.

Ce réseau est composé de sites désignés par les États membres en application de deux directives européennes : la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la conservation des oiseaux sauvages et la directive dite « directive oiseaux » et la directive du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages dite « directive habitats ».

Ces sites Natura 2000 en mer sont ensuite gérés par une instance de concertation dénommée comité de pilotage (COFIL) afin de définir les orientations de gestion envisagées par les membres du COFIL et applicables à l'intérieur des sites. Ses orientations sont, une fois validées par tous, inscrites dans un document référence dénommé documents d'objectifs (DOCOB).

Le régime d'évaluation des incidences assure l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines. Son objectif est de vérifier que les projets ne portent pas atteinte aux habitats et espèces d'intérêt communautaire présents dans un site Natura 2000 ou de redéfinir les projets de manière à éviter les atteintes.

Pour la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, **45 sites Natura 2000 possèdent une étendue marine.** Parmi, ceux-ci :

- 12 sites sont entièrement marins (situés au large de la laisse des plus hautes mers) ;
- 21 sites sont mixtes majoritairement marins (plus de 50 % de la surface du site se trouve au large de la laisse des plus hautes mers) ;
- 12 sites sont mixtes majoritairement terrestres (moins de 50 % de la surface du site se trouve au large de la laisse des plus hautes mers).



Rôle du préfet maritime : le ministère de l'écologie a confié aux préfets maritimes une mission de coordination technique de l'ensemble des sites Natura 2000 en mer.

6° Les parties maritimes du domaine relevant du Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres



Pour la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, il n'existe à ce jour que **deux sites** concernés : le domaine public maritime (DPM) émergé et immergé de l'**archipel de Chausey** (avec une superficie de 5 000 hectares) et quelques parcelles de DPM essentiellement émergées sur le **platier d'Oye** dans le Pas-de-Calais.

7° Les sites de la convention relative aux zones humides d'importance internationale du 2 février 1971 (RAMSAR), publiée par les décrets n° 87-126 du 20 février 1987 et n° 95-143 du 6 février 1995

La Convention Ramsar a pour mission : "La conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides par des actions locales, régionales et nationales et par la coopération internationale, en tant que contribution à la réalisation du développement durable dans le monde entier."

Pour la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, **3 sites** sont classés au titre de RAMSAR : **baie du Mont-Saint-Michel, Marais du Cotentin et du Bessin-baie des Veys, et la baie de Somme.**

8° Les sites de la convention de l'UNESCO pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel du 16 novembre 1972, publiée par le décret n° 76-160 du 10 février 1976.

En signant la Convention, chaque État s'engage à assurer la bonne conservation des sites du patrimoine mondial qui se trouvent sur son territoire et à protéger son patrimoine national. Les États parties sont encouragés à intégrer la protection du patrimoine culturel et naturel dans les programmes de planification régionaux, à mettre en place du personnel et des services sur leurs sites, à entreprendre des études scientifiques et techniques sur la conservation et à prendre des mesures pour conférer à ce patrimoine une fonction dans la vie quotidienne des citoyens.

Pour la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, le site du **Mont-Saint-Michel et sa baie** est classé au titre de cette convention.

9° Les sites inscrits au titre de la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (OSPAR), publiée par le décret n° 2000-830 du 24 août 2000.

La Convention OSPAR est l'instrument légal actuel qui guide la coopération internationale pour la protection de l'environnement marin de l'Atlantique du Nord-Est.

Pour la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, le réseau de zones marines protégées d'OSPAR inclu :

- 3 réserves naturelles nationales (réserve naturelle nationale de la Baie de Somme, réserve naturelle nationale du Domaine de Beauguillot, et la réserve naturelle nationale de l'Estuaire de la Seine) ;
- 7 sites Natura 2000 (littoral cauchois, récifs et marais arrière-littoraux du cap Lévi à la pointe de Saire, baie de Seine occidentale, marais du Cotentin et du Bessin - baie des Veys, Tatihou-Saint Vaast la Hougue, falaise du Bessin occidental, estuaire de la Seine, bancs de Flandres).

Sites internet utiles :

- www.aires-marines.fr
- www.basse-normandie.developpement-durable.gouv.fr
- www.haute-normandie.developpement-durable.gouv.fr
- www.picardie.developpement-durable.gouv.fr
- www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

6- LA GOUVERNANCE

6.1 – LE CONSEIL MARITIME DE FAÇADE

Le 21 novembre 2011, le conseil maritime de façade (CMF) pour la façade maritime « Manche Est – mer du Nord » a été créé par un arrêté inter-préfectoral du préfet maritime de la Manche et la mer du Nord, et du préfet de la région Haute-Normandie.

Ce conseil a été établi en vue de l'utilisation, l'aménagement, la protection et la mise en valeur des littoraux et de la mer

Pour mener à bien sa mission, le conseil maritime de façade :

- émet des recommandations sur tous les sujets relevant de sa compétence et notamment sur la cohérence de l'affectation des espaces en mer et sur le littoral ;
- identifie les secteurs naturels à protéger en raison de la richesse de la faune et de la flore, les secteurs propices au développement des activités économiques, y compris l'aquaculture, et les secteurs pouvant faire l'objet d'une affectation future ;
- émet un avis pris en compte par l'État dans le cadre de l'élaboration du document stratégique de façade (DSF) et du plan d'action pour le milieu marin (PAMM).

Ses 80 membres sont répartis en cinq collèges :

- « Transport maritime et infrastructures portuaires » ;
- « Milieu vivant » ;
- « Ressources non biologiques » ;
- « Loisirs et tourisme » ;
- « Articulation mer et littoral ».

Le conseil maritime de façade est coprésidé par le préfet de la région Haute-Normandie et le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord.

6.2 – LA CONFÉRENCE MARITIME RÉGIONALE

Le décret n° 2004-112 relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer dispose dans son article 4 qu'une conférence maritime est placée sous la présidence du préfet maritime.

La conférence maritime régionale est un organisme consultatif chargé d'assister le préfet maritime dans son rôle de coordination et d'étudier les questions d'intérêt général posées par l'organisation et la coordinations des actions de l'État en mer.

Elle est constituée des chefs des services des administrations dotées d'attributions en mer et sur le littoral. En fonction de l'ordre du jour, les préfets de zone de défense, de région et de département assistent à la conférence maritime. Les représentants des collectivités territoriales peuvent y être conviés.

Le préfet maritime associe le ou les procureurs de la République compétents aux travaux de la conférence dès lors que leur objet intéresse le ministère public.

PARTIE 2 : ACTEURS PUBLICS



1- LES AUTORITÉS

Le maire

Le pouvoir de police administrative générale

Premier magistrat de la commune, le maire est titulaire du pouvoir de police administrative générale sur le territoire de sa commune. Il est chargé du maintien de l'ordre public, c'est-à-dire :

- de la tranquillité publique ;
- de la sécurité publique ;
- de la salubrité publique sur l'ensemble du territoire communal.

Dans les communes riveraines de la mer, cette police municipale s'exerce sur le rivage jusqu'à la limite des eaux à l'instant considéré (article L. 2212-3 du code général des collectivités territoriales). Il est ainsi responsable de la lutte contre les pollutions de faible ampleur et de l'organisation des secours en cas de catastrophes naturelles ou d'accidents.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article 6 du décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes, le maire est l'autorité compétente dans un port communal pour procéder à la mise en demeure du propriétaire d'une épave maritime présentant, en totalité ou en partie, un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès ou le séjour dans le port communal.

Le pouvoir de police administrative spéciale

L'article L. 2213-22 du code des collectivités territoriales confie au maire la police administrative spéciale de l'exploitation des ports communaux.

L'article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales lui confie également un pouvoir de police administrative spéciale des baignades et activités nautiques pratiquées à partir du rivage par les engins de plage (matelas pneumatiques, bouées diverses, etc.) et les engins non immatriculés (planches à voile, planches aérotractées ou *kitesurfs*, etc.). Cette police s'exerce en mer jusqu'à une limite fixée à 300 mètres à compter de la limite des eaux à l'instant considéré. Au-delà, ces activités relèvent de la compétence du préfet maritime.

Conformément aux dispositions de l'article précité, le maire est tenu :

- de réglementer l'utilisation des aménagements réalisés pour la pratique de la baignade et des activités nautiques. Il pourvoit d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours ;
- de délimiter une ou plusieurs zones surveillées dans les parties du littoral présentant une garantie suffisante pour la sécurité des baignades et des activités [nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés]. Il détermine des périodes de surveillance. Hors des zones et des périodes ainsi définies, les baignades et activités nautiques sont pratiquées aux risques et périls des intéressés ;
- d'informer (information uniquement) le public par une publicité appropriée, en mairie et sur les lieux où elles se pratiquent, des conditions dans lesquelles les baignades et les activités nautiques sont réglementées.

Lorsque la nature du littoral s'y prête, le maire est donc réglementairement tenu de délimiter au moins une zone de baignade surveillée.

Le préfet maritime reste, dans les 300 mètres, titulaire de la police administrative générale pour les navires et engins immatriculés ainsi que la plongée sous-marine.

En matière de sauvetage, voir le schéma en annexe 2.

Le préfet de département

Représentant de l'État dans le département, il est investi d'une compétence de police administrative générale dans sa circonscription. Dépositaire de l'autorité de l'État, il a la charge des intérêts nationaux et du respect des lois. Représentant le Premier ministre et l'ensemble des membres du gouvernement, il met en œuvre les politiques nationales et communautaires, le contrôle administratif des collectivités territoriales et des établissements publics de sa circonscription. Il a la charge de l'ordre public et de la sécurité des populations. Il a autorité sur les services déconcentrés de l'État. Il est responsable de l'organisation de la défense et de la sécurité nationale, dans le ressort du département.

Il est responsable de la préparation des mesures de sauvegarde et de la mise en œuvre des moyens nécessaires pour faire face aux risques majeurs et aux catastrophes. Il est ainsi responsable de l'organisation du secours et de la lutte à partir de la terre contre les pollutions marines à travers notamment le déclenchement du plan POLMAR - Terre. Par ailleurs, la direction des opérations de secours relève de son autorité en cas de déclenchement des dispositifs ORSEC ou d'urgence.

Dans le domaine du sauvetage en mer, le préfet de département est compétent pour activer le dispositif terrestre d'accueil d'un grand nombre de personnes victimes d'un sinistre maritime.

En sa qualité de gestionnaire du domaine public maritime (jusqu'à 12 milles nautiques), il est l'autorité qui accorde les autorisations d'occupation temporaire.

Le préfet de département est titulaire de la police spéciale de l'eau et des milieux aquatiques. Enfin, en cas de carence d'un maire, il peut, par substitution, exercer ses pouvoirs de police en ses lieux et place.

Par ailleurs, auprès de chaque préfet de département est placé le service interministériel de la défense et de la protection civile (SIDPC), créé par l'article 8 du décret du 20 avril 1983, modifié par la loi n° 2004-811 du 13 août 2004, de modernisation de la sécurité civile.

Le SIDPC a pour mission essentielle d'assister le représentant de l'État dans le département dans la prévention et la gestion des risques et des crises, ainsi que dans le pilotage, l'animation et la coordination de l'action des différents partenaires concernés par les questions de sécurité civile :

- l'élaboration de la planification ORSEC ;
- les visites de sécurité avec les sapeurs-pompiers spécialisés dans la prévention des risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public ;
- l'élaboration et la participation à des exercices de sécurité civile ;
- les demandes d'intervention du service de déminage de la sécurité civile ;
- l'accompagnement des communes dans leur travail d'élaboration des plans communaux de sauvegarde ;
- la mise en place des dispositifs de sécurité des grands rassemblements.

Le préfet de région



Représentant de l'État dans la région, le préfet de région assure un rôle de coordination et d'impulsion des politiques nationales et européennes, notamment en matière d'aménagement du territoire et de développement économique et social. La fonction du préfet de région est apparue en France en 1964 lorsque l'administration régionale fut mise en place. Son rôle se calque sur celui du préfet de département. Par rapport au conseil régional, il assure le contrôle de légalité, avec la même autorité sur les directeurs régionaux qu'un préfet de département sur les directeurs départementaux.

Il dispose également d'un pouvoir de direction sur l'ensemble des services régionaux de l'État, et assure la coordination nécessaire à la mise en œuvre des politiques nationales, en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et social de la région. Fort de son rôle de coordination et d'impulsion, le préfet de région affecte les crédits de l'État entre les préfets des départements de sa région. Dans ce domaine, son champ de compétences s'étend aux crédits européens puisqu'il est devenu le représentant de la Communauté européenne dans sa région. Il prépare les dossiers, donne son avis au gouvernement avant transmission à Bruxelles, prend en charge leur suivi et veille au respect de la réglementation européenne.

Les préfets de région désignés par le décret n° 90-94 du 25 janvier 1990 pris pour l'application du titre II et du titre IV du livre IX du code rural et de la pêche maritime sont notamment responsables de la police des pêches.

Aux termes du décret n° 90-94 du 25 janvier 1990, la réglementation des pêches maritimes (hormis les questions de salubrité des coquillages) relève de la compétence du **préfet de région de Haute-Normandie** pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou juridiction française de la façade Manche – mer du Nord.

Cette compétence de la police des pêches, le préfet de région l'exerce par l'intermédiaire du Directeur Inter-Régional de la Mer (DIRM).

Auprès du préfet de région est placé un service interministériel régional des affaires civiles et économiques de défense et de protection civile. Il a pour mission générale d'assister le préfet de région dans la gestion des risques de crise dans le cadre d'opérations de secours liées à des catastrophes naturelles ou technologiques, voire de crises sanitaires ou socio-économiques.

Le préfet de zone de défense et de sécurité

Le préfet de zone de défense et de sécurité est placé sous l'autorité directe du Premier ministre. Il est le délégué des ministres dans l'exercice de leurs attributions en matière de défense et de sécurité nationale, sous réserve des compétences du ministre de la Défense et de l'autorité judiciaire.

Le préfet de la région dans laquelle se situe le siège d'une zone de défense prend le nom de préfet de zone de défense.

Selon les dispositions du décret n° 2010-224 du 4 mars 2010, relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité, le préfet de zone de défense et de sécurité :

- définit les orientations et les priorités de la division d'action en matière de défense et de sécurité sur la base du rapport des risques de la zone ;
- transpose, au niveau zonal, l'ensemble de la planification interministérielle de sécurité nationale et s'assure de sa transposition au niveau départemental ;
- met en œuvre, au niveau zonal, la politique d'exercices (programmation, organisation, exécution) ;
- organise la veille opérationnelle zonale ;
- assure la coordination des actions et des moyens dans le domaine de la sécurité civile.

En cas de crise menaçant gravement l'ordre public, nécessitant la mise en œuvre de moyens exceptionnels et affectant plusieurs départements, le ministre de l'Intérieur peut désigner le préfet de la zone de défense afin de coordonner l'action des préfets de départements concernés en vue de faire face aux événements.

Les préfetures de zone de défense compétentes sur la façade Manche-mer du Nord sont situées respectivement à **Rennes** pour la **zone de défense Ouest** (régions Haute-Normandie, Basse-Normandie, Bretagne, Centre, pays de Loire) et à **Lille** pour la **zone de défense Nord** (région Nord – Pas-de-Calais).

Le préfet maritime



Conformément aux dispositions du décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'État en mer, modifié par le décret n° 2013-136 du 13 février 2013 relatif à la zone de compétence des représentants de l'État en mer, le préfet maritime est le représentant de l'État en mer. Ses prérogatives et le cadre de son action sont déterminés par le décret précité.

Officier général de marine, il est le représentant direct du Premier ministre et de chacun des membres du gouvernement. Il a une autorité dans tous les domaines dans lesquels s'exerce l'action de l'État en mer, notamment en ce qui concerne la défense des droits souverains et des intérêts de la Nation, le maintien de l'ordre public, la sauvegarde des personnes et des biens, la protection de l'environnement et de la coordination de la lutte contre les activités illicites.

Le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord est compétent :

• depuis la terre :

- à partir de la limite des eaux à l'instant considéré ;
- en-deçà de la limite transversale de la mer dans les estuaires ;
- en-dehors des limites administratives des ports.

• en mer :

- à l'Ouest par une ligne brisée allant du Mont Saint Michel en France au *Gwennap Head* au Royaume-Uni ;
- à l'Est par la délimitation de la mer territoriale et du plateau continental entre la France et la Belgique (décrets n° 93-832 et n° 93-833 du 28 mars 1993) ;
- au Nord par la ligne de démarcation qui détermine les zones de responsabilités française et britannique en Manche et en mer du Nord, telle qu'elle est définie par le plan d'intervention franco-britannique en cas de sinistre en Manche (MANCHEPLAN) dans le cadre d'opérations de secours, et par la limite de la ZEE par ailleurs.



Cet espace, ainsi délimité, borde 862 kilomètres de côtes, le long du territoire de 7 départements littoraux et 257 communes littorales.

Le préfet maritime dispose d'un centre opérationnel permanent : le centre des opérations maritimes (C.O.M.).

Les compétences du préfet maritime relèvent notamment :

• du pouvoir réglementaire :

- prise d'arrêtés préfectoraux applicables dans sa zone de responsabilité ;
- consultation pour avis, avis conforme (art. R. 2124-56 du code général de la propriété des personnes publiques), ou assentiment au cours des procédures administratives d'instruction de dossiers concernant la mer tels que l'occupation du domaine public maritime, le rejet de déblais de dragage portuaire en mer, la modification des zones de pilotage portuaires, etc.

• du pouvoir d'intervention :

- recherche et sauvetage des personnes en détresse en mer ;
- surveillance de la navigation ;
- assistance aux navires en difficulté ;
- lutte en mer contre les pollutions ;
- contrôle des règles du passage inoffensif des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises ;
- emploi de la force pour garantir l'ordre public en mer.



Les domaines d'intervention du préfet maritime relatifs à la souveraineté et à la protection des intérêts nationaux sont consignés dans l'arrêté du 22 mars 2007 relatif aux missions en mer incombant à l'État.

SOUVERAINETÉ ET PROTECTION DES INTÉRÊTS NATIONAUX

- la surveillance générale des approches maritimes
- la protection du trafic maritime et des installations en mer
- la police du passage inoffensif dans les eaux territoriales
- la police des stations radioélectriques en mer
- la police du pavillon en haute mer
- la police du pavillon et des marques extérieures en mer des navires battant pavillon français

SAUVEGARDE DES PERSONNES ET DES BIENS

- le sauvetage en mer
- l'assistance médicale en mer
- la protection des épaves maritimes

SÉCURITÉ MARITIME

- l'intervention en mer sur les navires en difficulté ou dangereux
- l'information nautique et météorologique en mer
- la signalisation maritime
- le déminage en mer
- la surveillance et police de la navigation maritime

SÛRETÉ MARITIME

- la lutte anti-terrorisme en mer
- la sûreté des navires en mer
- le maintien de l'Ordre Public en mer

GESTION DES ESPACES PROTÉGÉS

- la protection des aires marines
- la protection de la Zone de Protection Spéciale (ZPS)
- la protection des espèces marines

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

- la lutte contre la pollution accidentelle en mer
- la lutte contre la pollution par les rejets des navires en mer
- la lutte contre les pollutions dues aux opérations d'exploration et/ou d'exploitation du fond ou du sous-sol de la mer
- la lutte contre la pollution par les opérations d'immersion et les opérations d'incinération

LUTTE CONTRE LES ACTIVITÉS MARITIMES ILLICITES

- la lutte contre la contrebande maritime de marchandises prohibées ou fortement taxées
- la lutte contre le trafic des produits stupéfiants en mer
- la lutte contre le trafic d'armes, de munitions, d'explosifs, d'armes de destruction massive et de leurs vecteurs, de biens à double usage, en mer
- la lutte contre l'immigration illégale par la voie maritime

Les pouvoirs du préfet maritime n'interfèrent en rien avec les compétences spéciales attribuées par des textes législatifs ou réglementaires à d'autres autorités administratives. Cependant, afin d'assurer la cohérence des actions de l'État en mer, il revient au préfet maritime de coordonner l'action des différentes administrations qui interviennent en mer.

Le secrétariat général de la mer (SGMer)

Créé par le décret du 22 novembre 1995, le SGMer, placé auprès du Premier ministre, assure la cohérence des décisions gouvernementales dans le domaine maritime qui voit l'intervention d'une quinzaine de départements ministériels. Il exerce une mission de contrôle, d'évaluation et de prospective en matière de politique maritime et veille à l'étroite concertation entre élus et professionnels concernés, s'agissant de la politique maritime gouvernementale.



Le SGMer anime et pilote l'action des préfets maritimes.

En outre, le SGMer a autorité sur le Centre opérationnel de la Fonction Garde-Côtes (COFGC), qui constitue un outil permanent de présentation de la situation maritime d'intérêt national, d'information des autorités politiques et administratives, et d'analyse. Il participe également à l'animation des réseaux national, européen et international. Il est aussi chargé d'alimenter les centres nationaux interministériels de gestion de crise. Il est placé sous l'autorité du Premier ministre et dirigé par le Secrétaire général de la mer.

La fonction garde-côtes :



La fonction garde-côtes a pour but d'améliorer la cohérence de l'action des administrations maritimes et d'offrir une meilleure visibilité à l'international dans un domaine, la mer, où l'on ne peut agir en se cantonnant aux limites de nos zones. Elle est dotée d'un comité directeur et d'un centre de tenue de situation maritime. Un comité directeur constitué des directeurs des administrations agissant en mer et présidé par le S.G.Mer, prépare et met en œuvre les décisions du gouvernement concernant la fonction garde-côte : priorités d'action, schéma directeur des moyens, mutualisation des moyens, coopération internationale, formation.

2- LES CENTRES OPÉRATIONNELS DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER (AEM)

Le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS)

Le CROSS, service du ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie, assure une mission générale de sécurité maritime dans le cadre de l'action de l'État en mer. Il existe en France métropolitaine 5 CROSS principaux et 1 centre secondaire.

Pour la façade Manche - mer du Nord, il y a 2 CROSS : le **CROSS Joburg** situé sur la pointe de la Hague (50) et le **CROSS Gris-Nez** situé au Cap Gris-Nez (62).



Ils assurent les missions suivantes :

- la recherche et le sauvetage, sous l'autorité du préfet maritime ;
- la surveillance et la régulation de la navigation maritime ;
- la surveillance des pêches ;
- la surveillance des pollutions ;
- la diffusion du renseignement de sécurité maritime, des informations nautiques et météorologiques aux navigateurs ;
- la sûreté maritime.

La surveillance de la police des pêches maritimes est assurée, pour l'ensemble des façades métropolitaines, depuis un seul centre, le Centre National de la Surveillance des Pêches (CNSP), installé au CROSS Étel (département du Morbihan).

Le centre des opérations maritimes (COM)

Les COM, unités de la Marine nationale, sont les représentants permanents des commandants de zone maritime. Il existe en France métropolitaine 3 COM, un par façade. Pour la façade Manche / mer du Nord le COM Compétent est situé à Cherbourg (50).

Ils assurent les missions suivantes :

- la surveillance du milieu marin, concurremment avec les administrations de l'Etat chargées de responsabilités particulières ;
- l'information des autorités exerçant des responsabilités de défense et, s'il y a lieu, du soutien opérationnel ou logistique des opérations conduites par ces autorités ;
- la surveillance et de la signalisation des mouvements des forces navales et des navires français et étrangers, de la police du pavillon et, lorsqu'il est mis en œuvre, du contrôle naval ;
- la diffusion d'informations nécessaires à la navigation, conformément aux instructions en vigueur ;
- l'organisation et de la conduite des opérations de lutte anti-pollution en mer placées sous la direction du préfet maritime.

3- LES ADMINISTRATIONS PARTICIPANT À L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER (AEM)

La Marine nationale



En plus de ses traditionnelles missions de défense des intérêts nationaux, la Marine nationale, grâce à ses moyens maritimes et aériens, assure un rôle majeur dans :

- le traitement en mer des menaces écologiques ;
- la lutte contre les menaces économiques (pêches abusives, pillage des ressources halieutiques et océaniques) ;
- les menaces historiques (explosifs oubliés des conflits antérieurs) ;
- l'assistance et au sauvetage en mer des personnes et des biens.

La Marine nationale exerce également à terre, grâce au réseau sémaphorique, la surveillance et le contrôle des approches maritimes.

La Gendarmerie maritime

La gendarmerie maritime est une formation spécialisée de la gendarmerie nationale. Elle est placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine nationale. Outre l'ensemble des missions traditionnelles de la gendarmerie, elle participe aux missions de l'action de l'état en mer sous la coordination du préfet maritime ainsi qu'à la défense maritime du territoire.

En raison de la complexité de l'interface terre-mer et des matériels servis, elle regroupe différentes technicités dont les compétences s'exercent à terre comme en mer.

Seule force à compétence de police générale déployée en mer, ses missions sont classées en deux grandes catégories :

Activités de police générale à terre et en mer :

- police judiciaire et police administrative ;
- police de la navigation et des pêches ;
- police de la salubrité publique ;
- lutte contre les trafics illégaux ;
- protection du trafic maritime ;
- assistance aux personnes en danger.



Activités de défense nationale :

- participation à la sûreté et à la protection, des établissements militaires de la marine nationale ;
- protection et contrôle des personnes, protection des biens ;
- maintien et rétablissement de l'ordre ;
- défense du territoire et surveillance des approches maritimes ;
- protection des installations portuaires d'intérêt majeur sous la direction conjointe du préfet de département et du préfet maritime.

Les affaires maritimes



Sous la coordination du préfet maritime et du préfet de région, les affaires maritimes disposent de moyens hauturiers, qui dépendent directement de la Direction interrégionale de la mer (DIRM), et de moyens côtiers, regroupés dans les Unités littorales des affaires maritimes (ULAM), qui dépendent des Directions départementales des territoires et de la mer (DDTM). Les moyens des affaires maritimes sont notamment chargés de faire appliquer les réglementations sur la pêche.

Les moyens hauturiers sont composés de trois patrouilleurs : « *Themis* » (Cherbourg), « *Iris* » (Lorient) et « *Osiris* » (île de la Réunion). Les moyens côtiers (vedettes côtières et/ou embarcations légères rapides) sont réparties sur l'ensemble du territoire au sein de 21 ULAM.

Les Douanes



L'administration des douanes participe à la protection et la sauvegarde du territoire français et de l'Union européenne.

L'administration des douanes a deux missions maritimes principales.

Les missions historiques ou « de cœur de métier »

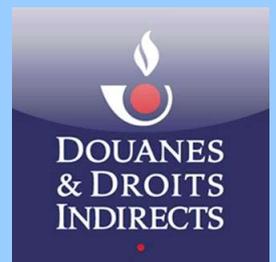
Parmi ces missions figurent essentiellement :

- la lutte contre les trafics de stupéfiants par voie maritime, y compris en haute mer ;
- la lutte contre les grands courants de fraude (cigarettes, armes et biens à double usage).

Les missions de l'action de l'État en mer auxquelles participe l'administration des douanes

Avec les moyens maritimes et aériens dont elles disposent, les Douanes effectuent les contrôles dans les eaux territoriales et la zone contiguë ainsi que sur les installations situées sur le plateau continental, et contribuent activement :

- à la recherche, l'assistance et le sauvetage des personnes en détresse ;
- à la sécurité maritime, à la police de la navigation et des loisirs nautiques, à la lutte contre le trafic des migrants irréguliers par voie maritime, à la lutte contre le terrorisme ;
- à la protection de l'environnement, notamment en détectant les pollutions maritimes et en réprimant tout rejet de polluants illicites ;
- à la protection des ressources de la pêche, par le renforcement du contrôle des activités de pêche.



La sécurité civile

La Sécurité civile participe à l'action de l'État en mer, principalement pour des opérations de sauvetage et de secours, par le biais de son « groupement d'hélicoptères », composé au niveau national de 35 appareils de type EC145.



« **Dragon** » est l'indicatif opérationnel radiophonique de tous les hélicoptères du Groupement des Hélicoptères de la Sécurité Civile (GHSC).
Pour les distinguer on ajoute à cet indicatif le numéro correspondant au département d'implantation de la base d'affectation.

Le cœur de mission de la sécurité civile, participant à l'action de l'État en mer c'est de mettre à disposition, de jour comme de nuit, auprès des autorités responsables des secours, un hélicoptère et un équipage aptes à toute mission de secours et de sauvetage.

Renforcé d'équipes de différents partenaires en fonction de la mission (équipes du SAMU, SDIS, SNSM, CRS,...), le « Dragon » est ainsi capable d'assurer les missions suivantes :

- évacuations de personnes en détresse ;
- transport d'équipes de secours et de matériel spécialisé ;
- recherche, surveillance et coordination des secours ;
- autres missions de secours ;
- lutte contre les feux de forêts ;
- transports sanitaires inter hospitaliers à caractère d'urgence ;
- missions de police ;
- sécurité et prévention générale ;
- missions de prévention générale et d'assistance technique, au profit d'autres administrations ou des collectivités locales.



Les hélicoptères de la sécurité civile assurent prioritairement les missions terrestres suivantes :

- évacuation de personnes en détresse ;
- transport d'équipes de secours et de matériel spécialisé ;
- recherche, surveillance et coordination des secours.

La Gendarmerie nationale

Dans l'accomplissement de leurs missions principales que sont : la veille à la sûreté publique, le maintien de l'ordre et l'exécution des lois, la Gendarmerie nationale participe à l'action de l'État en mer, dans les limites de la zone côtière.

Sous l'autorité du commandant de groupement de gendarmerie départementale, les brigades nautiques côtières concourent à l'action de l'État en mer.

Ces brigades, en capacité de déployer des moyens légers (canots) et des vedettes maritimes, ont compétence pour assurer, de la limite des eaux à 3 milles nautiques, avec possibilité d'extension jusqu'à 5 milles nautiques, les missions suivantes :

- recherche du renseignement d'ordre public ;
- contrôle de la navigation de plaisance, des activités sportives et de loisirs, du transport de passagers ;
- respect des mesures de sécurité des personnes et des biens ;
- contrôle de la pêche maritime, sous-marine et littorale, surveillance des criées et des filières ;
- protection du milieu marin et du domaine public maritime.

Le service départemental d'incendie et de secours (SDIS)



Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) peut être engagé en mer dans deux cadres différents :

- soit, il intervient en lieu et place du maire dans les limites de responsabilité et de compétence de celui-ci (bande littorale des 300 mètres) ;
- soit il fournit des moyens et unités d'intervention au CROSS dans le cadre des opérations relevant de la responsabilité et de la compétence du préfet maritime.

En effet, le préfet maritime assure la responsabilité de la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble des moyens de secours, publics ou privés, en mesure de participer à la recherche et au sauvetage des personnes en détresse en mer.

L'intervention s'inscrit dans le champ de compétence du maire et relève donc du Centre opérationnel départemental d'incendie et de secours, uniquement lorsque les trois conditions cumulatives suivantes sont réunies :

- la ou les personne(s) en détresse se trouve(nt) à une distance estimée inférieure à 300 mètres ;
- la situation de danger implique exclusivement des baigneurs et engins de plage ;
- seuls des moyens propres de la commune sont engagés.

Tout engagement d'un moyen d'État, et notamment d'un aéronef, implique le transfert de la direction des opérations aux CROSS.

Dans certains départements, le SDIS peut intervenir au-delà de la zone des 300 mètres, sur la base de conventions passées avec les CROSS et la préfecture maritime. La circulaire du 4 mai 2012 a pour vocation de fixer un cadre unifié de coopération entre les CROSS et les SDIS.

En dehors de ce cadre conventionnel, le SDIS n'est pas habilité à intervenir en mer (hors cas de police des baignades et sport nautiques).

La société nationale de sauvetage en mer (SNSM)



Créée sous la forme d'une association Loi 1901, la SNSM, dont la vocation première est de secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger, en mer et sur les côtes, est reconnue association d'utilité publique depuis 1970. Outre sa mission de sauvetage, la SNSM propose également des formations de nageurs-sauveteurs et mène de nombreuses campagnes de sensibilisation.

Étant l'une des expressions les plus représentatives de la solidarité des gens de mer face aux événements maritimes, la SNSM rassemble des bénévoles, principalement issus du milieu maritime, pour apporter une aide efficace aux usagers de la mer.

Les stations SNSM disposent de moyens de sauvetage adaptés dont la mise en œuvre est coordonnée par les CROSS.

La police nationale



Bien que ne disposant pas de moyens maritimes ou nautiques, la police nationale participe au dispositif de l'action de l'État mer, notamment au titre des contrôles des flux migratoires transfrontières (Direction de la police aux frontières).

4- LES DIRECTIONS ET SERVICES

La direction interrégionale de la mer (DIRM)



Selon les termes du décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer, ont été créées le 23 mars 2010, pour la France métropolitaine, 4 directions interrégionales de la mer (DIRM) :

- Méditerranée, dont le siège est à Marseille ;
- Sud Atlantique, dont le siège est à Bordeaux ;
- Nord-Atlantique / Manche-Ouest, dont le siège est à Nantes ;
- Manche-Est / Mer du Nord, dont le siège est au Havre.

Ces directions interrégionales de la mer ont été créées par regroupement :

- des directions régionales des affaires maritimes ;
- des services des phares et balises ;
- des services de stockages interdépartementaux POLMAR.

Sont placés sous leur autorité organique :

- les centres de sécurité des navires [CSN], services spécialisés en matière de sécurité des navires. Ils sont les interlocuteurs privilégiés des armateurs et équipages des navires professionnels et des chantiers navals lors de la mise en service et des visites périodiques des navires, ou en cas de modification de ceux-ci. Pour la façade Manche-Est / Mer du Nord [MEMN], les CSN sont implantés à Dunkerque, Boulogne-sur-mer, Rouen, Le Havre et Caen ;
- les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage [CROSS], chargés d'une mission générale de surveillance de la navigation et de sauvetage en mer. Les CROSS Gris Nez et Jobourg, compétents sur la façade MEMN, ont chacun un secteur d'intervention défini ;
- les services de santé des gens de mer.

La DIRM exerce les missions suivantes :

- coordination des politiques de la mer et du littoral (protection du milieu marin, gestion intégrée des activités maritimes...) ;
- mise en œuvre de la réglementation des pêches maritimes professionnelles et de loisirs et contrôle des activités de pêche ;
- vérification de la conformité des navires avec la réglementation relative à la sécurité et la sûreté maritimes (délivrance et renouvellement des titres de sécurité des navires français, inspection des navires français et étrangers...) ;
- surveillance de la navigation, recherche et sauvetage des personnes en mer, surveillance des pollutions marines, diffusion de l'information météorologique marine... ;
- signalisation maritime et balisage ;
- délivrance et renouvellement des titres de formation professionnelle maritime ;
- instruction des demandes de subventions de la filière pêche ;
- suivi de l'aptitude physique des marins professionnels ;
- tutelle des lycées professionnels maritimes.

La direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)

Depuis le 1^{er} janvier 2010, une nouvelle organisation des services et administrations en charge de la mer et du littoral s'est mise en place. Le décret n° 2009-1484 du 3 décembre 2009 a créé les directions départementales interministérielles qui sont issues de la fusion des anciennes :

- directions départementales des affaires maritimes (DDAM) ;
- directions départementales de l'équipement (DDE) ;
- directions départementales de l'agriculture et de la forêt (DDAF).

Les directions départementales des territoires et de la mer (DDTM), ont en leur sein des délégations à la mer et au littoral (DML) qui ont en charge :

- les actions relatives à la mer et au littoral (gestion des espaces naturels et littoraux) ;
- la gestion du domaine public maritime ;
- le suivi des cultures marines ;
- la mise en œuvre de la réglementation des pêches professionnelles et de loisirs ;
- la gestion administrative des navires professionnels et de plaisance ;
- la gestion des gens de mer (marins professionnels) ;
- la mise en œuvre de la réglementation nautique (règles de navigation, balisage des plages...) ;
- la gestion des activités nautiques ;
- l'action de contrôle et de police (unités littorales des affaires maritimes - ULAM).

Certaines tâches s'effectuent par délégation du préfet maritime (manifestations nautiques, plan de balisage,...).

Pour assurer leurs missions, les directions départementales des territoires et de la mer disposent d'unités littorales des affaires maritimes, équipées de moyens nautiques.

Pour la façade Manche – mer du Nord, les DDTM / DML sont implantées à Boulogne-sur-Mer, Cherbourg-Octeville, Dunkerque, Hérouville-Saint-Clair et Rouen,

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL)

Selon les dispositions du décret n° 2009-235 du 27 février 2009 relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement, cette direction régionale est créée par fusion des :



- directions régionales de l'environnement (DIREN) ;
- directions régionales de l'équipement (DRE) ;
- directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE).

Service déconcentré de niveau régional du ministère chargé de l'Écologie, sous l'autorité du préfet de région, ce service est chargé :

- d'élaborer et mettre en œuvre les politiques de l'État en matière d'environnement, de développement et d'aménagement durables ;
- élaborer et mettre en œuvre les politiques de l'État en matière de logement, notamment l'offre de logement, la lutte contre l'habitat indigne et la rénovation urbaine ;
- veiller à l'intégration des principes et objectifs de développement durable dans la mise en œuvre des actions conduites par l'État, et en évaluer l'impact sur l'environnement ;
- assister les autorités administratives dans leur rôle d'autorité environnementale sur les plans, programmes et projets ;
- contribuer à la définition de la stratégie du ministère et des établissements publics en région et piloter sa mise en œuvre ;
- promouvoir la participation des citoyens dans l'élaboration des projets du ministère ayant une incidence sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ;
- contribuer à l'information, la formation et l'éducation des citoyens aux enjeux du développement durable ;
- contribuer à sensibiliser les citoyens aux risques.



PARTIE 3 : FICHES

- Chapitre 1-

ACTIVITÉS AÉRIENNES, BALNÉAIRES, NAUTIQUES ET MANIFESTATIONS SPORTIVES

1.1 LA BAIGNADE

PRINCIPE

Titulaire de la police administrative spéciale de la baignade et des activités nautiques pratiquées à partir du rivage, jusqu'à la limite de la bande littorale des 300 mètres, avec des engins de plage et des engins non immatriculés, le maire a l'obligation d'organiser la sécurité des baigneurs et de tout mettre en œuvre afin de **PRÉVENIR, INFORMER ET INTERVENIR**.

CADRE JURIDIQUE

- **Articles L. 2212-2, L. 2212-3 et L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales.**
- **Décret n° 88-531 du 2 mai 1988 (articles 8 & 12), portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer.**
- **Arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation de la bande littorale maritime des 300 mètres.**

PROCÉDURE

1- POUVOIR DE RÉGLEMENTATION

- Le maire, délimite une ou plusieurs zones de baignades surveillées, présentant une sécurité suffisante pour la baignade.
- Le maire détermine les périodes de surveillance et prévoit le personnel et les moyens nécessaires.
- Le maire fait mettre en place un balisage, conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 27 mars 1991.
- Le maire peut interdire des zones à la baignade et définir des zones pour l'utilisation des engins de plage et des engins non-immatriculés (planche à voile, *kite-surf*...).

2- OBLIGATION D'INFORMATION

Le maire est tenu d'informer le public sur les conditions de baignade par **TOUT** moyen de publicité approprié (affichage en mairie, affichage et signalisation sur site), s'agissant :

- des conditions de baignade (zones surveillées, zones non surveillées, zones interdites...);
- des risques inhérents (courants forts, marées, météorologie...);
- des résultats des analyses faisant suite aux contrôles de la qualité de l'eau et sa signalisation.

3- MISE EN ŒUVRE

Pour les zones de baignades et d'activités nautiques, surveillées :

- aménagement du plan d'eau par la constitution et la mise en place d'un plan de balisage ;
- mise en place d'une surveillance adaptée (maîtres-nageurs sauveteurs, secouristes) ;
- mise à disposition d'embarcations nautiques pour assurer le sauvetage ;
- mise en fonctionnement d'un matériel de diffusion sonore de l'information et des alertes.



Pour les zones de baignades et d'activités nautiques, non surveillées et/ou en dehors des périodes et horaires de surveillance :

- information sur la situation de la zone, rappel de la réglementation en vigueur et rappel des dangers inhérents à la zone considérée.
- signalisation des moyens et des matériels permettant la diffusion sonore de l'alerte, ou à défaut, panneaux informatifs reprenant les numéros d'appels d'urgence et la localisation des moyens et matériels d'alerte ou d'intervention.

AU DELÀ DE LA BANDE DES 300 MÈTRES, IL REVIENT AU PRÉFET MARITIME DE RÉGLEMENTER LA BAIGNADE ET LES ACTIVITÉS NAUTIQUES.

1.2 LES ENGIN DE PLAGE ET LES ENGIN NON-IMMATRICULÉS

PRINCIPE

Le maire exerce la police des activités nautiques pratiquées avec des engins de plage et des engins non immatriculés dans la bande des 300 mètres à compter de la limite des eaux.

CADRE JURIDIQUE

- Article L.2213-23 du code des collectivités territoriales.
- Division 240 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié par l'arrêté du 11 mars 2008 relatif à la sécurité des navires.
- Arrêté préfectoral n° 97/2013 du 13 décembre 2013 réglementant la pratique des loisirs et des sports nautiques dans les eaux territoriales et intérieures françaises de la zone maritime de la Manche et de la mer du Nord.

PROCÉDURE

1- DÉFINITION

Dans le respect des prescriptions générales édictées par le préfet maritime et la réglementation nationale, le maire réglemente, dans la bande des 300 mètres, l'utilisation des aménagements prévus pour les activités nautiques exercées, à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés :

→ ENGIN DE PLAGE

Engins de sports de loisirs non motorisés, dont les caractéristiques n'imposent pas leur immatriculation auprès des DDTM / DML.

Sont donc considérés comme engins de plage :

- tout engin dont l'appareil propulsif ne dépasse pas 3kW (= 4 CV) ;
- les embarcations dont la longueur de coque est inférieure à 2,50 mètres (sauf planches à voile ou planches aéro-tractées) ;
- les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine, dont la longueur est inférieure à 4 mètres ou la largeur, inférieure à 0,45 mètres. Dans le cas d'une embarcation multicoques, la largeur additionnée des coques doit être inférieure à 0,40 mètres (les flotteurs latéraux d'une longueur inférieure à 1,5 mètre, ne sont pas considérés comme des coques) ;
- les embarcations propulsées au moyen d'avirons dont la largeur de coque est inférieure à 1 mètre et dont le rapport longueur/largeur est supérieur à 10 ;
- les embarcations mues exclusivement par l'énergie humaine qui ne satisfont pas aux dispositions de stabilité et de flottabilité définies à l'article 2040-2.09 de la Division 240 susmentionnée, quelles que soient leurs dimensions (planches de surf, *Stand up paddle...*).

→ ENGIN NAUTIQUE NON IMMATRICULÉS

Sont donc considérés comme engins nautiques non-immatriculés : planches à voile / dériveurs légers / planches aérotractées (*kitesurf*).



2- LIMITES DE CIRCULATION

Les engins de plage et les engins nautiques non-immatriculés ne peuvent naviguer que de jour.

Les engins de plage ne peuvent aller au-delà de la limite des 300 mètres.

Les planches à voile et planches aérotractées ne peuvent aller au-delà de la limite de 2 milles nautiques d'un abri.

Les dériveurs légers peuvent aller jusqu'à la limite de 6 milles nautiques d'un abri, dès lors qu'ils sont équipés du matériel de sécurité correspondant.



1.3 LA RÉGLEMENTATION DE LA VITESSE EN MER

PRINCIPE

Dans le but d'assurer la tranquillité des baigneurs ainsi que la sécurité des nombreuses activités nautiques qui s'exercent sur l'ensemble du littoral de la Manche – mer du Nord, le préfet maritime, autorité de police générale, a limité par arrêté préfectoral la vitesse de circulation des navires et des engins immatriculés.

CADRE JURIDIQUE

- Décret n° 77-733 du 6 juillet 1977 portant publication de la Convention sur le Règlement International de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer (Convention RIPAM de Londres du 20 octobre 1972).
- Articles L. 5242-1 et L. 5242-2 du code des transports.
- Arrêté préfectoral n° 97/2013 du 13 décembre 2013 réglementant la pratique des loisirs et des sports nautiques dans les eaux territoriales et intérieures françaises de la zone maritime de la Manche et de la mer du Nord.

PROCÉDURE

1- PRINCIPE GÉNÉRAL

En vertu des dispositions de l'article 2 de l'arrêté n° 97/2013, la vitesse de tout navire (à voile ou à moteur) ou engin (immatriculé ou non) est limitée à 5 nœuds (soit environ 9 Km/h) dans la bande littorale des 300 mètres à compter de la limite des eaux à l'instant considéré. Cette limitation de la vitesse est GÉNÉRALE et PERMANENTE. Elle n'est pas subordonnée à la présence d'un balisage.

2- RÉGIME DÉROGATOIRE

Le préfet maritime ou le maire de la commune littorale, peuvent déroger à cette limitation de la vitesse générale et permanente. Chacun dans leurs domaines de compétences, peut définir des chenaux, des zones où peuvent être pratiqués certaines activités nautiques (pratique du ski nautique, utilisation d'engins de sports nautiques de vitesse, à partir du rivage), dans la bande littorale des 300 mètres. Dans ces chenaux ou zones spécialement affectées à ces activités, la vitesse peut être supérieure à 5 nœuds.

La position, le tracé et le balisage des chenaux sont fixés par un arrêté du préfet maritime à la demande des maires des communes intéressées, sur avis conforme du DDTM / DML Les maires y interdisent la baignade et les autres activités nautiques de leur compétence.

3- SANCTIONS

A la suite du constat d'un excès de vitesse pouvant constituer un délit au sens pénal le contrevenant s'expose aux poursuites et sanctions mentionnées aux articles L. 5242-2 et suivants du code des transports.

Indépendamment de cette sanction pénale, le contrevenant peut également faire l'objet d'une sanction administrative sous la forme d'une retrait temporaire de son titre de conduite (jusqu'à 3 mois). Ce retrait est prononcé par le directeur départemental des affaires maritimes du ressort du lieu de l'infraction ou de son représentant.

1.4 LES VÉHICULES NAUTIQUES À MOTEUR (VNM)

PRINCIPE

Les Véhicules Nautiques à Moteurs, sont des engins nautiques, obligatoirement immatriculés auprès des services de la DDTM / DML du ressort de leur port d'attache, dont la circulation, y compris dans la bande littorale des 300 mètres, relève de la compétence du préfet maritime.

CADRE JURIDIQUE

- Décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 modifié, relatif à la conduite en mer des navires de plaisance.
- Arrêté ministériel du 1^{er} juin 2001 modifié, relatif à l'utilisation en mer des navires à moteur.
- Arrêté préfectoral n° 97/2013 du 13 décembre 2013 réglementant la pratique des loisirs et des sports nautiques dans les eaux territoriales et intérieures françaises de la zone maritime de la Manche et de la mer du Nord.
- Division 240 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié par l'arrêté du 11 mars 2008 relatif à la sécurité des navires.

PROCÉDURE

1- DÉFINITION DES VNM

Sont considérés comme véhicules nautiques à moteur (VNM), tous les engins nautiques réunissant les conditions suivantes :

- puissance propulsive maximale est supérieure à 3 kilowatts (= 4 CV) ;
- longueur de coque inférieure à 4 mètres.

Exemple type : Jetski.

2- RÉGLEMENTATION ADMINISTRATIVE ET TECHNIQUE

- Les VNM doivent faire l'objet d'une immatriculation auprès des services de la DDTM / DML.
- Les VNM doivent être approuvés par l'Administration et sont soumis à des règles précises s'agissant la stabilité et l'insubmersibilité.
- La conduite des VNM est conditionnée à la possession d'un titre de conduite (selon les dispositions du décret n° 2007-1167 précité).

3- RÉGLEMENTATION DE LA NAVIGATION DES VNM

En raison de leur motorisation, les VNM sont soumis aux règles de navigation suivantes :

- respect du Règlement International de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer ;
- interdiction de navigation de nuit (entre le coucher et lever du soleil) ;
- interdiction de navigation au-delà de la limite de 2 milles nautiques d'un abri.

→ **Dans les zones instituées par un plan de balisage :**

- les VNM ont l'obligation de naviguer à l'intérieur des chenaux ou zones exclusivement réservés à leur usage ;
- toute autre évolution que celle d'une trajectoire parallèle à l'axe du chenal est interdite ;
- la vitesse d'évolution des VNM dans les chenaux ou zones réservés à leur usage est limitée à 5 nœuds, sauf dispositions dérogatoire de l'arrêté préfectoral maritime qui crée le chenal.

→ **Dans les zones non-instituées par un plan de balisage ou lorsque le plan de balisage n'est pas matérialisé :**

Les VNM ne sont pas autorisés à évoluer librement dans la bande littorale des 300 mètres : seul leur transit du rivage vers le large (et inversement) est autorisé, par une trajectoire perpendiculaire au rivage, en respectant la limitation de vitesse générale et permanente de 5 nœuds.



1.5 LES TRAVERSÉES NON-ORTHODOXES DU DISPOSITIF DE SÉPARATION DE TRAFIC DU PAS-DE-CALAIS

PRINCIPE

Afin de garantir la sécurité de la navigation et de prévenir toute gêne au trafic maritime, toute traversée « non-orthodoxe » du dispositif de séparation du trafic du Pas-de-Calais à bord d'un engin non-immatriculé ou en embarcation légère est rigoureusement INTERDITE.

Une exception est accordée à l'égard des traversées à la nage sous certaines conditions.

CADRE JURIDIQUE

- Article 10 du décret n° 77-733 du 06 juillet 1977 portant publication de la Convention sur le Règlement International de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer (Convention RIPAM de Londres du 20 octobre 1972).
- Article 5.2 de l'arrêté préfectoral n° 97/2013 du 13 décembre 2013 réglementant la pratique des loisirs et des sports nautiques dans les eaux territoriales et intérieures françaises de la zone maritime de la Manche et de la mer du Nord.
- Article L. 5242-2 et suivants du code des transports.

PROCÉDURE

1- APPLICATION DES PRINCIPES DU DROIT MARITIME INTERNATIONAL

Dans les détroits internationaux, le passage en transit des navires doit être continu, rapide et s'effectuer selon le mode normal de navigation, sauf cas de force majeure ou de détresse (article 10 RIPAM).

La pratique de la nage ou de la traversée avec une embarcation non-immatriculée du dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais ne permet pas de garantir le respect de cette règle, ce qui représente un risque important pour la sécurité de la navigation.

En conséquence, le préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord rappelle dans son arrêté n° 97/2013, que la pratique de la nage, même accompagnée par des navires d'escorte, dans les eaux territoriales françaises situées dans le dispositif de séparation de trafic du Pas-de-Calais, adopté par l'Organisation Maritime Internationale, est interdite.

2- EXCEPTION AUX PRINCIPES, S'AGISSANT DE LA TRAVERSÉE À LA NAGE DU DÉTROIT DU PAS-DE-CALAIS DEPUIS LES CÔTES BRITANNIQUES

Pour des raisons historiques, la traversée à la nage depuis la Grande-Bretagne, est tolérée. Cette exception s'applique aux nageurs qui effectuent une traversée du Pas-de-Calais, de la côte britannique vers la côte française et qui, éventuellement, retournent vers la côte britannique sans interruption de durée significative.

Cependant, les nageurs doivent répondre aux prescriptions des autorités britanniques, notamment quant aux moyens d'accompagnement et de sécurité et qu'elle soit organisée par une association dûment agréée par les autorités britanniques.

3- SANCTIONS

Les infractions à ces règles peuvent exposer leurs auteurs à des peines pouvant s'élever 2 ans d'emprisonnement et 7500 euros d'amende conformément à l'article L.5242-1 du code des transports.

1.6 LES MANIFESTATIONS NAUTIQUES

PRINCIPE

Par manifestations nautiques, il faut entendre toute activité :

- exercée dans les eaux territoriales et/ou les eaux intérieures ;
- susceptibles d'appeler des mesures particulières d'organisation et d'encadrement en vue d'assurer la sécurité des participants et des spectateurs ;
- susceptibles d'avoir un impact environnemental.

Il peut s'agir de régates, de fêtes de la mer, de compétitions sportives, etc.

Le régime de la manifestation nautique est un régime de type **DÉCLARATOIRE**. Le préfet maritime peut interdire ou suspendre le déroulement d'une manifestation nautique pour des motifs d'Ordre Public.

Le préfet maritime peut également s'opposer au déroulement d'une manifestation nautique qui aurait des incidences défavorables dans le périmètre d'un site NATURA 2000.

CADRE JURIDIQUE

- **Arrêté interministériel du 3 mai 1995, modifié par arrêté du 7 décembre 2011 relatif aux manifestations nautiques.**
- **Arrêté n° 15/2010 du 3 mai 2010 du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord réglementant les manifestations nautiques dans les eaux territoriales et intérieures françaises relevant de l'autorité du préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord.**
- **Décret n° 2010-365 du 9 avril 2010 relatif à l'évaluation des incidences NATURA 2000.**
- **Articles R. 414-19 et suivants du code de l'environnement.**
- **Article L. 2213-23 du code général des collectivités territoriales.**

PROCÉDURE

Pour chaque manifestation nautique, un **organisateur UNIQUE** doit être dûment identifié.

L'organisateur est responsable de la préparation, du déroulement, de la surveillance et de la sécurité de la manifestation.

Il adresse la déclaration préalable à la DML compétente :

- au moins **15 jours** avant la date prévue ;
- au moins **2 mois** avant, dans le cas des manifestations nécessitant une dérogation aux règlements en vigueur ou des mesures de police particulières.

Lorsqu'elles se déroulent à l'intérieur ou à proximité de zones classées NATURA 2000, les manifestations nautiques doivent faire l'objet d'une évaluation d'incidences.

Il désigne un point de contact permanent, joignable du début à la fin de la manifestation.

Il doit être en mesure de suspendre ou d'annuler la manifestation si les conditions ne présentent pas toutes les garanties de sécurité souhaitables. Il doit disposer des moyens nautiques et de communication permettant une surveillance efficace et continue de la manifestation.

Le délégué à la mer et au littoral instruit la déclaration et en accuse réception par délégation du préfet maritime.

Si une dérogation aux règlements en vigueur ou des mesures de police particulières sont nécessaires, le préfet maritime réglemente la circulation maritime sur le plan d'eau où se déroule la manifestation, par un arrêté préfectoral spécifique. Il peut interdire ou suspendre le déroulement d'une manifestation nautique, notamment en l'absence de déclaration préalable, lorsque les dispositions retenues par l'organisateur ne s'avèrent pas conformes à celles qui avaient été prévues, ou lorsque la manifestation porte atteinte à la sécurité des personnes ou à l'environnement.

1.7 LES MANIFESTATIONS AÉRIENNES

PRINCIPE

Les manifestations aériennes sont autorisées par le préfet de département, ou du préfet maritime lorsque la manifestation aérienne a lieu au-delà de la bande littorale des 300 mètres.

CADRE JURIDIQUE

- Article R. 131-3 et R. 133-9 du code de l'aviation civile.
- Arrêté du 4 avril 1996 modifié par l'arrêté du 25 février 2012, relatif aux manifestations aériennes.

PROCÉDURE

Une manifestation aérienne est caractérisée par 3 facteurs cumulatifs :

- l'existence d'un emplacement déterminé, accessible au public ;
- des évolutions effectuées intentionnellement pour constituer un spectacle public ;
- un appel au public par les organisateurs, par voie d'affichage, d'intervention et de déclaration dans les médias ou tout autre moyen.



Dans certains cas, les baptêmes de l'air peuvent être considérés comme des manifestations aériennes.

L'organisateur est le responsable de la manifestation. Il doit désigner un responsable, ou se constituer lui-même responsable, interlocuteur unique envers l'Administration. Il doit créer un comité d'organisation et de coordination pour les manifestations de moyenne et de grande importance.

Les autorités préfectorales compétentes pour la manifestation aériennes sont :

- au-dessus de la terre, le préfet de département ;
- au-dessus de la mer et au-delà de 300 mètres du rivage, le préfet maritime ;
- au-dessus de la terre et de la mer, l'autorité compétente est désignée par entente des préfets concernés.

La demande d'autorisation de manifestation aérienne doit parvenir au préfet concerné :

- **45 jours, au plus tard**, avant la date proposée pour la manifestation ;
- **30 jours, au plus tard**, si la manifestation ne comprend qu'une activité unique de voltige ou de parachutage ;
- **20 jours, au plus tard**, si la manifestation est de faible importance et ne comprend que des baptêmes de l'air.

Une copie de la demande d'autorisation de manifestation aérienne est adressée :

- au maire de la commune concernée ;
- à l'autorité militaire aéronautique ;
- au service compétent de l'aviation civile (pour avis) ;
- dans certains cas, au directeur de la DREAL ;
- au chef du secteur de la police aux frontières (pour avis).

Après recueil des avis des autorités consultées, l'arrêté d'autorisation fixe les conditions spécifiques de l'organisation et du déroulement de la manifestation ainsi que de leur classement d'importance.

Le préfet maritime réglemente par arrêté le plan d'eau survolé par les aéronefs, qualifié d'aire de présentation.

Les manifestations aériennes sont soumises à étude d'évaluation des incidences NATURA 2000.

1.8 LES SPECTACLES PYROTECHNIQUES

PRINCIPE

Que ce soit à terre ou en mer, l'organisation d'un spectacle pyrotechnique est soumise à une déclaration auprès des autorités municipales et préfectorales, concernées.

CADRE JURIDIQUE

- Décret n° 2010-455 du 4 mai 2010 relatif à la mise sur le marché et au contrôle des produits explosifs.
- Décret n° 2010-580 du 31 mai 2010 relatif à l'acquisition, la détention et l'utilisation des artifices de divertissement et des articles pyrotechniques destinés au théâtre.
- Arrêté du 31 mai 2010 pris en application des articles 3, 4 et 6 du décret n° 2010-580 du 31 mai 2010 relatif à l'acquisition, la détention et l'utilisation des artifices de divertissement et des articles pyrotechniques destinés au théâtre.
- Arrêté du 25 février 2011 portant modification de l'arrêté du 31 mai 2010 pris en application des articles 3, 4 et 6 du décret n° 2010-580 du 31 mai 2010 relatif à l'acquisition, la détention et l'utilisation des artifices de divertissement et des articles pyrotechniques destinés au théâtre.

PROCÉDURE

En matière de produits d'artifices, il existe 4 catégories :

- **Catégorie 1** : artifices de divertissement en vente libre dont les risques sont très faibles et le niveau sonore négligeable, pouvant être utilisés dans des espaces confinés et par les mineurs.
- **Catégorie 2** : artifices de divertissement qui présentent un faible danger et un faible niveau sonore, destinés à être utilisés à l'air libre et dans des zones confinées, vendus uniquement aux personnes majeures.
- **Catégorie 3** : artifices de divertissement qui présentent un danger moyen au niveau sonore non dangereux pour la santé humaine, destinés à être utilisés à l'air libre dans de grands espaces ouverts et par des personnes majeures uniquement.
- **Catégorie 4** : artifices de divertissement qui présentent un danger élevé au niveau sonore non dangereux pour la santé humaine, destinés à être mis en œuvre uniquement par des personnes ayant des connaissances particulières en matière de pyrotechnie et des personnes qualifiées.

Selon la catégorie de produits d'artifices utilisés, il y a ou non, une obligation de déclaration auprès de l'Administration. L'organisation et le tir d'un feu d'artifice doit systématiquement faire l'objet d'une déclaration **en mairie et en préfecture**, s'il contient **plus de 35 kg de matière active** ou est classé **C4**.



L'organisateur du spectacle pyrotechnique en mer doit :

- remplir le formulaire de déclaration de spectacle pyrotechnique, téléchargeable sur le site service-public.fr ;
- faire parvenir cette déclaration au maire de la commune concernée, au préfet de département et au préfet maritime où se déroule le spectacle, au moins 1 MOIS avant la date prévue pour l'événement ;
- informer le directeur de la DDTM / DML, au moins 15 jours avant la date prévue pour l'événement ;
- satisfaire aux exigences du dossier de déclaration et aux règles de sécurité, imposées ;
- prévenir le CROSS ;
- respecter une distance de 600 mètres, de part et d'autre, avec un autre pas-de-tir ;
- assurer la remise en état du plan d'eau à l'issue de la manifestation (ramassage et évacuations des déchets).

Le pas de tir se situant sur le rivage ou au large, avec tirs orientés vers le large, les activités de baignades, les activités nautiques, la navigation et le mouillage, sur le plan d'eau autour de la zone, doivent donc être réglementés :

- par un arrêté municipal du maire de la commune où se déroule l'événement, interdisant la baignade et les activités nautiques pratiquées avec des engins non-immatriculés, dans le cas où la zone littorale des 300 mètres est concernée ;
- par un arrêté du préfet maritime, interdisant dans un rayon de 300 mètres autour du pas-de-tir, la navigation, le mouillage, les activités nautiques avec engins immatriculés, la plongée sous-marine, la pêche et la chasse sous-marines, trente minutes avant et après l'heure de tir.

Enfin, lorsque le spectacle pyrotechnique est réalisé avec des artifices et des articles pyrotechniques de forte puissance, il est **IMPÉRATIF** que la manipulation de ces éléments et la mise en œuvre du spectacle soient assurées par des personnes titulaires d'un certificat de qualification.



1.9 LA PLONGÉE ET LA PÊCHE SOUS-MARINES

PRINCIPE

Le préfet maritime est compétent pour réglementer la pratique de la plongée et la pêche sous-marine.

CADRE JURIDIQUE

- Code du sport.
- Décret n° 77-733 du 06 juillet 1977 portant publication de la Convention sur le Règlement International de 1972 pour Prévenir les Abordages en Mer (Convention R.I.P.A.M. de Londres du 20 octobre 1972).
- Décret n° 90-618 du 11 juillet 1990 modifié relatif à l'exercice de la pêche maritime de loisir.
- Arrêté préfectoral n° 97/2013 du 13 décembre 2013 réglementant la pratique des loisirs et des sports nautiques dans les eaux territoriales et intérieures françaises de la zone maritime de la Manche et de la mer du Nord.

PROCÉDURE

POUR LA PLONGÉE SOUS-MARINE

Les plongeurs sous-marins doivent signaler leur présence selon les prescriptions suivantes :

- les navires-supports quels qu'ils soient, doivent arborer le pavillon **ALPHA** du code international des signaux : pavillon rigide blanc et bleu, d'au moins 1 mètre de hauteur et visible sur tout l'horizon ;
- les plongeurs isolés, doivent, quant à eux, se signaler par un pavillon rouge avec une croix de Saint-André blanche (ou une diagonale blanche) ;
- la circulation de tout navire, engin flottant, planche à voile et engin à moteur, est interdite dans un rayon de 100 mètres autour d'une marque signalant la présence de plongeurs.

POUR LA PÊCHE SOUS-MARINE

- Seule la pêche en apnée est autorisée.
- La pêche est interdite entre le coucher et le lever du soleil.
- La vente du produit de la pêche est interdite.
- La pêche sous-marine est interdite aux personnes de moins de 16 ans.
- Pour la pratique de la pêche sous-marine, il n'est pas nécessaire de détenir une licence valant permis de chasse sous-marine, ni même de faire une déclaration préalable auprès des services de la DDTM / DML.





- Chapitre 2 -

AMÉNAGEMENT, GESTION ET SURVEILLANCE DU LITTORAL

2.1 LES PLANS DE BALISAGE DES PLAGES

PRINCIPE

Un plan de balisage est élaboré conjointement par le maire et par le préfet maritime afin de garantir la sécurité des usagers de la plage et du littoral, et la coopération harmonieuse des activités nautiques. Il y a donc une complémentarité d'action entre le maire et le préfet maritime :

- le maire délimite et régleme une ou plusieurs zones surveillées de baignade et d'utilisation des engins de plage et des engins non immatriculés ;
- le préfet maritime régleme la circulation des engins immatriculés dans la bande littorale des 300 mètres dans le cadre de sa compétence de police administrative générale.

CADRE JURIDIQUE

- Décret n° 62-13 du 8 janvier 1962 relatif au matériel de signalisation utilisé sur les plages et lieux de baignade.
- Arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation dans la bande des 300 mètres.
- Arrêté préfectoral n° 97/2013 du 13 décembre 2013 réglemant la pratique des loisirs et des sports nautiques dans les eaux territoriales et intérieures françaises de la zone maritime de la Manche et de la mer du Nord.
- Code général des collectivités territoriales.

PROCÉDURE

1- ÉLABORATION

Les plans de balisage doivent être réalisés et effectifs avant le début de la saison estivale.

Il appartient donc aux services municipaux d'élaborer avant le mois de **Mai** de chaque année, un projet de plan en relation avec la DDTM / DML. Du ressort, et si nécessaire, avec les services techniques en charge du balisage.

Ce plan de balisage comprend :

- un **arrêté municipal permanent** qui peut définir une ou plusieurs zones de baignade surveillées ainsi qu'un ou des chenaux traversiers ;
- une **représentation cartographique** du plan de balisage, annexée à l'arrêté municipal permanent ;
- un **arrêté permanent de la préfecture maritime** qui reprend le plan de balisage de l'arrêté municipal permanent en le complétant avec les dispositions entrant dans le champ de compétence du préfet maritime (chenaux réservés aux engins immatriculés, aux VNM, aux sports nautiques de vitesse, zones interdites aux engins motorisés, zones de mouillage ou d'ancrage interdites,...) ;
- la **décision conjointe du maire et du préfet maritime** portant publication du plan de balisage ;
- un **arrêté municipal temporaire** qui définit annuellement les périodes et horaires de surveillance.

Une fois l'arrêté municipal permanent et la décision conjointe signés par le maire, la DDTM / DML adresse l'ensemble des documents au préfet maritime. Le préfet maritime élabore un arrêté préfectoral et signe la décision conjointe.

Les arrêtés permanents et la décision conjointe continuent de s'appliquer tant que le maire ne souhaite pas modifier son plan de balisage. Le cas échéant, seul l'arrêté municipal temporaire doit si nécessaire être modifié chaque année.

2- MISE EN OEUVRE

La réglementation n'est applicable que si le balisage est approuvé par arrêtés et matérialisé.

Les réglementations générales sont toujours applicables car elles ne sont pas liées à l'existence d'un balisage (limitation de la vitesse etc.).

Panneaux de signalisation maritime

(Arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage des plages et à la signalisation de la bande littorale des trois cents mètres)

	AUTORISATION/ OBLIGATION	INTERDICTION
Navigation des embarcations de sport ou de plaisance		
Navigation des bâtiments motorisés		
Navigation des navires à voile		
Pratique de la planche à voile		
Pratique du ski nautique		
Navigation des bâtiments qui ne sont ni motorisés, ni à voile		
Baignade		
Navigation des véhicules nautiques à moteur		
Bassin de vitesse		

2.2 LES ZONES DE MOUILLAGE ET D'ÉQUIPEMENTS LÉGERS

PRINCIPE

Pour concilier la sécurité de la navigation de plaisance avec les impératifs de protection de l'environnement et le développement durable des zones côtières, des zones de mouillage et d'équipements légers destinées à l'accueil et au stationnement des navires de plaisance, peuvent être créées par arrêté conjoint du préfet de département et du préfet maritime. Cela nécessite une autorisation d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime. Les travaux et équipements réalisés en vue de la création de la zone de mouillage et d'équipements légers ne doivent pas entraîner l'affectation irréversible du site. Aucun ouvrage permanent n'est autorisé sur le sol de la mer, en dehors des équipements d'amarrage et de mise à l'eau.

CADRE JURIDIQUE

- Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 modifiée, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.
- Articles L. 2124-5, R. 2124-39 à R. 2124-56 du code général de la propriété des personnes publiques.
- Articles L. 341-8 à L. 341-13-1 du code de tourisme.

PROCÉDURE

1- DEMANDE

Elle est adressée au préfet de département et instruite par la DDTM / DML En liaison avec le préfet maritime.

Elle comprend un rapport de présentation, d'un devis des dépenses envisagées, d'une notice descriptive des installations prévues, d'un plan de situation, d'un plan de détail de la zone faisant ressortir l'organisation des dispositifs de mouillages ainsi que des installations et des équipements légers annexes aux mouillages, d'un plan de garantie de la sécurité et d'un rapport détaillé évaluant les impacts sur l'environnement (étude d'incidence NATURA 2000 si le projet se situe en site NATURA 2000).

Les communes et groupements de communes disposent d'un droit de priorité sur les personnes publiques ou privées pour demander une autorisation d'aménagement.

Dans le cas où l'autorisation demandée entraîne un changement substantiel dans l'utilisation du domaine public maritime, le dossier est soumis à enquête publique.

2- MISE EN OEUVRE

Elle est délivrée par arrêté inter-préfectoral du préfet de département et du préfet maritime après avis des services et des administrations concernées et de la commission nautique locale.

L'autorisation est délivrée à titre précaire et révocable, pour une durée maximale de 15 ans. Elle peut être renouvelée.

Elle délimite la zone de mouillage, définit les conditions d'aménagement et les prescriptions relatives à la sécurité et à la préservation de l'environnement.

Un règlement de police est établi conjointement par le préfet de département et le préfet maritime après consultation du titulaire de l'autorisation ; il définit les chenaux d'accès, les règles de navigation dans ces chenaux et aux abords de la zone de mouillage, les prescriptions relatives à la conservation du domaine, la sécurité des personnes et des biens, la prévention et la lutte contre les incendies et les pollutions de toute nature. domaines de la navigation, de la pêche, de la préservation du domaine public maritime, de l'environnement et de l'eau.

L'autorisation et le règlement de police ne font pas obstacle à l'adoption par l'autorité compétente de toute mesure de police dans les domaines de la navigation, de la pêche, de la préservation du domaine public maritime, de l'environnement et de l'eau.

2.3 LES PORTS DE PLAISANCE

PRINCIPE

Depuis les lois de décentralisation de 1983 et la loi n° 2004-809 du 13 août 2004, les communes littorales sont compétentes pour créer, aménager et exploiter un port de plaisance.

CADRE JURIDIQUE

- Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 modifiée, relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État.
- Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 modifiée, relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État.
- Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.
- Décret n° 86-1252 du 5 décembre 1986 modifié par le décret 2007-1586 du 8 novembre 2007, relatif au contenu et à l'élaboration des schémas de mise en valeur de la mer.
- Code général des collectivités territoriales.
- Code des ports maritimes.
- Code de l'urbanisme.

PROCÉDURE

Pour créer, étendre ou modifier un port de plaisance, une délibération du conseil municipal de la commune concernée est nécessaire.

En cas de non-intégration à un schéma de mise en valeur de la mer et des plages (SMVM), la décision de création d'un port maritime de plaisance communal, revient au préfet de département, après accord du préfet maritime et procédure d'enquête publique. La concrétisation du projet de création, d'extension ou de modification du port de plaisance se matérialise par arrêté préfectoral.

L'exploitation du port de plaisance peut se faire soit en régie, soit en concession (C.C.I, Yacht Club...).

Le maire est chargé de la police générale dans le port de plaisance communal. Il peut établir un règlement particulier du port à condition de respecter le code des ports maritimes. Ce règlement est soumis à la consultation du conseil portuaire. Il est également en charge de la police spéciale de la gestion et de l'exploitation du port. Il est le garant de l'ordre public sur la partie terrestre du domaine public portuaire.

Le maire est chargé de la répression des infractions de grande voirie concernant le domaine public portuaire, les feux et balises réglementaires et la répression des infractions aux règlements des ports.

Le préfet maritime est, quant à lui, responsable de la police de la navigation dans les chenaux d'accès au port de plaisance communal.

2.4 LE SCHÉMA DE MISE EN VALEUR DE LA MER

PRINCIPE

Le schéma de mise en valeur de la mer est un document d'urbanisme qui porte sur une partie de territoire qui constitue une unité géographique et présente des intérêts, liés, concurrents ou complémentaires au regard de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral.

CADRE JURIDIQUE

- Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 modifiée relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État.
- Décret n° 86-1252 du 5 décembre 1986 modifié par le décret n° 2007-1586 du 8 novembre 2007, relatif au contenu et à l'élaboration des schémas de mise en valeur de la mer.
- Loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.
- Articles L. 122-1-11, L. 122-3 et R. 122-3 du code de l'urbanisme.

PROCÉDURE

Le schéma de mise en valeur de la mer détermine la vocation générale des différentes zones et les principes de comptabilité applicables aux usages maritimes. Le schéma s'applique sur une zone terrestre et maritime présentant une unité géographique pertinente (rade ou baie). En définissant les conditions de compatibilité des usages entre la terre et la mer dans un recueil de directives, le schéma permet de mettre en évidence la cohérence du projet d'aménagement avec son environnement.

Le schéma de mise en valeur de la mer est un document de planification ayant valeur de Directive Territoriale d'Aménagement (valeur conférée après approbation par le Conseil d'État).

La loi 2005-157 du 23 février 2005 donne la possibilité aux collectivités territoriales d'élaborer un chapitre individualisé aux Schémas de COhérence Territoriale (SCoT), qui valent schéma de mise en valeur de la mer. Il se substitue au S.M.V.M. existant, élaboré par l'État.

Le code de l'urbanisme et le décret n° 86-1252 fixent le contenu du schéma de mise en valeur de la mer :

- descriptif de la situation existante (état de l'environnement, conditions d'utilisation de l'espace littoral et de l'espace marin, perspective d'évolution dudit milieu) ;
- orientations retenues concernant le développement, la protection et les mesures d'équipement de ce périmètre ;
- projets d'équipements et d'aménagements liés à la mer ;
- mesures de protection du milieu marin.

2.5 LES CONCESSIONS DE PLAGE

PRINCIPE

Propriétaire du Domaine public maritime (DPM), dont les plages sont partie constituante, l'État peut les soumettre au régime de la concession en vue de les aménager, les exploiter et les entretenir, dans le ressort géographique des communes balnéaires.

CADRE JURIDIQUE

- Articles L. 2124-4 et suivants du code général de la propriété des personnes publiques.
- Articles R. 2124-13 à R. 2124-38 du code général de la propriété des personnes publiques.
- Article L. 321-9 du code de l'environnement.

PROCÉDURE

→ **Objet de la concession de plage doit strictement respecter les règles suivantes :**

- il doit toujours y avoir un libre accès à la mer ;
- la durée de la concession de plage ne peut excéder 12 ans ;
- 80 % du linéaire et de la superficie de chaque plage naturelle (ou 50 % du linéaire ou de la superficie de chaque plage artificielle) doivent demeurer SANS INSTALLATIONS ;
- la surface de la plage concédée doit être libre de tout équipement et installation démontable ou transportable, en dehors d'une période, définie par l'acte de concession, qui ne peut excéder 6 mois. (Cette durée peut être portée à 8 ou 12 mois, dans le cadre de stations classées) ;
- les installations nouvelles doivent être DÉMONTABLES et/ou TRANSPORTABLES (à l'exception des postes de secours et des toilettes).

→ **Procédure administrative :**

- les communes intéressées ou leur groupement, disposent d'un délai de 2 mois pour faire valoir leur droit de PRIORITÉ après information préfectorale sur une demande ou un renouvellement de concession de plage ;
- les communes ou leur groupement ont ensuite 6 mois pour faire parvenir au préfet de département un dossier complet tel que défini à l'article R. 2124-22 du code général de la propriété des personnes publiques ;
- dès qu'il est saisi d'une demande de concession, le préfet de département consulte pour avis le préfet maritime ;
- en cas d'avis non conforme, le préfet de département doit abandonner l'instruction et notifier la décision du préfet maritime au pétitionnaire ;
- la demande de concession de plage est instruite par le service chargé de la gestion du Domaine Public Maritime (DDTM / DML), par délégation du préfet de département. Cette instruction nécessite le recueil de l'avis du directeur départemental des Finances Publiques et le cas échéant, celui de la Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ;
- s'en suit une procédure d'enquête publique ;
- au terme de la procédure d'enquête publique, une convention bilatérale entre le préfet du département et le concessionnaire est signée ;
- le préfet du département octroie la concession de plage par arrêté préfectoral d'approbation de la convention.

2.6 LES COMMISSIONS NAUTIQUES

PRINCIPE

Des commissions nautiques sont instituées afin de recueillir les avis des professionnels et usagers de la mer (« marins pratiques ») sur les projets de réalisation ou de transformation des équipements civils intéressant la navigation maritime ou sur toute affaire nécessitant la consultation de navigateurs maritimes.

CADRE JURIDIQUE

- Décret n° 86-606 du 14 mars 1986 modifié relatif aux commissions nautiques.

PROCÉDURE

Il existe 2 types de commissions nautiques.

La Grande commission nautique - Consultée sur décision du Ministre chargé des ports pour des questions relevant :

- des travaux de construction, d'extension, de modernisation des ports maritimes civils (avec modification des ouvrages externes du port, des chenaux d'accès) ;
- de l'octroi des concessions d'outillage public ou privé avec obligation de service public dans les ports maritimes civils relevant de l'État lorsque les installations projetées modifient les conditions offertes à la navigation ;
- de la signalisation maritime.

Les commissions nautiques locales sont en particulier consultées sur les projets de plans de balisage des plages, d'établissements de cultures marines, sur la police des ports maritimes, sur l'exploitation des ports.

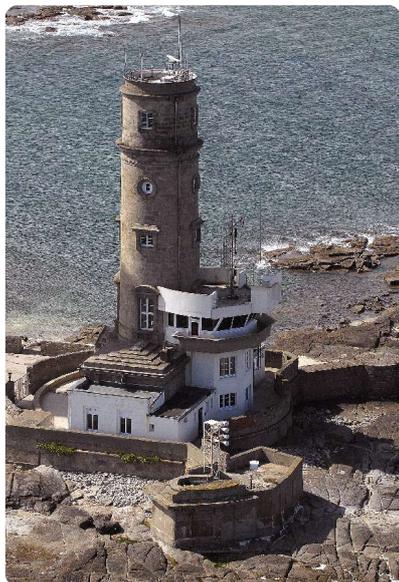
La nature des affaires à examiner conduit à consulter soit une commission nautique locale, soit la grande commission nautique.

Outre le directeur départemental des affaires maritimes, qui la préside par délégation du préfet du département et du préfet maritime, la commission nautique locale est composée de cinq marins « pratiques » (usagers de la mer), choisis parmi les diverses activités nautiques intéressées (pilotes, capitaines de navires, pêcheurs, conchyliculteurs, plaisanciers...).

De même, une collectivité locale intéressée par les questions examinées par la commission peut désigner un représentant qui assiste à cette réunion.

Il convient de noter que la Grande Commission Nautique comprend 2 membres permanents : le Président de la Commission, qui est un officier supérieur de la Marine nommé par le Ministre de la Défense, et un ingénieur de l'armement appartenant au Service Hydrographique et Océanographique de la Marine Nationale (SHOM).

2.7 LES SÉMAPHORES



PRINCIPE

Implantés sur des points remarquables du littoral métropolitain, les sémaphores de la Marine nationale remplissent un rôle primordial de surveillance des approches maritimes et des eaux territoriales françaises. Ils constituent des moyens d'information et d'action qui participent, en collaboration avec les éléments navals et aéronavals, à la posture permanente de sauvegarde maritime.

CADRE JURIDIQUE

- Articles D. 1431-1, D1432-1 à D. 1432-5 du code de la Défense.
- Articles D. 3223-51 à D. 3223-53 du code la Défense.
- Instruction (modifiée) n° 284/DEF/EMM/ORJ relative aux missions et à l'organisation des sémaphores de la Marine nationale du 13 janvier 2009.

PROCÉDURE

Les sémaphores, établissements de la Marine nationale, remplissent deux types de missions.

Missions militaires :

- surveillance générale, notamment optique et radar, des approches maritimes ;
- protection du trafic maritime et des installations en mer (hors contrôle naval) ;
- police du passage inoffensif dans les eaux territoriales ;
- participation à la lutte contre les trafics illicites en mer ;
- diffusion aux autorités concernées des informations recueillies ou d'anomalies constatées ;
- veille des liaisons côtières.

Missions de service public :

- sauvegarde de la vie humaine ;
- surveillance de la navigation en vue de la prévention de pollutions marines accidentelles ;
- participation au concours aux tâches des autres administrations,
- observations météorologiques.

Actuellement les sémaphores sont classés en trois groupes selon leur situation géographique et l'importance des missions qu'ils assurent.

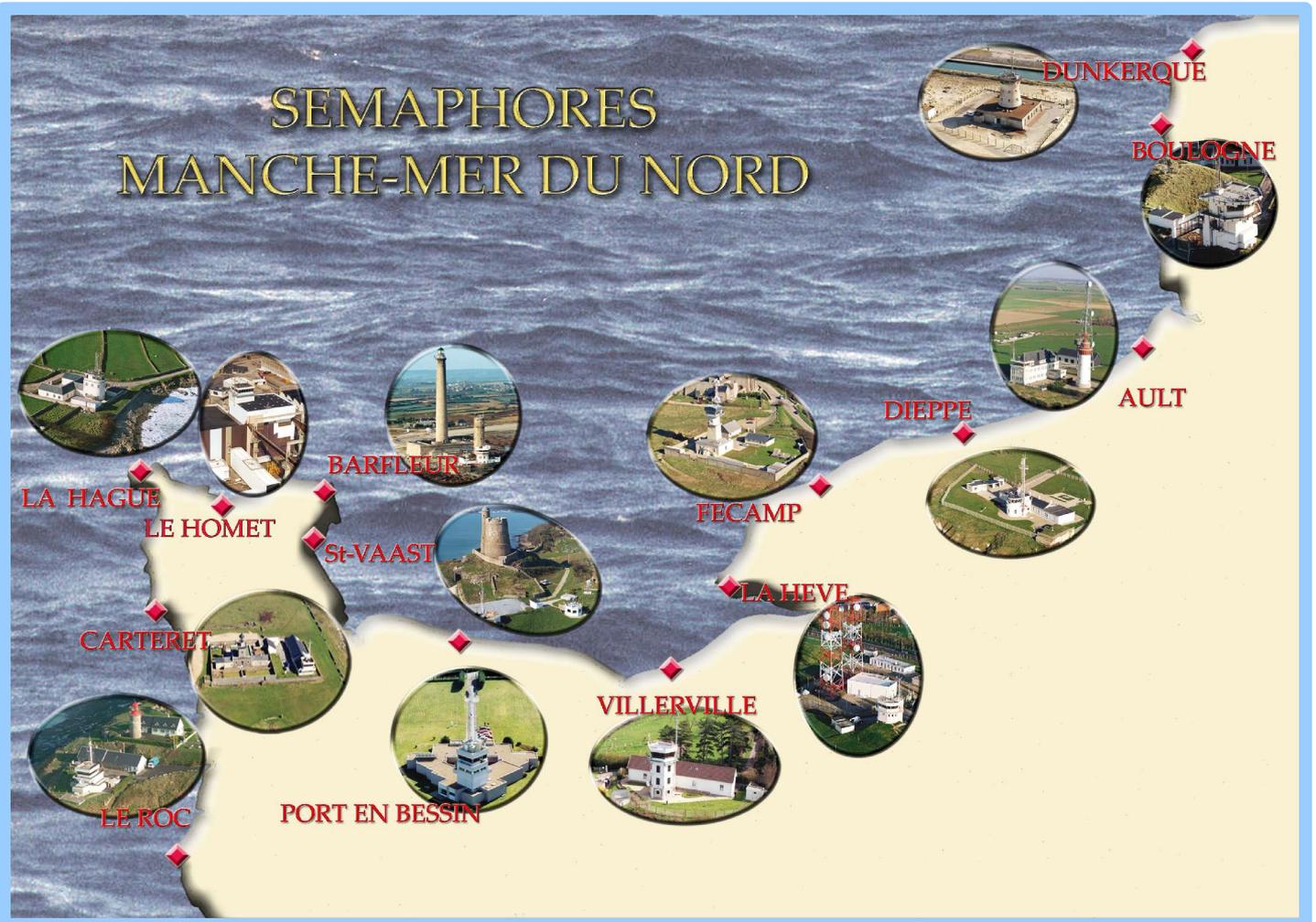
Les vigies armées par 10 personnes assurent une veille permanente à l'entrée des ports militaires.

Les sémaphores de 1^e catégorie ou permanents, fonctionnent avec 9 personnes et assurent une veille permanente en des endroits remarquable de la côte ou dangereux pour la navigation ainsi qu'à l'entrée des grands ports de commerce.

Les sémaphores de 2^e catégorie ou intermittents répartis le long de la côte pour obtenir une surveillance continue avec le reste de la chaîne sémaphorique, assurent avec un équipage de 5 personnes, une veille du lever au coucher du soleil mais peuvent être réarmés en quelques minutes.

Outre les relations avec les différents organismes de la Marine et des armées, les chefs de poste entretiennent des relations avec :

- les municipalités sur le territoire desquelles ils sont implantés ou avec les municipalités avoisinantes ;
- les autorités locales des autres administrations, notamment celles participant à l'action de l'État en mer.





- Chapitre 3 -

ACTIVITÉS INDUSTRIELLES, ÉVÉNEMENTS DE MER ET LUTTE CONTRE LA POLLUTION

3.1 LES IMMERSIONS DE DÉBLAIS DE DRAGAGES PORTUAIRES

PRINCIPE

L'immersion de déchets en mer est strictement interdite. Toutefois, sous certaines conditions et par exception, des immersions sont autorisées, notamment celles des produits de dragage portuaire. Ces dragages, souvent imposés pour des impératifs de sécurité, principalement ceux des chenaux d'accès, engendrent des déblais dont l'élimination est complexe, au vu des volumes extraits.

CADRE JURIDIQUE

- Code de l'environnement.
- Convention d'Oslo du 15 février 1972, sur la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs.
- Décret n° 86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques.
- Ordonnance n° 2005-805 du 18 juillet 2005 portant simplification, harmonisation et adaptation des polices de l'eau et des milieux aquatiques, de la pêche et de l'immersion des déchets.
- Loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques.

PROCÉDURE

Ces opérations de dragage et d'immersion sont soumises à un régime de déclaration ou d'autorisation en fonction de la qualité et des volumes des produits qui seront immergés.

C'est au préfet de département que revient l'instruction de la demande ou de l'autorisation. Il procède à l'octroi de l'autorisation d'immersion après consultation pour avis du préfet maritime (consultation au titre de la loi sur l'eau), si la demande d'autorisation porte sur une opération donnant lieu à une immersion des déchets issus de dragage.

Le préfet maritime s'assure que les usages de l'espace maritime sont bien pris en compte dans le projet (consultation d'une commission nautique locale), comme les enjeux environnementaux (notamment ceux liés aux sites NATURA 2000 s'il y a lieu), les enjeux de sécurité maritime (risque « engins explosifs ») et l'information nautique.

Le maire de la commune est également consulté afin de conduire une enquête publique.

L'autorisation peut être assortie de prescriptions techniques relatives aux conditions d'immersion, qui devront être scrupuleusement respectées par le demandeur (traçabilité, étude d'incidence à la fin des opérations d'immersion, période d'immersion, signalisation des dragues, suivi et bilan environnemental dans la zone d'influence des clapages...).



3.2 LES ACTIVITÉS D'EXTRACTION DE GRANULATS MARINS

PRINCIPE

Qu'il s'agisse de matériaux marins siliceux ou calcaire (maërl ou sable coquillier), l'exploitation de ces ressources nécessite une procédure administrative d'instruction préalable.

CADRE JURIDIQUE

- **Articles L. 133-1 et suivants du code minier nouveau.**
- **Code de l'environnement.**
- **Décret n° 71-360 du 6 mai 1971 portant application de la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles.**
- **Décret n° 80-470 du 18 juin 1980 portant application de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du code minier et contenues dans les fonds marins de domaine public métropolitain.**
- **Loi n° 77-485 du 11 mai 1977 modifiant la loi 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles.**
- **Décret n° 80-470 du 18 juin 1980 portant application de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du code minier et contenues dans les fonds marins du domaine public métropolitain.**
- **Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines.**
- **Décret n° 2006-649 du 2 juin 2006 relatif aux travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains.**

PROCÉDURE

Afin de pouvoir exploiter et extraire des granulats marins en mer, le futur exploitant se doit d'instruire 3 procédures dont deux simultanément :

- une demande d'obtention d'un titre minier, en application du code minier nouveau ;
- une demande d'occupation domaniale du domaine public maritime ;
- une demande d'autorisation d'ouverture des travaux.

Les instructions en vue de l'obtention du titre minier, de l'autorisation d'occupation temporaire et de l'obtention de l'autorisation d'ouverture de travaux, sont menées simultanément.

C'est l'instruction minière, dans son niveau local qui intéresse le maire et le préfet maritime. La demande initiale est adressée au ministre en charge des mines, selon les modalités prévues par le code minier (nouveau) et le code de l'environnement.

Ce dossier est par la suite transmis, pour instruction au préfet du ressort de l'exploitation envisagée, ou, le cas échéant, au directeur du Grand Port Maritime concerné.

Le préfet de département transmet le dossier d'instruction, pour avis, au préfet maritime. Après cette consultation, le gestionnaire du DPM poursuit l'instruction et requiert l'avis des maires concernés.

En parallèle, une enquête publique est menée.

Les avis des maires et les résultats de l'enquête publique feront l'objet d'un rapport établi par la DDTM / DML qui sera remis au préfet de département.

3.3 L'ÉCHOUEMENT DE CÉTACÉS OU MAMMIFÈRES MARINS, VIVANTS OU MORTS, SUR LE RIVAGE

PRINCIPE

Les cétacés et autres mammifères marins sont des espèces protégées. En cas de découverte d'un mammifère marin ou un cétacé échoué, il est IMPÉRATIF de prendre certaines précautions.

Par ailleurs, les échouages de mammifères marins constituent la principale source de données et de prélèvements biologiques du Centre de Recherche sur les Mammifères Marins (CRMM).

En conséquence, tout événement de ce type doit être signalé au CRMM ou à l'un de ses correspondants du réseau national d'échouage (RNE).

CADRE JURIDIQUE

- Convention de Washington du 3 mars 1973, portant sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages, menacées d'extinction.
- Arrêté du 1^{er} juillet 2011 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection.
- Articles L. 226-1 à L. 226-9 du code rural et de la pêche maritime.

PROCÉDURE

La loi interdit toute intervention sur un mammifère marin. Seules les personnes mandatées par le CRMM, sous la tutelle du ministère de l'Écologie, du Développement Durable, et de l'Énergie, sont habilitées à agir.

1 – EN CAS DE DÉCOUVERTE D'UN MAMMIFÈRE, VIVANT, MORT OU EN ÉTAT DE DÉCOMPOSITION

Il faut contacter SANS DÉLAI le CRMM : Tel : 05 46 44 99 10

Internet : <http://crmm.univ-lr.fr>

2- CONSEILS DU CRMM EN CAS D'ÉCHOUAGE DE MAMMIFÈRES MARINS

→ Découverte de mammifères marins vivants :

- ne pas manipuler l'animal pour éviter de le blesser ;
- ne pas oublier qu'un animal sauvage va chercher à se défendre (morsures, coups...);
- éviter les attroupements, l'agitation et le bruit qui énerveraient l'animal ;
- ne pas tenter une remise à l'eau sans l'aide d'un correspondant du RNE.

S'agissant des dauphins :

- ne jamais tirer sur les nageoires ;
- humidifier la peau de l'animal en couvrant son dos et ses flancs de linges humides. ;
- si les linges font défaut, arroser prudemment l'animal ;
- ne jamais couvrir ni arroser son évent (orifice de la respiration au sommet de la tête).

→ Découverte de mammifères marins morts :

- ne pas manipuler l'animal afin d'éviter tout risque de transmission de maladie.

3- ÉLIMINATION DES CARCASSES D'ANIMAUX MARINS MORTS, ÉCHOUÉS

La responsabilité de la protection du cadavre et la procédure d'évacuation revient à l'État. C'est donc au maire de la commune sur lequel l'échouage a eu lieu que revient la protection du cadavre et de son évacuation.

La seule procédure d'évacuation est celle de l'équarrissage.

Dès lorsqu'un maire a connaissance de l'échouage d'un mammifère marin sur le territoire de sa commune, il lui appartient de prendre les mesures suivantes :

- interdire, par arrêté, l'accès des lieux au public afin d'éviter tout risque sanitaire, voire de pillage ;
- informer la sous-préfecture d'arrondissement ainsi que la préfecture de département ;
- contacter la direction départementale de la protection des populations ainsi que la société d'équarrissage selon la procédure en vigueur dans le département ;
- prévoir les moyens nécessaires au levage de l'animal ;
- définir la période pour cette opération en tenant compte des coefficients de marée.



Nota : la conservation par une mairie, d'un ossement de cétacé est possible. Pour cela un demande devra être adressée au près du RNE. La pièce conservée devra être enregistrée auprès du Muséum National d'Histoire Naturelle.

3.4 LES ÉPAVES MARITIMES

PRINCIPE

Toute épave découverte sur le rivage ou en dérive le long des côtes, peut présenter un caractère dangereux pour la population. Il doit donc être procédé à une mise en sûreté, hors d'atteinte de la mer.

CADRE JURIDIQUE

- Articles L. 5142-1 à L. 5142-8, L. 5242-17, L. 5242-18 et L. 6132-2 du code des transports.
- Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes.
- Arrêté interministériel du 4 février 1965 modifié relatif aux épaves maritimes.
- Articles L. 111-6, L. 532-1 à L. 532-14 du code du patrimoine.
- Articles L. 541-2 et L. 541-3 du code de l'environnement.

PROCÉDURE

1- DÉFINITION

Constituent une épave :

- tout navire et engin maritime flottant en état de non-flottabilité qui est abandonné par son équipage et qui n'en assure plus la surveillance, ainsi que son approvisionnement ou sa cargaison ;
- les marchandises tombées ou jetées à la mer trouvées dans les eaux territoriales ou sur le littoral maritime ;
- les aéronefs abandonnés.

L'épave est placée sous la surveillance de la Direction Départemental des Territoires et de la Mer (DDTM) et des Douanes, qui tentent d'en trouver le propriétaire.

Il est impératif de préciser la localisation de l'épave, car selon sa position, les compétences des autorités administratives ne sont pas les mêmes.

- si l'épave se situe dans les ports militaires, dans les eaux à partir de la laisse de basse mer (dans les limites de la région maritime) : c'est le préfet maritime qui est compétent.
- si l'épave se situe dans les eaux d'un grand port maritime : c'est le directeur du grand port maritime qui est compétent ;
- si l'épave se situe dans les eaux d'un port départemental : c'est le président du Conseil Général qui est compétent ;
- si l'épave se situe dans les eaux d'un port communal : c'est le maire qui est compétent ;
- si l'épave se situe dans les eaux des ports non militaires, des ports relevant de la compétence de l'État, dans les estuaires et les baies fermés (en-deçà des limites transversales de la mer) : c'est le préfet de département qui est compétent.

En cas de doute sur la limite de partage des compétences entre l'une de ces autorités et le préfet maritime, une action conjointe pourra être menée.

2- PROCÉDURE

Toute personne qui découvre une épave doit la mettre en sûreté dans la mesure du possible, sauf si des dangers sont encourus, et en faire la déclaration à la DDTM concernée dans un délai de 48 heures. Le découvreur est appelé « inventeur de l'épave ».

Des recherches sont alors entreprises pour retrouver le propriétaire de l'épave. Si ces recherches sont infructueuses l'épave est mise en vente.

L'inventeur d'une épave a droit à une indemnité calculée en fonction des frais exposés et de la valeur en l'état de l'épave sauvée.

Cas des épaves dangereuses

Une épave est qualifiée de dangereuse lorsque :

- son contenu est non identifié ;
- son contenu est identifié comme dangereux ;
- l'épave est dangereuse par nature ;
- l'épave entrave la navigation, la pêche ou l'environnement ;
- l'accès ou le séjour dans un port.



Le maire doit prendre les mesures nécessaires pour informer les usagers des risques liés à la présence de l'épave, quelle que soit la nature de celle-ci.

Le propriétaire de l'épave a l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement, la destruction, ou toute opération en vue de supprimer le caractère dangereux de cette épave.

Le propriétaire d'une telle épave peut être mis en demeure de procéder à ces opérations par :

- le préfet maritime, en mer ;
- le directeur, dans les grands ports maritimes ;
- le président du Conseil Général, dans les ports départementaux ;
- le maire dans les ports communaux ;
- le préfet, dans les ports non militaires relevant de la compétence de l'État, autres que les ports autonomes.

Le préfet maritime et les préfets de départements ont délégué leurs pouvoirs de mise en demeure aux Directeurs des Territoires et de la Mer (DDTM).

Si la mise en demeure reste sans effet, l'État peut intervenir d'office aux frais et aux risques du propriétaire.

3- ÉPAVES ARCHÉOLOGIQUES

Les gisements, épaves ou vestiges qui présentent un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui sont situés sur le domaine public maritime constituent des biens culturels maritimes.

Toute personne qui découvre un bien culturel maritime est tenue de le laisser en place et de ne pas y porter atteinte. Elle doit dans les 48 heures de la découverte ou de l'arrivée au port, en faire la déclaration à la direction départementale des affaires maritimes.

Toute prospection, sondage, fouille ou prélèvement de biens culturels maritimes est soumis à autorisation du ministère de la culture (DRASSM : Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines).

3.5 LA DISPERSION DE CENDRES FUNÉRAIRES EN MER

PRINCIPE

De manière générale, la dispersion des cendres dans la nature est autorisée à l'exclusion des voies publiques. La dispersion en mer est possible dès lors qu'elle ne contrevient pas à la réglementation maritime et aux règles édictées localement au titre de la zone de police spéciale de 300 mètres.

Pour cela, les opérateurs funéraires ou les personnes habilitées à pourvoir aux funérailles doivent se rapprocher de la délégation à la mer et au littoral (DML) compétente pour les formalités liées à la réglementation maritime ou du maire pour les règles afférentes à la zone de police spéciale.

En mer, il faut distinguer la dispersion de cendres de l'immersion d'une urne.

CADRE JURIDIQUE

- Loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral.
- Loi n° 2008-1350 du 19 décembre 2008 relative à la législation funéraire.
- Articles L. 2223-18-1 à L. 2223-18-4 et R. 2213-39 du code général des collectivités territoriales.

PROCÉDURE

Auprès des mairies

La mairie de la commune du lieu de naissance du défunt doit être informée de la démarche et tenir à jour un registre prévu à cet effet. La famille doit lui remettre une attestation de réalisation de la cérémonie (généralement fournie par le prestataire) précisant la date, l'heure, le lieu, la profondeur et la position (latitude-longitude) de la dispersion ou de l'immersion.

La mairie de la commune dans laquelle se situe le port ou le mouillage de départ du navire doit également être informée de la démarche.

Auprès des délégations à la mer et au littoral (DML)

Il convient de faire une demande à la délégation à la mer et au littoral (DML) et de leur fournir un certificat de décès.

L'entreprise choisie pour effectuer la dispersion des cendres en mer doit avoir été préalablement habilitée par la préfecture. Le coût de la prestation est généralement proportionnel à la distance parcourue par le navire.

La dispersion de cendres en mer peut également être assurée par la société nationale de sauvetage en mer (SNSM). La démarche est généralement payante, le coût est proportionnel à la distance parcourue par le navire.

La dispersion des cendres en mer

La dispersion doit se faire à une distance minimale de 300 mètres des côtes.

Elle ne doit pas se faire dans les voies et espaces publics maritimes clairement délimités tels que les ports, les chenaux d'accès ou les parcs de cultures marines.

L'immersion d'une urne dans la mer

L'urne doit impérativement être fabriquée dans une matière rapidement biodégradable comme du sel ou du carton. Elle doit être immergée à au moins 3 milles des côtes pour éviter qu'elle ne soit rejetée sur les côtes avant dissolution. De même, l'immersion doit se faire en dehors des zones de pêche afin que l'urne ne soit pas remontée par un engin de pêche.

3.6 LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION EN MER ET SUR LE RIVAGE

PRINCIPE

Responsable de la protection de l'environnement en mer, le préfet maritime est chargé d'organiser et de diriger toutes les opérations de lutte antipollution en mer dans les limites de sa zone de responsabilité. En cas de pollution majeure, l'action des maires est complémentaire afin de minimiser au maximum les conséquences territoriales (ou maritimes) de la pollution.

CADRE JURIDIQUE

- Loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile.
- Instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR).
- Instruction du Premier ministre du 11 janvier 2006 portant adaptation de la réglementation relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (POLMAR).
- Instruction du Premier ministre du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs.
- Articles L. 2212-2 alinéa 5 et L. 2212-3 du code général des collectivités territoriales.
- Articles L. 112-1 et L. 112-2 du code de la sécurité intérieure.
- Articles L. 218-10 à L. 218-82, R. 218-6 à R. 218-13, et D. 218-6 à D. 218-14 du code de l'environnement.

PROCÉDURE

Les pollutions peuvent être de natures variées (hydrocarbures compacts, boulettes d'hydrocarbures, déchets organiques, macro-déchets...).

Le préfet maritime est responsable de la lutte contre les pollutions en mer.

Lorsque la menace de pollution ou la pollution en mer présente un caractère particulièrement grave ou complexe et s'il n'est pas possible d'y faire face avec les seuls moyens ordinaires des administrations, le préfet maritime met en œuvre les dispositions spécifiques du dispositif ORSEC Maritime.

Les communes littorales sont concernées par toutes pollutions susceptibles de venir de la mer. Pour celles qui sont dotées d'un plan de prévention des risques naturels ou d'un plan particulier d'intervention, le plan communal de sauvegarde peut comporter un volet mer avec une dimension anti-pollution.

Aux termes de l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales, la police municipale comprend :
« **le soin de prévenir, par des précautions convenables et de faire cesser par la distribution des secours nécessaires (...) les pollutions de toute nature** ».

L'article L. 2212-3 précise que « **la police municipale des communes riveraines de la mer s'exerce sur le rivage de la mer jusqu'à la limite des eaux** ».

La responsabilité de la lutte contre les pollutions marines varie selon l'ampleur de la pollution.

1- POLLUTIONS DE FAIBLE OU DE MOYENNE AMPLEUR

En cas de pollution de faible ampleur ne touchant qu'une seule commune, la responsabilité de la lutte incombe au maire sur le territoire de sa commune en tant que directeur des opérations de secours (DOS). Quand plusieurs communes sont atteintes par une pollution de moyenne ampleur, le préfet de département prend la direction des opérations et attribue les renforts. Il devient alors DOS Terre.

Néanmoins dans les deux cas, la réalisation des opérations de lutte est du ressort de la commune et est placée sous la responsabilité des maires dans le cadre de leurs attributions de police générale prévue par l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales.

Ils rendent compte de leurs actions à l'autorité préfectorale.

L'organisation des secours à l'échelon communal peut être définie dans un plan communal, ou intercommunal dans le cas de regroupements territoriaux (Cf. ci-dessous Plan Communal de Sauvegarde).

Les communes peuvent faire appel à des moyens privés, comme des organismes professionnels regroupant les sociétés spécialisées dans la fourniture de moyens et de services de lutte contre la pollution.

2- POLLUTIONS D'AMPLEUR EXCEPTIONNELLE

En cas de pollutions de grande ampleur ou d'ampleur exceptionnelle, le préfet maritime met en œuvre les dispositions spécifiques du dispositif ORSEC maritime, et dans l'hypothèse où des nappes sont susceptibles d'arriver sur le littoral, le préfet du département active les dispositions spécifiques POLMAR.

L'État prend alors le relais des collectivités locales dans l'organisation et la responsabilité de la lutte contre la pollution. Le rôle des communes littorales touchées se restreint alors à la mise à disposition de l'État des moyens dont elles disposent.

Les maires participent avec les moyens de leurs services municipaux aux opérations entreprises.



3.7 LA DÉCOUVERTE SUR LE RIVAGE DE CONTENEURS OU FÛTS SUSCEPTIBLES DE CONTENIR DES SUBSTANCES DANGEREUSES

PRINCIPE

Le maire, responsable de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité sur le rivage, doit prendre toutes les mesures d'urgences exigées par les circonstances au vu de la gravité et de l'imminence du danger en cas d'échouement sur le rivage de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances toxiques.

CADRE JURIDIQUE

- **Articles L. 2212-1 à L. 2212-4 du code général des collectivités territoriales.**

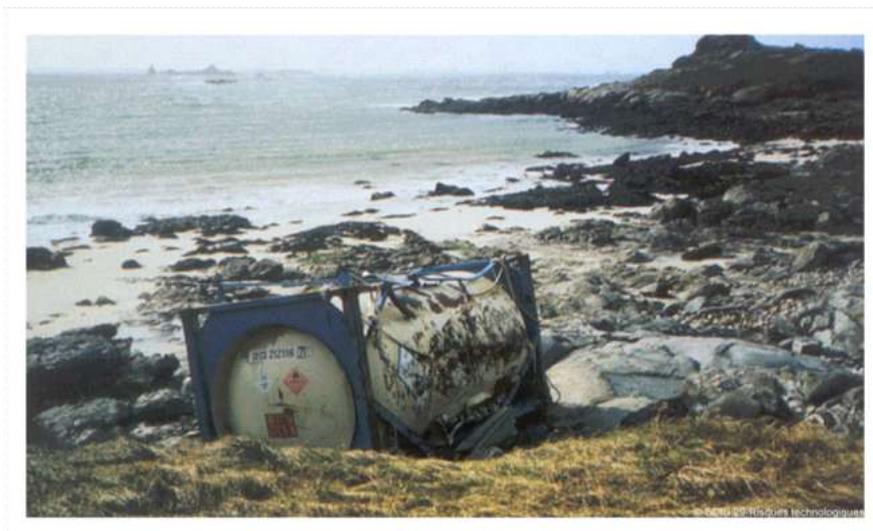
PROCÉDURE

En cas de découverte, par un riverain ou un promeneur, de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances toxiques, sur le rivage, le maire de la commune littorale, une fois averti, doit impérativement :

- **informer le CODIS ou le centre opérationnel de surveillance et de sauvetage en mer (CROSS) en communiquant les éléments d'identification donnés par le découvreur ;**
- **mettre en place un périmètre de sécurité ;**
- **faire baliser à l'aide d'une bouée si la mer recouvre la zone à marée haute ;**
- **informer la population de la présence d'un danger ;**
- **s'abstenir impérativement de toute manipulation.**

En cas d'illisibilité des marques distinctives, il est recommandé de se comporter comme si l'on était en présence d'un conteneur ou d'un fût dangereux.

En aucun cas, le fût ou le conteneur ne doit être ouvert (la compétence revient au directeur de la mer et du littoral, gardien des épaves et aux pompiers).



3.8 LA DÉCOUVERTE EN MER DE CONTENEURS OU FÛTS SUSCEPTIBLES DE CONTENIR DES SUBSTANCES DANGEREUSES

PRINCIPE

Le maire, premier magistrat et correspondant privilégié des autorités maritimes et militaires, doit avertir ou diriger à leur adresse, dans les meilleurs délais, tout recensement de la présence d'épaves flottantes encombrant le trafic maritime ou menaçant l'environnement marin afin de faire cesser le danger en cas de dérive de conteneurs ou fûts.

CADRE JURIDIQUE

- Articles L. 5142-1 à L. 5142-8, L. 5242-17, L. 5242-18 et L. 6132-2 du code des transports.
- Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes.
- Articles L. 111-6, L. 532-1 à L. 532-14 du code du patrimoine.
- Articles L. 541-2 et L. 541-3 du code de l'environnement.

PROCÉDURE

S'agissant de conteneurs ou fûts susceptibles de contenir des substances toxiques, le régime juridique s'appliquant est celui des épaves maritimes.

1- CONTENEURS OU FÛTS À LA DÉRIVE

Le découvreur doit :

- **tenter de l'identifier à vue** : note les éléments d'identification (taille, couleur, inscription...). Si dégagement de vapeurs toxiques, ne pas s'approcher, se protéger les yeux et la peau ;
- **relever la position** : latitude-longitude ou amers en appréciant la dérive probable ;
- **prévenir le CROSS ou le sémaphore le plus proche** en précisant les éléments d'identification et de position ;
- **baliser l'épave** : suivant les instructions du CROSS et les possibilités du bord.

2- FÛTS RAMENÉS DANS UN ENGIN DE PÊCHE

Le découvreur doit :

- **se protéger** en revêtant un ciré complet avec bottes, gants et lunettes si possible ;
- **relever tous les éléments** permettant une identification et toute information relative à l'état de l'objet (fuite, couleur de l'écoulement, vapeur...);
- **prévenir le CROSS ou le sémaphore le plus proche** : en donnant tous les éléments d'information et d'identification.

Si le fût est présumé intact et manifestement inoffensif : le sortir de l'engin de pêche et l'arrimer solidement au pont dans un endroit aéré et abrité tout en le manipulant avec précaution. A l'arrivée à quai, remettre le fût aux affaires maritimes ou à défaut aux pompiers.

Si le fût est endommagé ou présumé intact mais à caractère dangereux, probable ou incertain : le remettre à l'eau ainsi que le poisson capturé en évitant tout contact avec l'objet. Relever la position de largage. Apprécier la dérive. Informer le CROSS.

En tout état de causes, il est **IMPÉRATIF** de suivre les recommandations générales suivantes :

- **se tenir en permanence au vent du fût** ;
- **en cas d'illisibilité des marques distinctives, considérer qu'il s'agit d'un fût ou d'un conteneur dangereux** ;
- **en aucun cas, le fût ou le conteneur ne doit être ouvert.**

3.9 LA DÉCOUVERTE D'EXPLOSIFS, MINES, ENGIN DE GUERRE OU MUNITIONS SUR LE RIVAGE



PRINCIPE

Le maire, responsable de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité sur le rivage, doit prendre toutes les mesures d'urgences exigées par les circonstances au vu de la gravité et de l'imminence du danger en cas de découverte d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions sur le rivage de la commune littorale.

CADRE JURIDIQUE

- Articles L. 2212-1 à L. 2212-4 du code général des collectivités territoriales.
- Articles L. 733-1 et suivants du code de la sécurité intérieure.
- Décret n° 76-225 du 4 mars 1976 fixant les attributions respectives du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense en matière de recherche, de neutralisation d'enlèvement et de destruction des munitions et des explosifs.
- Décret n° 2013-376 du 2 mai 2013 modifiant le décret n° 76-225 du 4 mars 1976 fixant les attributions respectives du ministre de l'intérieur et du ministre de la défense en matière de recherche, de neutralisation, d'enlèvement et de destruction des munitions et des explosifs.

PROCÉDURE

En cas de découverte, par un riverain ou un promeneur, d'explosifs, mines, engins de guerre ou munitions, sur le rivage, le maire de la commune littorale, une fois averti, doit impérativement :

- mettre en place un périmètre de sécurité ;
- faire baliser à l'aide d'une bouée si la mer recouvre la zone à marée haute ;
- informer la population de la présence d'un danger ;
- s'abstenir impérativement de toute manipulation.

C'est à la Sécurité Civile qu'incombe la charge de neutralisation de l'engin explosif découvert sur le rivage.

Si l'engin est découvert en mer ou sur l'estran, c'est la Marine nationale qui est compétente et responsable de sa neutralisation.

Le maire doit avertir le **Centre des Opérations Maritimes** (tél : 02.33.92.60.40).

Confirmer la demande d'intervention par télécopie (fax : 02.33.92.60.77) en précisant :

- la nature de l'engin ;
- le lieu où il se trouve ;
- les coordonnées téléphoniques d'un responsable à contacter sur place ;
- des photos dans la mesure du possible.



3.10 LA DÉCOUVERTE D'EXPLOSIFS, MINES, ENGIN DE GUERRE OU MUNITIONS EN MER

PRINCIPE

La Marine nationale est compétente pour assurer la neutralisation, l'enlèvement et la destruction d'explosifs et engins de guerre découverts en mer.

Tout capitaine ou patron de navire ayant découvert un engin explosif suspect a obligation de le signaler sans délai.

CADRE JURIDIQUE

- Décret n° 76-225 du 4 mars 1976 modifié.
- Arrêté préfectoral n° 13/89 du 11 juillet 1989 modifié du préfet maritime de la Manche – mer du Nord.
- Article R. 610-5 du code pénal.
- Article L. 5242-2 du code des transports.
- Instructions Nautiques IN C2A du SHOM.



PROCÉDURE

1- SIGNALER SANS DÉLAI TOUTE DÉCOUVERTE D'ENGIN EXPLOSIF SUSPECT AU CROSS, AU SÉMAPHORE OU A LA CAPITAINERIE DU PORT LE PLUS PROCHE, EN PRÉCISANT

- le nom et le numéro du navire ;
- la position en coordonnées géographiques ;
- la nature et la description de l'engin (photo si possible).

2- PROCÉDURES A SUIVRE

- Gagner l'une des zones temporaires de dépôt (fiche n° 3.10) afin d'y mouiller l'engin suspect.
- Si le navire ne peut gagner sans risque la zone de dépôt, remettre l'engin à l'eau à l'écart des chenaux de navigation et, dans la mesure du possible, par des fonds supérieurs à 15 mètres.
- Dans tous les cas, relever les coordonnées géographiques du point d'immersion de l'engin.
- Si l'engin est mouillé dans des fonds inférieurs à 15 mètres, baliser le point de mouillage.

3- INTERVENTION

La Marine nationale assure l'enlèvement et la neutralisation de l'engin. En permanence, le capitaine du navire doit se conformer aux recommandations du CROSS et aux directives du préfet maritime. En tout état de cause, il est **IMPÉRATIF** de suivre les recommandations suivantes :

- ne jamais pénétrer dans un port ;
- se tenir éloigner des autres navires et du rivage ;
- toujours considérer l'engin comme dangereux ;
- limiter les manipulations en évitant les chocs.

Les infractions à ces dispositions exposent leurs auteurs aux poursuites prévues par les articles R.610-5 du code pénal et L.5242-2 du code des transports.

ZONES DE DÉPÔTS EN MANCHE / MER DU NORD

(Extrait de l'arrêté n° 13/89 du 11 juillet 1989 modifié du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord réglementant le dépôt d'engins suspects trouvés en mer et fixant les zones de dépôt temporaire et de neutralisation de ces engins aux abords des principaux ports de la première région).

PORTS (par ordre alphabétique)	COORDONNEES DE POINTS	NUMERO DE LA CARTE SHOM (*) (ouvrage des instructions nautiques IN C2.1 appendice V)
BARFLEUR ST VAAST LA HOUGUE	49° 34,14 N 001° 12,80 W	7090
BOULOGNE	50° 46,10 N 001° 34,50 E	6682
CABOURG	49° 20,80 N 000° 09,30 W	6928
CALAIS	50° 59,75 N 001° 50,56 E	6474
CHERBOURG Zone 1 (engins lourds)	49° 41,65 N 001° 38,07 W	7092
Zone 2 (engins légers)	49° 40,09 N 001° 36,96 W	7086
COURSEULLES	49° 22,33 N 000° 26,90 W	5598
DEAUVILLE-TROUVILLE	49° 24,00 N 000° 01,20 E	6928
DIEPPE	49° 57,80 N 001° 05,60 E	5927
DUNKERQUE	51° 05,65 N 002° 19,85 E	6651
FÉCAMP	49° 46,20 N 000° 17,90 E	6765
GRANDCAMP	49° 25,40 N 001° 02,60 W	7090
GRANVILLE	48° 48,91 N 001° 37,07 W	5897
GRAVELINES	51° 02,25 N 002° 03,70 E	6651
HONFLEUR	VOIR DEAUVILLE-TROUVILLE OU LE HAVRE	
LE HAVRE	49° 28,75 N 000° 02,00 E	6683
LE TRÉPORT	50° 06,75 N 001° 23,25 E	7083
OUISTREHAM	49° 20,80 N 000° 09,30 W	6928
PORT-EN-BESSIN	49° 22,84 N 000° 45,80 W	6927



- ANNEXES -

ANNEXE 1 - CONSTATATION ET POURSUITE DES INFRACTIONS

PRINCIPE

Espace réglementé tout comme le territoire métropolitain, la mer peut être le théâtre de constatations et de poursuites des infractions.

CADRE JURIDIQUE

- Code pénal.
- Code de procédure pénale.
- Code des transports.
- Code rural et de la pêche maritime.

PROCÉDURE

En France, la constatation des infractions implique quatre administrations de l'État qui interviennent en mer : les Affaires maritimes, les Douanes, la Gendarmerie maritime, la Gendarmerie départementale et la Marine nationale. Les infractions susceptibles d'être relevées en mer ou le long des côtes françaises de la façade maritime Manche – Mer du Nord, peuvent porter sur la réglementation relative à la baignade, aux sports nautiques, à la pêche, à la navigation, à l'environnement, au balisage, à l'exploitation portuaire, etc.

COMPÉTENCES POUR CONSTATER LES INFRACTIONS

Le principe de base est que les personnes habilitées à constater les infractions sont limitativement énumérées par une loi : code pénal, code de procédure pénale, code des transports, code de l'environnement, code rural et de la pêche maritime.

On distingue deux catégories de personnes habilitées :

- **celles qui ont une compétence générale sur toutes les infractions** : ce sont les personnes ayant la qualité d'officier de police judiciaire. Les agents de police judiciaire en tenue peuvent constater les infractions à la loi pénale dans la limite territoriale des compétences de l'officier de police judiciaire auprès duquel ils sont détachés. Ainsi, les personnels en tenue ayant qualité d'agent de police judiciaire, détachés auprès d'un maire, sont habilités à relever les infractions en matière de police de la navigation dans la bande littorale des 300 mètres ;
- **celles qui ne peuvent verbaliser qu'un seul type d'infraction expressément prévu par les textes** : il s'agit par exemple des agents assermentés par la mairie ou des commandants de navires de la Marine nationale.

LA POURSUITE DES INFRACTIONS

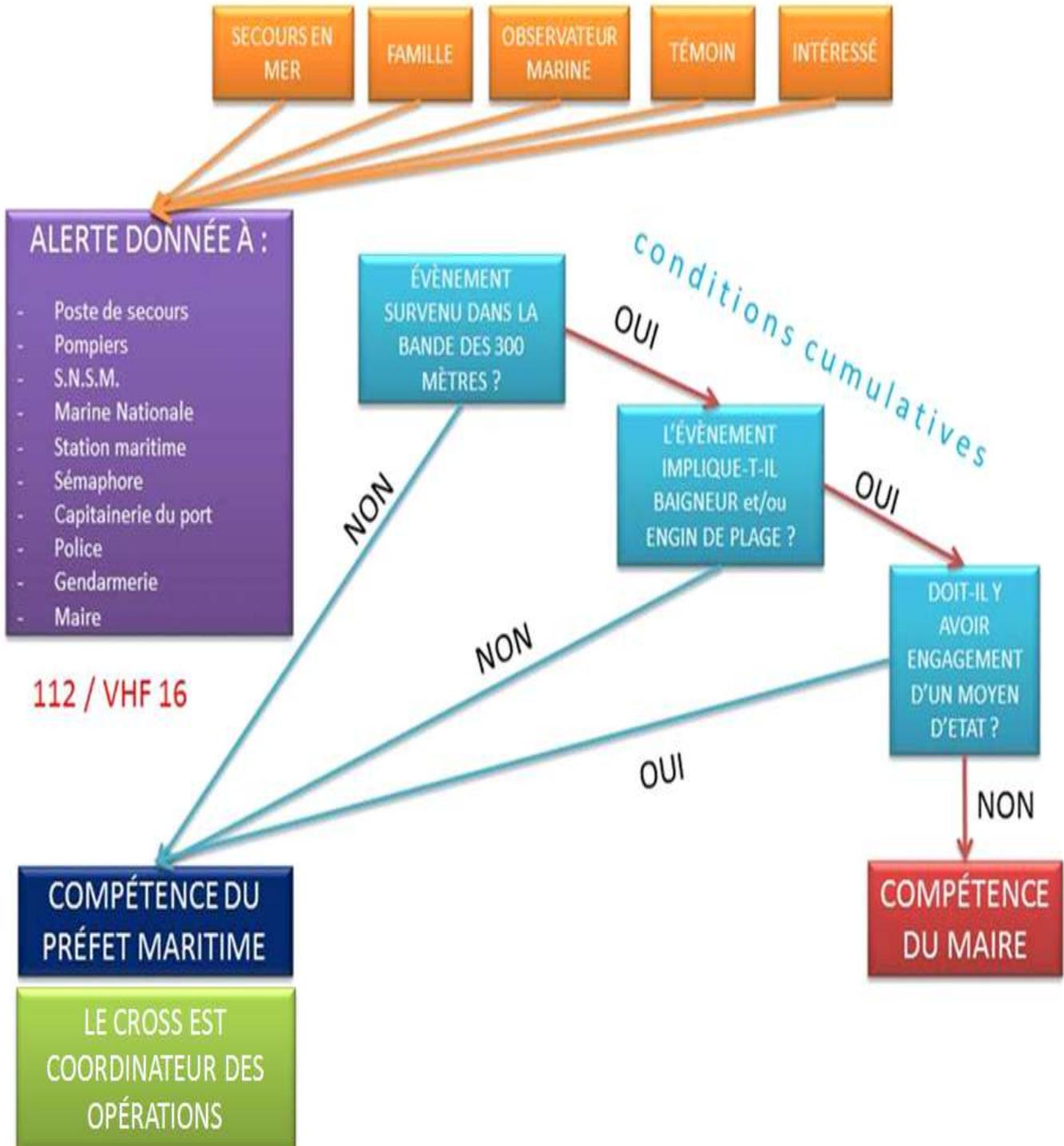
Elle débouche sur la saisine des juridictions pénales. L'agent ayant constaté l'infraction transmet le procès-verbal :

- **au procureur de la République** compétent si l'infraction est sanctionnée par le code pénal ou un texte spécifique (code des transports, lois réprimant les actes de pollution...) ; si ce magistrat décide de poursuivre, l'intéressé est traduit devant le tribunal de police ou le tribunal correctionnel selon la gravité des sanctions prévues ;
- **au directeur départemental des territoires et de la mer** concerné, si l'infraction concerne des manquements aux règles de la navigation ou de la signalisation des navires. Aux vues des circonstances de l'infraction, le directeur saisit le procureur de la République s'il estime que la juridiction pénale est compétente.

COMPÉTENCE GÉNÉRALE (limitée à une portion du territoire)	COMPÉTENCE LIMITÉE A DES TEXTES SPÉCIFIQUES ET AUX ARRÊTÉS DU PRÉFET MARITIME (navigation, sécurité, etc.)
<p><u>Officiers de police judiciaire OPJ :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ maires et leurs adjoints ; ■ policiers OPJ ; ■ gendarmes OPJ. 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Administrateurs des affaires maritimes, officiers du corps technique et administratifs des affaires maritimes, inspecteurs, contrôleurs et agents habilités ; ■ Commandants et officiers en second des navires de la Marine nationale ; ■ Syndics ; ■ Douaniers.
COMPÉTENCE LIMITÉE AUX INFRACTIONS AUX ARRÊTÉS MUNICIPAUX	COMPÉTENCE LIMITÉE AUX INFRACTIONS RELATIVES AU DOMAINE PUBLIC MARITIME
<p>Agents assermentés par le maire : par exemple : garde-champêtre, agent municipal, etc....</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ingénieurs des ports des travaux publics. ■ Techniciens des travaux publics de l'État. ■ Officiers et agents habilités des ports.

Les pompiers, les sauveteurs bénévoles, les maîtres-nageurs qui n'ont pas qualité d'officiers de police judiciaire et les agents municipaux non assermentés ne peuvent pas dresser de procès-verbaux d'infraction, mais ils peuvent en faire rapport à leur supérieur hiérarchique.

ANNEXE 2 - SECOURS EN MER



ANNEXE 3 - ANNUAIRE

PRÉFECTURE MARITIME DE LA MANCHE ET DE LA MER DU NORD		
Préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord – Division Action de l'État en mer	C.C.0.1 50 115 CHERBOURG-OCTEVILLE CEDEX Mail : sec.aem@premar-manche.gouv.fr	02.33.92.60.61
DÉLÉGATIONS A LA MER ET AU LITTORAL		
Calvados	12 avenue de Tsukuba 14 209 HEROUVILLE-SAINT-CLAIR	02.31.53.66.50
Manche	22 quai du Général Lawton Collins 50 100 CHERBOURG-OCTEVILLE	02.33.23.36.00
Nord	257 rue de l'école maternelle 59 140 DUNKERQUE	03.28.24.98.20
Pas-de-Calais et Somme	92 boulevard Gambetta BP 629 62 321 BOULOGNE-SUR-MER CEDEX	03.21.30.53.23
Seine-Maritime et Eure	2 rue Saint Sever 76 032 ROUEN CEDEX	02.35.58.56.62
DIRECTION INTER-RÉGIONALE DE LA MER – MANCHE EST MER DU NORD		
Le Havre	4 rue du Colonel-Fabien BP 34 76 083 LE HAVRE CEDEX	02.35.19.29.99
PHARES ET BALISES		
Boulogne-sur-mer	256 boulevard Sarraz-Bournet BP 679 62 321 BOULOGNE-SUR-MER CEDEX	03.21.10.35.56
Cherbourg	1 route des Mielles 50 100 CHERBOURG-OCTEVILLE	02.33.23.45.60
Dunkerque	250 quai des anglais BP 26 380 59 385 DUNKERQUE CEDEX 1	03.28.23.57.40
Granville	Terre-Plein de l'Écluse 50 400 GRANVILLE	02.33.91.28.20
Le Havre	Quai de la marine 76 600 LE HAVRE	02.32.74.92.70
Ouistreham	31 place du Général de Gaulle 14 150 OUISTREHAM	02.31.25.51.40
Saint Valéry-sur-Somme	2 avenue du Général Leclerc 80 230 SAINT VALÉRY-SUR-SOMME	03.28.23.57.40

CROSS

CROSS Gris-Nez	Cap Gris-Nez 62 179 AUDINGHEN	03.21.87.21.87
CROSS Jobourg	14 rue d'Auderville 50 440 JOBOURG	02.33.52.16.16

CENTRES DE SECURITÉ DES NAVIRES

Boulogne-sur-mer	92 quai Gambetta BP 629 62 200 BOULOGNE-SUR-MER	03.21.30.87.18
Caen	12 avenue de Tsukuba 14 209 HEROUVILLE-SAINT-CLAIR	02.31.53.66.35
Dieppe	61 route du Vallon BP 227 76 203 DIEPPE	02.35.06.96.79
Dunkerque	250 quai des anglais BP 26 380 59 385 DUNKERQUE CEDEX 1	03.28.26.57.63
Granville	Terre-Plein de l'Écluse 50 400 GRANVILLE	02.33.91.28.27
Rouen	71 avenue Jacques Chastellain BP 4184 76 723 ROUEN CEDEX 3	02.32.10.20.32

