



PRÉFECTURE MARITIME DE L'ATLANTIQUE

MÉMENTO
À L'USAGE DES MAIRES



LITTORAL
MANCHE OCCIDENTALE-ATLANTIQUE

EDITION 2006



Mesdames et Messieurs les maires,

Votre engagement au service de vos concitoyens vous amène à être confrontés à de multiples réglementations et procédures dans tous les domaines de la vie municipale.

Maires du littoral, vous avez en plus à connaître d'un milieu particulier qui constitue l'une des frontières de votre commune, la mer. Ce milieu a ses règles, ses gestionnaires et les événements n'y sont pas rares, ils ont souvent dans notre pays une certaine dimension médiatique.

C'est pour vous aider à exercer ces responsabilités particulières que, depuis plus de 10 ans, la préfecture maritime réalise et met à jour un « Mémento à l'usage des maires ». La dernière édition datant de 1996, je vous en propose aujourd'hui une version actualisée et, par certains côtés, simplifiée. Enrichi au fil des ans des nouveautés administratives et de vos remarques sur les précédentes éditions, ce guide doit, je l'espère, répondre à toutes les questions maritimes liées à la vie municipale.

Dans le même esprit, la préfecture maritime a ouvert en janvier dernier un site Internet (www.premar-atlantique.gouv.fr) comportant notamment la copie des arrêtés préfectoraux en vigueur en Atlantique et de nombreux autres renseignements pratiques.

Je souhaite sincèrement que ce Mémento et ce site Internet aident les 494 maires du littoral de la Manche occidentale et de l'Atlantique à exercer au mieux, en lien avec l'Etat, leurs responsabilités sur le littoral, dans le respect des compétences de chacun, mais animés d'un même souci du bien public.

Le vice-amiral d'escadre Laurent Mérier,
Préfet maritime de l'Atlantique



SOMMAIRE

CHAPITRE I : PRINCIPES GÉNÉRAUX

1. DÉFINITIONS

- 1.1. Le sol et le sous-sol
- 1.2. Les eaux
- 1.3. Les catégories d'embarcations (navires et autres engins)

2. LES PRINCIPAUX ACTEURS INSTITUTIONNELS

- 2.1. Le maire
- 2.2. Le président du conseil général
- 2.3. Le préfet de département
- 2.4. Le préfet de région
- 2.5. Le préfet de zone de défense
- 2.6. Le préfet maritime

3. LES ADMINISTRATIONS ET LES SERVICES INTERVENANT SUR LE LITTORAL

- 3.1. L'administration des affaires maritimes
- 3.2. La marine nationale
- 3.3. Les centres opérationnels départementaux d'incendie et de secours (CODIS)
- 3.4. Les directions départementales de l'équipement (DDE)
- 3.5. Les services interministériels de la défense et de la protection civile (SIDPC)
- 3.6. Le directeur régional de l'environnement de façade maritime (DIREN de façade maritime)
- 3.7. La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)

CHAPITRE II : FICHES THÉMATIQUES

1. LES ACTIVITÉS

- 1.1. La baignade
- 1.2. La réglementation de la vitesse en Atlantique
- 1.3. Les engins de plage et les engins nautiques non immatriculés
- 1.4. Les véhicules nautiques à moteur ou scooter des mers
- 1.5. Les hydrosurfaces et l'amerrissage d'aéronefs
- 1.6. Le parachutisme ascensionnel tracté par un navire
- 1.7. La plongée sous-marine et la pêche sous-marine
- 1.8. Les immersions de déblais de dragages portuaires
- 1.9. Les extractions de granulats marins en mer

2. LES ESPACES

- 2.1. Les plans de balisage
- 2.2. Les zones de mouillages et d'équipements légers
- 2.3. Les ports de plaisance
- 2.4. Les schémas de mise en valeur de la mer

3. LES ÉVÉNEMENTS

- 3.1. Le sauvetage en mer dans la bande littorale des 300 mètres
- 3.2. La pollution
- 3.3. La découverte des engins explosifs sur le rivage
- 3.4. Les conteneurs et les fûts dangereux
- 3.5. L'échouement des cétacés
- 3.6. Les épaves
- 3.7. La constatation et la poursuite des infractions
- 3.8. Les manifestations nautiques
- 3.9. Les manifestations aériennes

4. LA SÉCURITÉ

- 4.1. Les sémaphores
- 4.2. L'information des usagers de la mer
- 4.3. Les commissions nautiques locales

ANNEXES

- Répertoire des principaux organismes de l'action de l'Etat en mer
- Arrêté du 4 juin 1962
 - ↳ réglementant la circulation dans les eaux et rades de la deuxième région
- Arrêté n° 13/75 du 22 juillet 1975
 - ↳ réglementant la circulation des engins de plage dans les eaux et rade de la deuxième région
- Arrêté n° 29/2001 du 4 juillet 2001
 - ↳ réglementant la circulation de véhicules nautiques à moteur dans la zone Atlantique

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX

1. DÉFINITIONS

1.1. Le sol et le sous-sol

1.1.1. *La côte*

La côte correspond à la laisse de plus haute mer, c'est-à-dire à la ligne atteinte par la mer aux plus grandes marées de vives eaux. Cette limite naturelle constitue également la limite supérieure du domaine public maritime déterminée par l'État au terme d'une procédure administrative contradictoire.

1.1.2. *Le domaine public maritime (cf. schéma page 8)*

Aux termes de la loi n° 63-1178 du 28 novembre 1963 modifiée, le domaine public maritime comprend :

- ⇒ l'estran, partie du rivage soumise au balancement des marées, située entre la laisse de haute mer et la laisse de basse mer ;
- ⇒ le sol et le sous-sol de la mer territoriale s'étendant jusqu'à douze milles marins au large à partir de la laisse de basse mer, ou des « lignes de base droites », lignes imaginaires qui permettent de lisser le trait de côte, en reliant des caps ou des îles, lorsque la côte est profondément découpée ou lorsqu'il existe un chapelet d'îles à proximité immédiate¹ ;
- ⇒ les lais , dépôts marins formés par la mer en dehors et le long du rivage ;
- ⇒ les relais de la mer, terres émergées, définitivement soustraites à l'action des flots sauf perturbations météorologiques exceptionnelles ;
(Les lais et relais ne font partie du domaine public maritime que s'ils sont apparus après l'entrée en vigueur de la loi du 28 novembre 1963) ;
- ⇒ les terrains acquis par l'État le long du rivage (réserves naturelles ...) ;
- ⇒ les terrains artificiellement soustraits à l'action des flots.

1.1.3. *Le plateau continental*

Le plateau continental comprend les fonds marins et le sous-sol des états côtiers au-delà de leur mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à deux cents milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure.

L'état côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

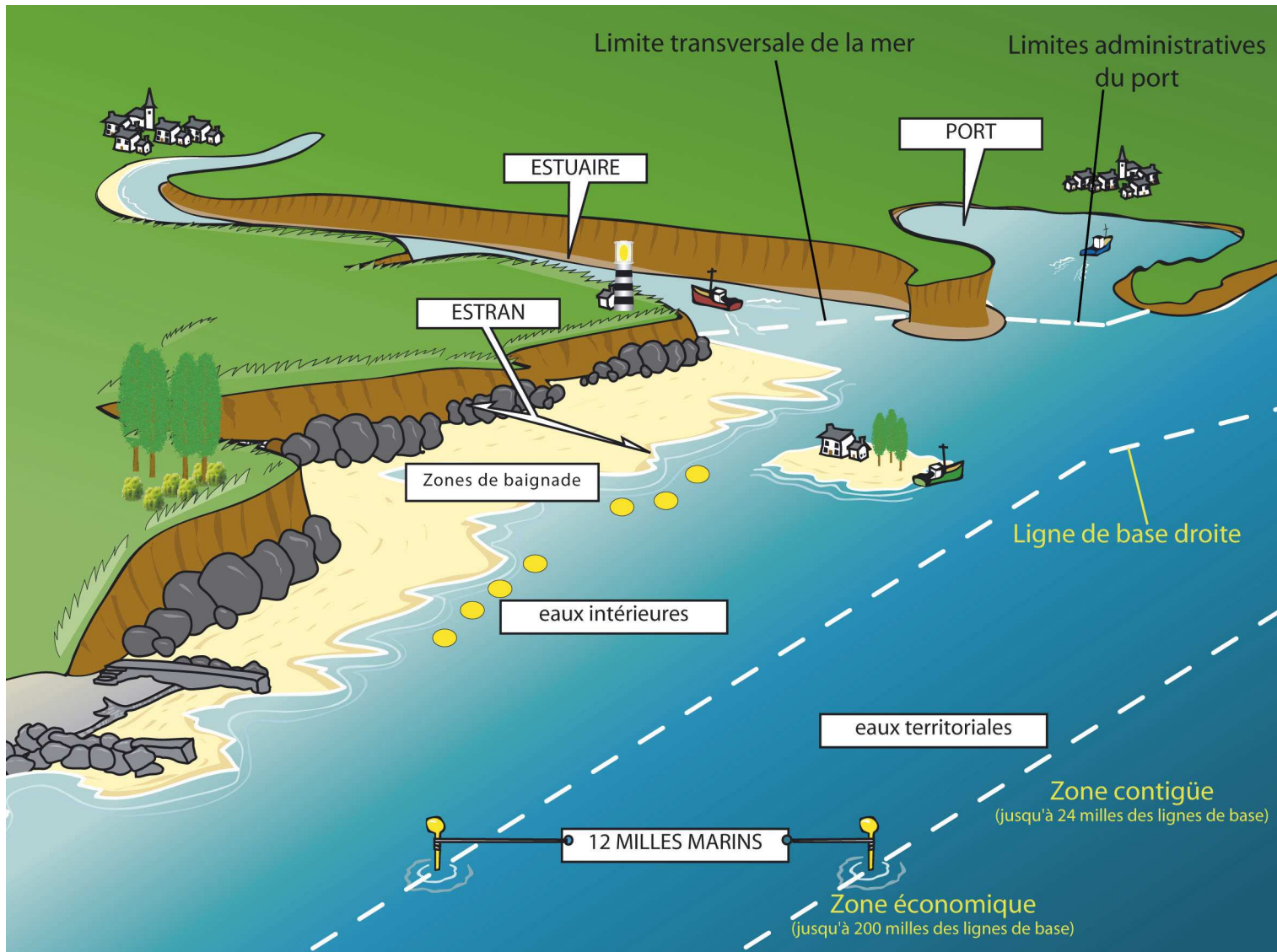
1.2. Les eaux

1.2.1. *Les eaux fluviales*

Elles sont situées dans les estuaires, en amont de la « limite transversale de la mer » fixée par décret. Elles restent soumises à certains règlements maritimes, en matière de pêche jusqu'à la limite de salure des eaux, et en matière de navigation jusqu'au premier obstacle à la navigation maritime (barrage, pont...)².

¹ Les lignes de base droites sont définies par le décret du 19 octobre 1967.

² Article 1 du décret du 17 juin 1938



1.2.2. *Les eaux maritimes*

Au regard du droit international, on distingue :

- ⇒ les eaux intérieures, situées entre les lignes de base droites et la côte, et assimilées du point de vue juridique au domaine terrestre de l'état riverain ;
- ⇒ les eaux territoriales, qui s'étendent jusqu'à douze milles marins¹ (22 km environ) à partir des lignes de base droites ou de la laisse de basse mer. L'État y exerce sa souveraineté mais doit respecter le droit de passage inoffensif : les navires de tous états ont le droit de naviguer de façon continue et rapide dans les eaux territoriales sans autorisation préalable tant qu'ils ne portent pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'état côtier. En ce sens, des arrêtés des préfets maritimes obligent les pétroliers et les navires en transit, transportant des marchandises dangereuses, à naviguer à plus de sept milles marins des côtes ;

- ⇒ les autres espaces maritimes :

Au delà de douze milles, l'État n'est plus souverain en mer, où s'exerce seulement à l'égard des navires la loi de l'état dont ils portent le pavillon. Toutefois, l'état riverain dispose de prérogatives particulières dans la zone contiguë et dans la zone économique exclusive.

- La zone contiguë est un espace qui ne peut s'étendre au delà de douze milles de la limite extérieure de mer territoriale et sur lequel l'État peut exercer un contrôle en vue de prévenir ou réprimer les infractions aux lois et règlements douaniers et fiscaux, sanitaires ou d'immigration commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

- La zone économique exclusive est un espace qui ne peut s'étendre au delà de deux cents milles marins des lignes de base droites et sur lequel l'État a des droits souverains en matière d'exploration, d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources de la mer.

1.2.3. *Les ports*

Il s'agit d'espaces terrestres et maritimes affectés à l'activité portuaire. Les ports font obligatoirement l'objet d'une délimitation administrative tant côté mer que côté terre. Ils sont régis par un ensemble de dispositions contenues dans le code des ports maritimes.

On distingue :

- ⇒ les ports autonomes. Placé sous la tutelle du ministre chargé des transports, un port autonome est un établissement public doté d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière tout en restant soumis au contrôle économique de l'État.

Le statut du port autonome s'applique sur l'ensemble d'une zone appelée circonscription, délimitée par décret en Conseil d'État et gérée par :

* un conseil d'administration ;

* un directeur, désigné par décret en conseil des ministres après avis du conseil d'administration. Ce directeur exécute les décisions du conseil d'administration et exerce des pouvoirs de police particuliers définis par le code des ports maritimes.

Les ports de Nantes/Saint-Nazaire, de La Rochelle/La Pallice² et de Bordeaux sont les trois ports autonomes sur la façade Atlantique ;

- ⇒ les ports d'intérêt national. Les ports d'intérêt national, auxquels sont assimilés les ports jouxtant les ports militaires, sont de la compétence de l'État. Dénué de toute personnalité juridique, le port d'intérêt national reste un service public établi dans une circonscription sur le domaine public maritime. Il est géré par un directeur, relevant du ministre chargé des transports, qui assure les relations du port avec les autres collectivités territoriales.

¹ - 1 mille marin équivaut environ à 1852 mètres

² - depuis le 1^{er} janvier 2006

La liste des ports d'intérêt national est fixée par décret du Conseil d'État. Actuellement au nombre de 5, les ports d'intérêt national de la façade Atlantique sont : Saint-Malo, Brest, Concarneau, Lorient, et Bayonne. Cependant, la loi de décentralisation 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales prévoit le transfert de ces ports aux régions ;

⇒ les ports départementaux. 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, prévoit que le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce et de pêche qui ne sont pas des ports d'intérêt national. L'autorité compétente pour administrer le port est le président du conseil général, chargé après consultation du conseil portuaire d'établir le règlement de police du port et d'en faire respecter l'application ;

⇒ les ports communaux. Aux termes de la loi du 22 juillet 1983 précitée, les communes sont compétentes pour créer, aménager et exploiter des ports de plaisance et sont libres du mode de gestion de ces ports. Ainsi, elles peuvent concéder l'établissement et l'exploitation des installations à des personnes publiques ou privées, une chambre de commerce et d'industrie par exemple.

Le maire est chargé d'établir le règlement particulier de police, après avis du concessionnaire et consultation du conseil portuaire et d'en faire respecter l'application. Par ailleurs, le maire reste compétent au titre de la police générale de la sécurité, de la salubrité et de l'ordre public. Toutefois, le décret n°83-1104 du 20 décembre 1983, en tant qu'il modifie l'article R.341-5 du code des ports maritimes, prévoit que le préfet de département, lorsque les circonstances l'exigent, peut prendre toutes les mesures nécessaires à la défense de l'ordre public et à la sécurité des personnes et des biens dans l'enceinte portuaire ;

⇒ les ports militaires ne relèvent pas du code des ports maritimes et sont placés sous la responsabilité des commandants d'arrondissement maritime.

1.3. Les catégories d'embarcations (navires et autres engins)

En fonction de leur puissance et de leur longueur, les navires et engins nautiques francisés par la douane sont soumis ou non au régime d'immatriculation géré par les affaires maritimes ¹.

Les prérogatives de police administrative spéciale confiées au maire dans la bande littorale des 300 mètres sont pour partie définies par le statut de l'engin considéré au regard de ce régime national d'immatriculation (compétence du maire sur les seuls engins non immatriculés).

A titre d'exemple, l'ensemble des engins de plage (matelas pneumatiques, petites embarcations gonflables...) ainsi que les embarcations et flotteurs de sport non ou faiblement motorisés (planches à voile, kayaks, kite-surf...) ne relèvent pas du registre d'immatriculation national.

Les embarcations motorisées soumises à immatriculation sont tenues d'arborer, de chaque côté de la coque ou du carénage, les deux lettres distinctives du quartier d'immatriculation ainsi que les six caractères alphanumériques d'identification.

¹ Depuis le 1er janvier 2006, le jaugeage des navires de plaisance de moins de 24 mètres n'est plus obligatoire. Seuls les navires de plaisance de 7 mètres et plus doivent être francisés par les douanes et immatriculés par les affaires maritimes. Le Conservatoire du littoral se voit affecter 80 % du produit du droit de francisation et de navigation

2. LES PRINCIPAUX ACTEURS INSTITUTIONNELS

2.1. Le maire

2.1.1. *A terre*

Le maire a autorité de police générale sur le territoire terrestre de sa commune. Il est responsable de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques. Dans les communes littorales, il exerce ses pouvoirs de police jusqu'à la limite des eaux à l'instant considéré (art. L.2212-2 du code général des collectivités territoriales) et sur les terre-pleins des ports. Il est notamment responsable de la lutte contre les pollutions de faible ampleur (cf. fiche 3.2).

2.1.2. *En mer*

Le maire a des compétences de police limitées à certains domaines d'activités sur l'eau :

⇒ l'article L.2213-23 du code général des collectivités territoriales lui confère une compétence en mer, dans la limite de trois cents mètres du bord comptés à l'instant considéré (cf. fiche 1.1), à l'égard des baignades et activités nautiques pratiquées avec des engins de plage (matelas pneumatiques, bouées diverses, etc.) et des engins non immatriculés (planches à voile, planches nautiques tractées ou kite-surf, canoë-kayak,...) lorsque ces activités sont exercées à partir du rivage ;

⇒ les articles 6 et 7 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 (art. L.2213-22 du code des collectivités territoriales) confient au maire la police spéciale de l'exploitation des ports communaux (cf. fiche 2.3) ;

⇒ l'article 6 du décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 modifié fixant le régime des épaves maritimes, confie au maire la police spéciale des épaves maritimes dans les ports communaux (cf. fiche 3.6).

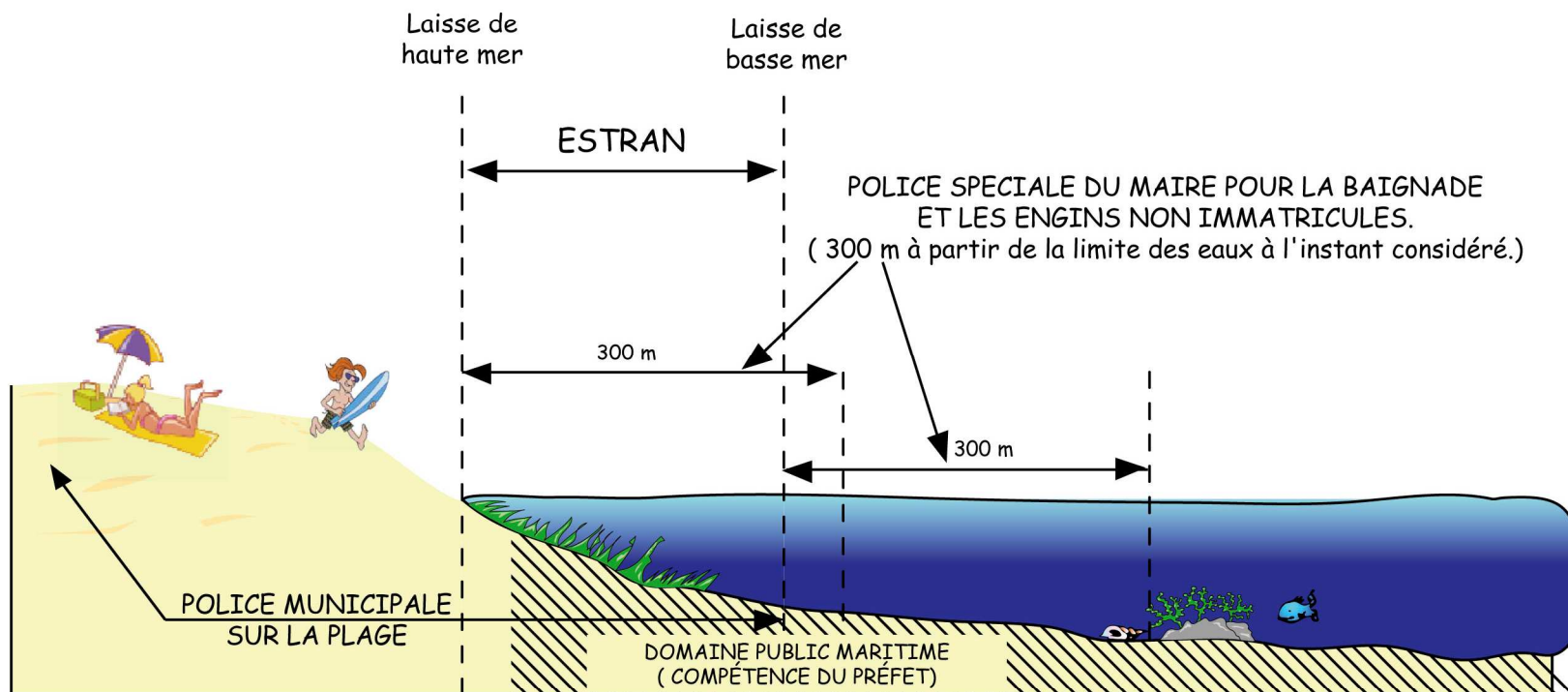
2.2. Le président du conseil général

Responsable de la mise en oeuvre de la politique du département, il reçoit une compétence de police spéciale de la conservation du domaine public et de l'exploitation des ports départementaux (art. L 3221-4 du code des collectivités territoriales article 6 et 7 de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983), ainsi qu'un pouvoir de police spéciale des épaves dans ces ports (art. L 3221-6 du code des collectivités territoriales - art. 6 du décret n°61-1547 du 26 décembre 1961 relatif au régime des épaves maritimes).

2.3. Le préfet de département

Représentant de l'État dans le département, il est investi d'une responsabilité de police administrative générale dans sa circonscription. Il a autorité sur les services déconcentrés de l'État.

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 de la lutte à partir de la terre contre les pollutions maritimes à travers notamment le déclenchement du plan POLMAR/Terre ainsi que de la direction des opérations de secours en cas de déclenchement des plans ORSEC départemental ou d'urgence.



DOMAINES DE COMPÉTENCE DES AUTORITÉS TERRITORIALES ET MARITIMES LE LONG DE LA CÔTE

Le préfet maritime a une autorité de police générale en mer pour tous sujets, à l'exception de ceux qui font l'objet des polices spéciales illustrées ci-dessus.

En outre, il exerce des pouvoirs de police spéciale pour la conservation et l'exploitation du domaine public maritime et pour l'exploitation des ports d'intérêt national.

Enfin, en cas de carence d'un maire, il peut, par substitution, exercer ses pouvoirs de police.

2.4. Le préfet de région

Aux termes du décret 90/94 du 25 janvier 1990, la réglementation des pêches maritimes (hormis les questions de salubrité des coquillages) relève de la compétence des préfets des régions Bretagne, Pays de Loire, et Aquitaine pour l'ensemble des eaux sous souveraineté ou sous juridiction française en Atlantique. Dans les faits, cette compétence est déléguée aux directeurs régionaux des affaires maritimes correspondant.

2.5. Le préfet de zone de défense

Le préfet de région dans laquelle se situe le siège d'une zone de défense prend le nom de préfet de zone de défense (décrets n°83-321 du 20 avril 1983 et n° 2002-84 du 16 janvier 2002).

Il est le délégué des ministres chargés des administrations civiles dans leurs responsabilités de défense. Ainsi, il anime, coordonne et contrôle dans la zone concernée la préparation et la mise en œuvre de l'ensemble des mesures non militaires de défense, et notamment celles qui sont relatives à la prévention, la protection et aux secours qu'exigent en tout temps la sauvegarde des populations.

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 et de l'Aménagement du territoire peut désigner le préfet de zone de défense afin de coordonner l'action des préfets de département concernés en vue de faire face aux événements.

Un préfet délégué pour la sécurité et la défense est nommé auprès du préfet de zone défense (décret n° 2002-917 du 30 mai 2002), afin d'assister ce dernier pour toutes les missions concourant à la sécurité publique, à la sécurité civile et à la défense de caractère non militaire.

En zone Atlantique, les préfetures de zone de défense sont situées respectivement à Rennes pour la zone Ouest et à Bordeaux pour la zone Sud-Ouest.

2.6. Le préfet maritime

Dépositaire de l'autorité de l'État, délégué du gouvernement et représentant direct du Premier ministre et de chacun des ministres, le préfet maritime est investi par le décret n° 2004-112 du 6 février 2004 d'un pouvoir de police générale en mer.

Il a une responsabilité générale dans tous les domaines où s'exerce l'action de l'État, 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 la coordination de la lutte contre les activités illicites.

La zone de responsabilité en mer du préfet maritime est définie par le décret n° 2004-112 du 6 février 2004, relatif à l'organisation de l'action de l'État en mer.

Les limites de la zone de responsabilité du préfet maritime de l'Atlantique sont constituées :

↳ du côté de la terre :

- ➔ par la laisse de basse mer ;
- ➔ par la limite transversale de la mer dans les estuaires ;
- ➔ par les limites administratives des ports ;
- ➔ par la limite de sauvetage lorsqu'elle diffère de la limite transversale de la mer (pour ce qui concerne uniquement le sauvetage) ;

↳ en mer :

- ➔ au nord par une ligne brisée allant du Mont-Saint-Michel en France au Gwennap Head en Angleterre ;
- ➔ au sud par la frontière avec l'Espagne.

La préfecture maritime de l'Atlantique couvre 2400 km de côtes, 10 départements littoraux et 494 communes littorales.

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, le préfet maritime est chargé de coordonner l'action des différentes administrations qui interviennent en mer, notamment :



⇒ la marine nationale affectant, sous l'autorité de l'amiral commandant la zone maritime Atlantique, ses capacités d'intervention navales et aériennes à la sauvegarde des intérêts de la Nation ;

⇒ la gendarmerie nationale, chargée d'assurer la sécurité publique, le maintien de l'ordre et l'exécution des lois, comprend :



- ↳ les régions de gendarmerie de Bretagne (Rennes), Pays de Loire (Saint-Herblain), Poitou-Charentes (Poitiers) et Aquitaine (Bordeaux) ;
- ↳ la gendarmerie maritime sous l'autorité du commandant du groupement de gendarmerie maritime de l'Atlantique à Brest et dont les moyens nautiques sont placés sous le contrôle opérationnel de l'amiral commandant la zone maritime Atlantique ;.



⇒ l'administration des douanes, chargée de veiller à la défense économique et fiscale du territoire douanier. Placé sous l'autorité du directeur interrégional des douanes à Nantes, ce service a pour mission la surveillance des frontières maritimes de la façade Atlantique en vue du contrôle de mouvements de marchandises et des personnes (lutte contre les trafics illicites de produits stupéfiants, d'armes et de munitions, contre l'immigration clandestine et la contrebande maritime) ;



⇒ l'administration des affaires maritimes, constituée de services déconcentrés du ministère chargé de la mer assurant les fonctions administratives, sociales, économiques, opérationnelles, techniques, de contrôle et judiciaires propres au milieu maritime. Elle est également mise à disposition du ministère chargé de la pêche pour l'application des politiques européennes et gouvernementales de ce secteur (cf. partie 3).

EXERCICE DES DIFFERENTS POUVOIRS DE POLICE

| | Port autonome (État) | Port d'intérêt national (État) | Port de pêche, de commerce, de plaisance, ou mixte (département) | Port de plaisance (commune) | Territoire communal jusqu'à la laisse de basse mer | Domaine public maritime | Mer |
|-------------------------------------|---|---|--|--|--|---|---|
| MAIRE | | | | Police générale (ordre public) Police spéciale de la conservation et de l'exploitation Police spéciale des épaves | Police générale | Police spéciale de la conservation du DPM | Police spéciale de la baignade et engins nautiques non immatriculés jusqu'à 300 mètres de la limite des eaux à l'instant considéré |
| PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL | | | Police spéciale de la conservation et de l'exploitation du domaine Police spéciale des épaves | | | | |
| PREFET DE DEPARTEMENT | Police générale Polices spéciales de la qualité des eaux, de la signalisation maritime | Police générale Polices spéciales de la qualité des eaux, de la signalisation maritime | Police générale Polices spéciales de la qualité des eaux, de la signalisation maritime | Polices spéciales de la qualité des eaux, de la signalisation maritime Police générale (ordre public) en cas de carence | | Polices spéciales : Utilisation du domaine public maritime (DPM), Exploitation du plateau continental, Concession de cultures marines, Chasse maritime, Épaves | Police spéciale de la signalisation maritime (phares et balises) Police de la chasse maritime Police spéciale des immersions Police spéciale de la pêche à pied |
| PREFET DE REGION | | | | | | | Police spéciale des pêches maritimes (hors pêche à pied) |
| PREFET MARITIME | | | | | | | Police générale (ordre public) Police spéciale de : - la lutte contre la pollution en mer, - la sûreté des eaux et rades, - la protection de l'environnement marin, - la navigation, - les épaves dangereuses, - le passage inoffensif |

NOTA : Ce tableau ne reprend pas certaines polices spéciales relevant d'autres autorités administratives (sécurité des navires, police douanière et fiscale, biens culturels maritimes,...).

Définitions : Police spéciale : limitée à certaines activités (navigation, épaves) / Police de la conservation : en vue d'assurer la conservation du domaine public.

3. LES ADMINISTRATIONS ET LES SERVICES INTERVENANT SUR LE LITTORAL

3.1. L'administration des affaires maritimes

Placée sous l'autorité de directeurs départementaux et régionaux (cf. paragraphe 3.1.1.2), l'administration des affaires maritimes assure des missions administratives (gestion des marins et des navires), techniques (sécurité de la navigation et du trafic maritimes, tutelle du pilotage, tutelle de la formation maritime), opérationnelles (coordination des opérations SAR, contrôle opérationnel de la surveillance des pêches...), économiques (gestion des aides pour les navires et entreprises de pêches) et de police (pêches maritimes, navigation).

3.1.1. Les services administratifs

3.1.1.1 Les missions

- ***Gestion administrative des marins professionnels, des navires et du milieu maritime***

L'administration des affaires maritimes assure à ce titre la gestion administrative :

- des marins professionnels (identification du marin, formation professionnelle, établissements d'enseignement maritime, inspection du travail maritime) ;
- des plaisanciers (délivrance de titres de conduite des navires de plaisance à moteur) ;
- des navires de commerce, de pêche et de plaisance professionnelle français (immatriculation, contrôle des effectifs, mutations de propriété, armement et désarmement) ;
- de l'espace maritime (exploitation du domaine public maritime, concessions de cultures marines).

Les affaires maritimes sont également chargées de la police des épaves maritimes (gestion et de la mise en sûreté).

- ***Gestion du régime de sécurité sociale et de retraite des marins, par le biais de l'Etablissement national des invalides de la marine (ENIM)***

- ***Application de la politique économique du ministère chargé de la mer et de celui chargé de la pêche***

Ces attributions concernent plus particulièrement les secteurs de la pêche maritime et des cultures marines : acquisitions et modernisations des entreprises, équipements des ports de pêche, réglementation des pêches, autorisations d'exploitation de cultures marines).

- ***Contrôle de l'application des lois et règlements concernant la sécurité de la navigation, la sécurité des navires, la sûreté des navires, l'hygiène et le travail à bord des navires***

Sauf à l'intérieur des limites administratives des ports, l'administration des affaires maritimes est chargée de l'application de tous les règlements concernant la sécurité de la circulation maritime. Elle assure, y compris dans les ports, l'inspection du travail maritime, de l'hygiène et de l'habitabilité à bord des navires professionnels français ainsi que l'application de la réglementation sur la sécurité et la sûreté des navires y compris étrangers.

Elle est également chargée de la surveillance du trafic maritime ainsi que de la diffusion de l'information nautique (CROSS). Enfin, elle participe avec les administrations concernées, à la prévention et à la lutte contre la pollution des espaces maritimes.

▪ **Police des pêches et de la navigation**

L'administration des affaires maritimes est chargée de la police des pêches maritimes et de la navigation. Elle dispose à cet effet d'une flottille de surveillance implantée dans divers ports du littoral, qui se compose :

- d'unités du large sous forme de deux patrouilleurs d'une cinquantaine de mètres et des vedettes régionales d'une trentaine de mètres, armées par deux équipages pour garantir la continuité du service, qui couvrent la zone économique française ;
- d'unités littorales des affaires maritimes (ULAM) dotées de vedettes de 9 à 17 mètres, d'embarcations légères et de moyens d'intervention terrestres, qui exercent leur activité dans la zone côtière, les ports et sur le littoral.

3.1.1.2. **Organisation de l'administration des affaires maritimes**

▪ **Les directions départementales des affaires maritimes (DDAM)**

Les directeurs départementaux des affaires maritimes sont les représentants locaux du préfet maritime. A ce titre, ils bénéficient d'un certain nombre de délégations de cette autorité (manifestations nautiques, présidence des commissions nautiques locales, mouillages) ; ils peuvent en outre assurer en son nom la coordination sur zone des moyens locaux, à l'occasion notamment de manifestations nautiques. Ils possèdent également un certain nombre d'attributions relatives à l'exploitation du domaine public maritime (pêche à pied, conchyliculture).

Ils sont les interlocuteurs privilégiés des collectivités locales qu'ils sont chargés de conseiller dans l'exercice de leurs compétences sur le littoral.

Pour la zone Atlantique, les DDAM sont au nombre de 9, respectivement implantées à Saint-Malo, Saint-Brieuc, Quimper, Lorient, Nantes, Les Sables-d'Olonne, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne (compétence interdépartementale sur les Landes et les Pyrénées Atlantiques).

▪ **Les directions régionales des affaires maritimes (DRAM)**

Pour la zone Atlantique, les DRAM sont au nombre de 4, respectivement implantées à Rennes, Nantes, La Rochelle et Bordeaux.

Les directeurs régionaux sont placés sous l'autorité directe des préfets des régions correspondantes pour les matières ayant fait l'objet de mesures de déconcentration. Dans les matières non déconcentrées, ils exercent directement un contrôle hiérarchique sur l'ensemble des services des affaires maritimes de leur circonscription. Ils assurent, en tant que de besoin, les liaisons entre le préfet de région et le préfet maritime.

Les DRAM de Rennes, Nantes et Bordeaux ont autorité sur des organismes spécialisés (Centres de sécurité des navires (CSN) et Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)) et disposent de compétences élargies en matière de :

- sauvegarde de la vie humaine en mer, habitabilité à bord des navires et prévention de la pollution ;
- organisation des secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer ;
- réglementation des pêches ;
- gestion du personnel, des crédits, du patrimoine immobilier et des matériels.

3.1.2 Les centres de sécurité des navires (CSN)

Les CSN sont compétents dans les domaines suivants :

- suivi de la construction des navires français de pêche, de commerce et de plaisance ;
- délivrance et renouvellement des titres de sécurité (permis de navigation) ;
- inspection des navires français et étrangers, dans le cadre du mémorandum de Paris pour le contrôle des navires par l'état du port.

Pour la zone Atlantique, les CSN sont au nombre de 7, respectivement implantés à Saint-Malo, Brest, Concarneau, Lorient, Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux.

3.1.3 Les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Les CROSS sont compétents dans les domaines suivants :

- recherche et sauvetage maritimes, en assurant sous la responsabilité du préfet maritime une veille permanente, la réception des alertes et la direction des opérations de recherche et de sauvetage ;
- surveillance de la circulation maritime, en particulier dans les zones où ont été implantées des dispositifs de séparation du trafic ;
- surveillance des pêches maritimes et coordination opérationnelle des missions de police des pêches ;
- diffusion de l'information météorologique marine ;
- surveillance des pollutions marines.

Pour la zone Atlantique, les CROSS sont au nombre de deux, respectivement implantés à la pointe de Corsen (29) et à Etel (56) (Cf. page suivante).

3.2 La marine nationale

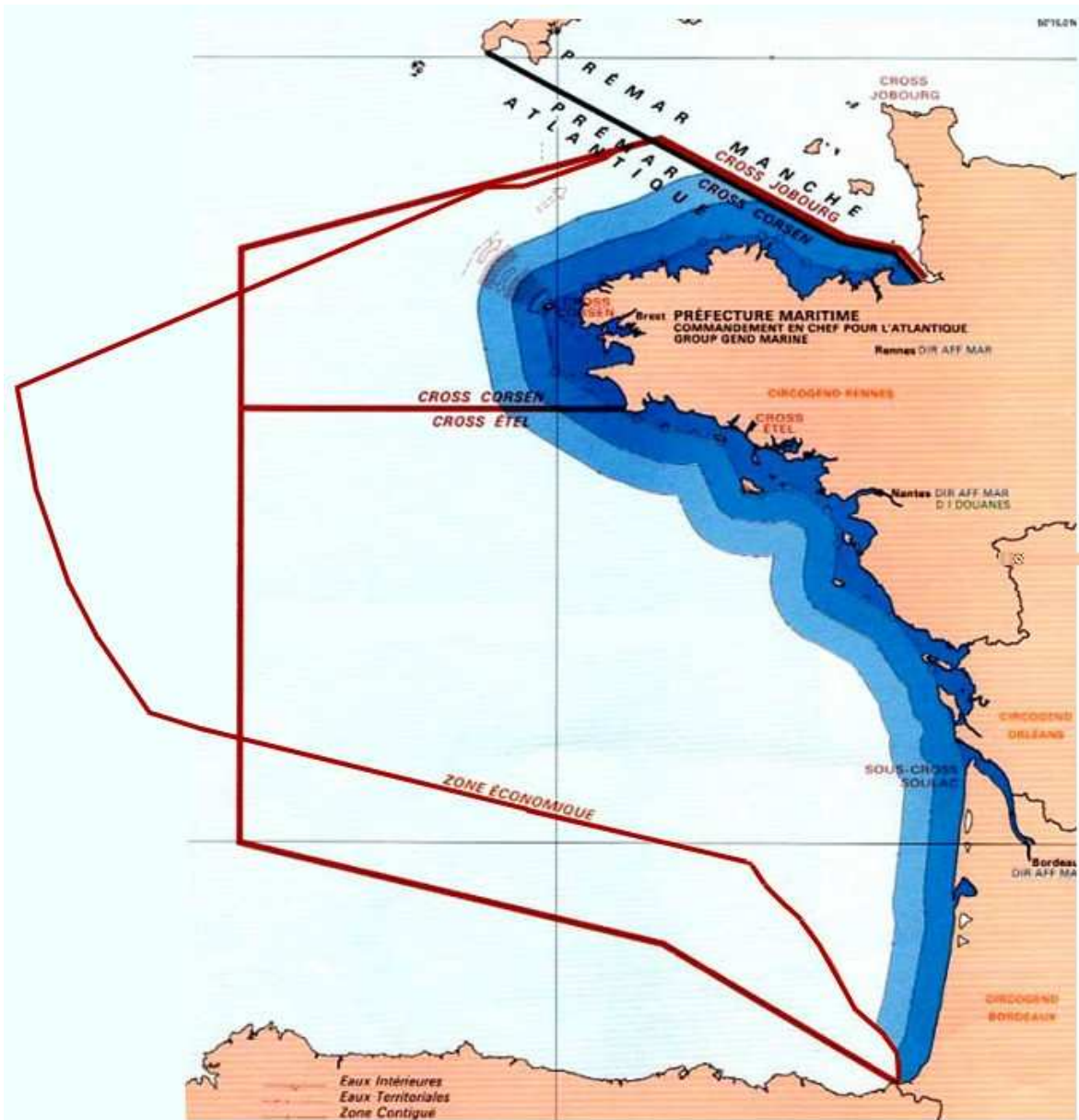
Disposant de moyens spécialisés (frégates, patrouilleurs de service public, remorqueurs de haute mer affrétés, patrouilleurs ou vedettes de la gendarmerie maritime, hélicoptères Dauphin) la marine nationale est un des instruments privilégiés de l'action de l'État en mer, notamment pour la lutte contre la pollution.

La marine nationale dispose également d'un réseau de sémaphores permettant la surveillance rapprochée des côtes (cf. fiche 4.1)

3.3 Les centres opérationnels départementaux d'incendie et de secours (CODIS)

Ils coordonnent l'action des sapeurs-pompiers dans le département y compris en ce qui concerne les secours en zone littorale (sur la bande des 300 mètres). En cas d'accident survenant dans la bande des trois cents mètres, le maire peut alerter le CODIS qui, le cas échéant, fera appel au CROSS concerné. Dans tous les cas, ce dernier doit être informé de toute intervention de secours dans les eaux marines.

LES ZONES DE COMPÉTENCES DES CROSS



3.4 Les directions départementales de l'équipement (DDE)

Les DDE sont des services déconcentrés du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme et ont de nombreuses compétences en mer :

- ports : gestion des ports d'intérêt national ;
- signalisation maritime : phares et balises ;
- pollution maritime : lutte contre les pollutions à partir de la terre ;
- gestion du domaine public maritime : zones de mouillage, concessions d'endigage, etc.

3.5 Les services interministériels de la défense et de la protection civile (SIDPC)

L'article 8 du décret du 20 avril 1983 a créé les SIDPC. Chaque préfet dispose d'un tel service, composé majoritairement de fonctionnaires de l'État compétents dans les domaines de défense civile et les questions de sécurité civile, que ce soit sous l'angle opérationnel ou réglementaire.

Le SIDPC est chargé d'assister le représentant du gouvernement dans le département pour la prévention et la gestion des risques et des crises. Il exerce ses missions dans un contexte interministériel en relation avec les services déconcentrés de l'État et les collectivités territoriales.

Dans le domaine de la prévention, le service assiste le préfet dans l'organisation, la planification et la coordination des moyens de secours (plan d'urgence, moyens d'alerte, information de la population...). Il est chargé d'animer les différents acteurs. A ce titre, il assure au niveau départemental la préparation et le suivi des plans de secours, gère les commissions de sécurité pour les établissements recevant du public et porte des responsabilités en matière de défense civile et de promotion du secourisme.

Dans le domaine de la gestion opérationnelle d'une crise liée à une catastrophe, le SIDPC se situe en interface entre le préfet et tous les services engagés dans un plan de secours. Il seconde le chef d'état-major de crise au sein de la cellule de crise.

3.6 Le directeur régional de l'environnement délégué de façade maritime (DIREN délégué de façade maritime)

L'idée d'organiser les DIREN par façade maritime est apparue suite au naufrage de l'*Erika*. Cette organisation a d'abord été testée en Méditerranée dès la fin de l'année 2001. L'expérience acquise en Méditerranée et les enseignements tirés de la mise en œuvre des plans POLMAR/terre et mer pour lutter contre la pollution du *Prestige* ont finalement permis d'entériner cette nouvelle organisation à la fin de l'année 2003. Etendue aux trois façades maritimes, cette organisation des DIREN est entrée en vigueur en 2004.

3.6.1. *Organisation des DIREN de façade maritime*

Se calquant sur l'organisation territoriale de l'action de l'État en mer, organisée autour des trois façades maritimes, trois directeurs régionaux de l'environnement, ayant le siège d'une préfecture maritime dans leur circonscription administrative, ont été désignés en qualité de « délégués de façade maritime » pour coordonner l'action du ministère de l'Écologie et du Développement Durable (MEDD) sur le milieu marin de la zone correspondante. Chaque délégué est assisté dans l'exercice de ses fonctions par un chargé de mission, qui a le titre de « délégué de façade maritime adjoint ».

Le DIREN délégué pour la façade Atlantique est le DIREN Bretagne. Sa zone de compétence correspondante comprend les quatre régions administratives suivantes : Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire et Bretagne.

Le délégué adjoint pour la façade Atlantique est basé à Rennes et est chargé d'établir des relations régulières avec le préfet maritime de l'Atlantique.

3.6.2. *Mission des DIREN de façade maritime*

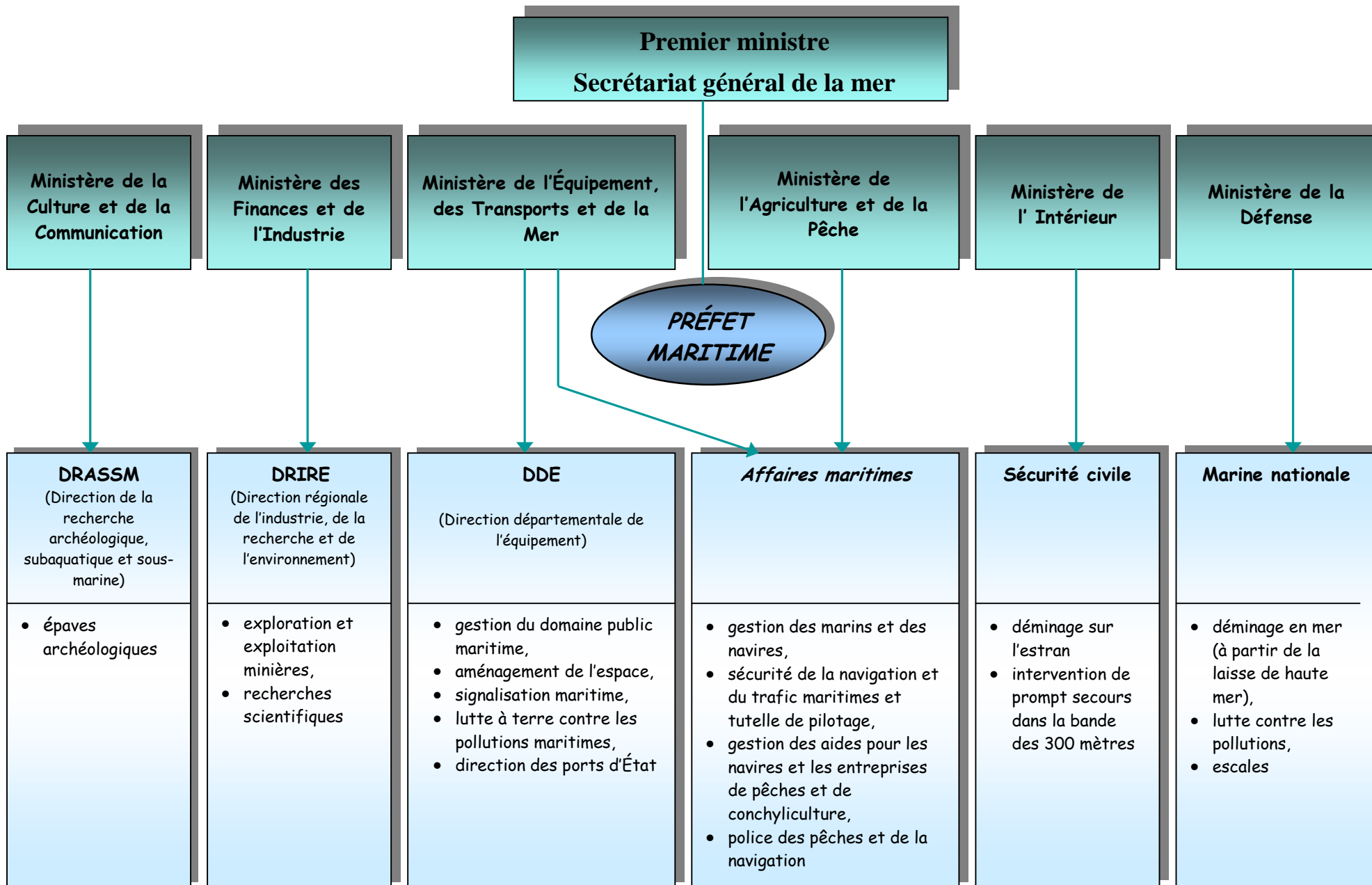
Les missions des DIREN de façade maritime sont les suivantes :

- développer des liens étroits avec les préfectures maritimes et les administrations et services en charge de la mer pour faire valoir les enjeux environnementaux en mer ;
- assurer la coordination et l'appui technique des DIREN de la façade maritime sur l'ensemble des sujets maritimes ;
- participer en relation avec les préfectures maritimes à la gestion intégrée des zones côtières (connaissance et surveillance du milieu marin, police des eaux).

3.7 **La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM).**

Association de type loi 1901, reconnue d'utilité publique et agréée comme organisme de sauvetage, la SNSM regroupe des sauveteurs bénévoles. Elle est implantée sur tout le littoral. Ses stations disposent de moyens nautiques adaptés au sauvetage, dont la mise en œuvre et la coordination relèvent du CROSS.

PRINCIPAUX SERVICES AGISSANT EN MER



CHAPITRE II

FICHES THÉMATIQUES

1. LES ACTIVITÉS

1.1. LA BAIGNADE

Article L.2213-23 du code général des collectivités territoriales

1. LE MAIRE

Le code des collectivités territoriales (article L 2213-23) confie au maire un pouvoir de police administrative spéciale pour réglementer la baignade pratiquée à partir du rivage. A ce titre, il doit prendre toutes les mesures nécessaires pour organiser la protection et la sécurité des baigneurs. 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.

1.1. Délimitation de zones surveillées

Le maire délimite par arrêté une ou plusieurs zones surveillées dans les parties du littoral présentant une garantie suffisante pour la sécurité des baignades. Il fait mettre en place un balisage aux frais de la commune. Ce balisage doit être conforme aux normes définies par l'administration des phares et balises.

Le maire détermine des périodes de surveillance. Il met en place le personnel (maître-nageurs, secouristes) et les moyens (embarcations, transmissions) nécessaires pour assurer cette surveillance.

1.2. Hors des zones et des périodes définies

Hors des zones ou des périodes définies, les baignades et activités nautiques sont pratiquées aux risques et périls des intéressés. Toutefois, il incombe aux maires des communes sur le territoire desquelles sont situés des lieux de baignade qui, sans avoir été aménagés à cet effet, font l'objet d'une fréquentation régulière et importante, même saisonnière, de prendre les mesures nécessaires (panneaux d'information sur la dangerosité d'un site, clôture, interdiction...) destinées à assurer l'information, la sécurité et la sauvegarde des baigneurs en cas d'accidents (arrêt de la cour d'appel administrative de Nantes 21 mars 1990 - Commune de St-Jean Trolimon).

1.3. Information du public

Le maire est tenu d'informer les usagers de la réglementation des baignades et des activités nautiques, par le moyen de publicités et de signalisations appropriées en mairie et sur les sites concernés. Il en est de même pour le résultat des contrôles de la qualité des eaux et des précisions nécessaires à leur interprétation.

2. LE PRÉFET MARITIME.

Le préfet maritime réglemente la circulation des engins immatriculés dans la bande littorale des 300 mètres. A ce titre, il lui revient d'interdire ces engins dans les zones réservées par le maire à la baignade.

Les activités réglementaires du maire et du préfet maritime s'expriment dans les plans de balisage, qui ont vocation à aménager la bande littorale des 300 mètres afin de permettre une bonne cohabitation des activités nautiques et la préservation de la sécurité des usagers (cf. fiche 2.1).

1.2. LA RÉGLEMENTATION DE LA VITESSE EN ATLANTIQUE

Arrêté du 4 juin 1962 modifié du préfet maritime de l'Atlantique réglementant la circulation dans les eaux et rades de la deuxième région maritime

Pour permettre la pratique des activités nautiques dans les meilleures conditions de sécurité, le préfet maritime de l'Atlantique réglemente la circulation des navires, embarcations, engins flottants et engins de sport nautique, notamment en imposant une limitation de vitesse dans certaines zones.

Ces dispositions complètent le règlement international pour prévenir les abordages en mer qui impose aux chefs de bord d'adapter leur vitesse aux circonstances et conditions existantes pour éviter les abordages.

1. LIMITATION GÉNÉRALE DE LA VITESSE EN ZONE LITTORALE

L'arrêté du préfet maritime du 4 juin 1962, limite à 5 nœuds (environ 9 km/h) la vitesse pratiquée à l'intérieur de la bande de 300 mètres du bord des eaux à l'instant considéré sur tout le littoral, ainsi qu'autour des îles et des îlots.

Cette limitation s'applique à tous les engins, immatriculés ou non.

Ces prescriptions ne sont pas opposables aux bâtiments et embarcations de l'État lorsqu'elles sont incompatibles avec les nécessités de service.

2. ZONES SPÉCIALES

Pour permettre la pratique du ski nautique et l'utilisation des engins de sport nautique à partir du rivage, des chenaux peuvent être définis à travers la bande des 300 mètres et spécialement affectés à ces activités. Dans ces chenaux, il peut être autorisé une vitesse supérieure à 5 nœuds.

La position, le tracé et le balisage de ces chenaux sont fixés par un arrêté du préfet maritime à la demande des maires des communes intéressées en accord avec le directeur départemental des affaires maritimes. Les maires y interdisent la baignade et les autres activités nautiques de leur ressort (cf. fiche 2.1 : plans de balisage).

3. SANCTIONS

Indépendamment des sanctions pénales encourues à la suite d'excès de vitesse constatés (délits), les contrevenants sont susceptibles de se voir infliger une sanction administrative : retrait temporaire de leur titre de conduite des embarcations de plaisance à moteur (carte mer, permis mer).

1.3. LES ENGINs DE PLAGE ET LES ENGINs NAUTIQUEs **NON IMMATRICULÉS**

Arrêté ministériel du 23 novembre 1987 modifié
relatif à la sécurité des navires
Article L.2213-23 du code général des collectivités territoriales

1. DÉFINITION

Il s'agit d'engins de sport ou de loisirs dont les caractéristiques techniques n'imposent pas qu'ils soient immatriculés par l'administration des affaires maritimes.

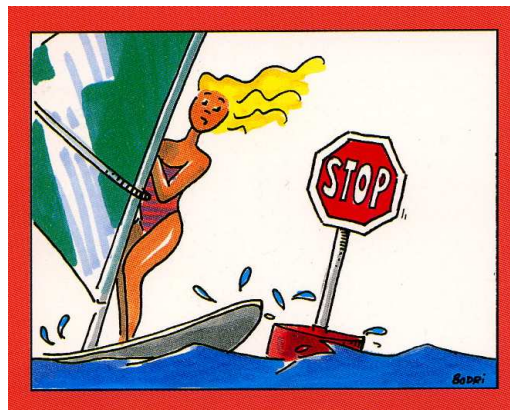
exemples : - les engins de plage (pneumatiques, pédalos...) ;
 - les engins nautiques non immatriculés (planches à voile, dériveurs légers, kayaks de mer, planches nautiques tractées ou kite-surf...).

2. LIMITES DE CIRCULATION

- Les engins de plage et les engins nautiques non immatriculés ne sont pas autorisés à naviguer de nuit.
- Les engins de plage ne peuvent s'éloigner à plus de 300 mètres du rivage.
- Les planches à voile et kayaks de mer peuvent s'éloigner jusqu'à un mille du rivage. Au-delà, ils doivent être accompagnés par un navire immatriculé qui assure leur surveillance et la sécurité des utilisateurs.

3. RESPONSABILITÉ

Dans la bande côtière des 300 mètres à compter de la limite des eaux à l'instant considéré, il revient au maire de réglementer l'activité des engins de plage et les engins non immatriculés (art. L.2213-23 du code général des collectivités territoriales).



« La sécurité, ce n'est pas la mer à boire »
conception Bodry/Ministère de l'aménagement du territoire,
de l'équipement et des transports - ©1995

1.4. LES VÉHICULES NAUTIQUES À MOTEUR OU SCOOTER DES MERS

**Décret 92-1166 du 21 octobre 1992 relatif à la conduite des navires
de plaisance à moteur**
**Arrêté ministériel du 1^{er} juin 2001 relatif à l'utilisation en mer
des véhicules nautiques à moteur**
**Articles 224-5.01 à 224-5.05, volume 4 du règlement annexé à l'arrêté
du 23 novembre 1987**



« La sécurité, ce n'est pas la mer à boire »
conception Bodry/Ministère de l'aménagement du territoire,
de l'équipement et des transports - ©1995

Définition : Sont considérés comme véhicules nautiques à moteur (VNM) tous les engins nautiques immatriculés dont la puissance propulsive maximale autorisée dépasse 3 kW (4 ch).

Exemples : - les engins de type scooter, moto de mer ou jet-ski, sur lesquels le pilote se tient à califourchon ou en équilibre dynamique ;
- les planches à moteur, les engins de vague...

Les VNM doivent être immatriculés et la réglementation de leurs zones et conditions d'évolution (vitesse....) relève donc de la responsabilité du préfet maritime.

Les règles de navigation applicables à leurs conditions d'évolution dans la zone Atlantique sont fixées par l'arrêté n° 2001/29 modifié en date du 4 juillet 2001 du préfet maritime de l'Atlantique.

1. ZONES ET CONDITIONS DE NAVIGATION

Ces véhicules sont soumis aux règles d'utilisation suivantes :

- ⇒ respect du règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
- ⇒ interdiction de navigation de nuit (entre le coucher et le lever du soleil) ;
- ⇒ interdiction de navigation au-delà de un mille des côtes pour les engins sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique et interdiction de navigation au-delà de deux milles des côtes pour les engins sur lesquels le pilote se tient en position assise ;

⇒ dans la bande littorale des 300 mètres. Trois cas de figure doivent être distingués :

- cas général :
circulation autorisée mais vitesse limitée à 5 nœuds ;
- plages dotées d'un plan de balisage :
circulation interdite en dehors des chenaux prévus pour les VNM. Cette interdiction n'est opposable que lorsque le balisage est en place ;
- communes ayant demandé l'interdiction des VNM dans la bande des 300 mètres (la liste de ces communes figure en annexe de l'arrêté n°2001/29, modifié du 4 juillet 2001) :
circulation interdite en tous temps dans la bande des 300 mètres, sauf pour rejoindre le large, soit par un chenal prévu à cet effet (s'il existe et qu'il est balisé), soit en ligne droite perpendiculairement au rivage, en respectant dans les deux cas la limitation de vitesse à 5 nœuds.

2. OBLIGATIONS ÉTABLIES PAR L'ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL DU 1^{ER} JUIN 2001

Afin d'améliorer l'information et la sécurité des usagers, l'arrêté interministériel, modifié, du 1^{er} juin 2001 prévoit deux modèles de déclaration que toute personne, qui loue ou utilise un véhicule nautique à moteur dans le cadre de l'initiation ou de la randonnée encadrée, doit signer après en avoir pris connaissance.

Un exemplaire de la déclaration est conservé par le pilote, un second par le loueur ou l'établissement agréé. Cette déclaration signée doit pouvoir être présentée à toute réquisition.

Si le moteur a une puissance supérieure à 4,5 kW (6 ch), le pilote doit, par ailleurs, être titulaire d'un titre de conduite en mer des navires de plaisance à moteur :

- ↳ carte mer de 4,5 kW à 37 kW (de 6 à 50 ch) ;
- ↳ permis mer côtier pour un moteur de plus de 37 kW (50 ch).

Les titres de conduite ne peuvent être délivrés qu'à partir de l'âge de 16 ans. Cependant, les jeunes gens âgés de 14 à 16 ans peuvent néanmoins piloter, de jour, des véhicules nautiques à moteur d'une puissance supérieure à 4,5 kW, s'ils appartiennent à un organisme affilié à une fédération agréée et sous le contrôle effectif des membres qualifiés de l'encadrement.

Le pilote et son passager éventuel doivent porter un gilet de sauvetage de couleur vive.

1.5. LES HYDROSURFACES ET L'AMERRISSAGE D'AERONEFS

Code de l'aviation civile

Décret n° 85-770 du 17 juillet 1985 modifiant le code de l'aviation civile

Arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase

Arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aérodynes ultralégers motorisés, ou ULM peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome

Est considéré comme aérodrome tout terrain ou plan d'eau spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs (art. R 211-1 du code de l'aviation civile). Une hydrobase est un plan d'eau spécialement aménagé pour l'amerrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs.

Aux termes du décret n° 85-770 du 17 juillet 1985, certains aéronefs peuvent atterrir ou décoller en dehors des aérodromes.

C'est notamment le cas des hydravions et des aérodynes ultralégers motorisés ou ULM qui en vertu de deux arrêtés du 13 mars 1986 peuvent utiliser des hydrosurfaces pour les premiers et des plates-formes pour les seconds.

Le décret n° 91-660 du 11 juillet 1991 rappelle que « *les aéronefs à flots doivent respecter les règlements de navigation applicables aux navires en mer ou sur les eaux intérieures* ». A ce titre, ils doivent emprunter les chenaux « navires à moteur » lorsqu'ils existent.

Le cas particulier des hélicoptères est réglé par l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères qui prévoit la possibilité d'utiliser des hélistations ou des hélisurfaces situées sur des navires.

1. LES HYDRAVIONS

Texte de référence : arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les hydravions peuvent atterrir et décoller sur un plan d'eau autre qu'une hydrobase.

Lorsqu'ils ne disposent pas d'une hydrobase, les hydravions peuvent, aux termes de l'arrêté cité ci-dessus, utiliser des hydrosurfaces qui sont des plans d'eau situés hors des aérodromes. Les hydrosurfaces ne peuvent être utilisées qu'à titre occasionnel.

Situées en mer, elles sont autorisées par arrêté du préfet maritime. Ces autorisations sont précaires et révocables.

Procédure à suivre :

- adresser un dossier de demande d'autorisation en quatre exemplaires au préfet maritime à l'adresse suivante : Division AEM, BP 46, 29240 BREST ARMEES, comportant :
 - ➔ une carte marine précisant la position de l'hydrosurface et les cheminements envisagés ;
 - ➔ une note précisant l'usage auquel est destinée l'hydrosurface (clubs, école, exploitation commerciale, etc....) ;

Le préfet maritime accuse réception de la demande et consulte pour avis :

- le directeur des affaires maritimes ;
- le chef du district aéronautique ;
- le chef du secteur de la police aux frontières ;
- le directeur régional des douanes ;
- le commandant de la zone aérienne de défense ;
- le maire de la commune concernée.

L'autorisation d'utiliser une hydrosurface ne constitue en aucune façon une concession de plan d'eau.

2. LES ULTRALÉGERS MOTORISÉS (ULM)

Texte de référence : arrêté du 13 mars 1986 fixant les conditions dans lesquelles les aéroplanes ultralégers motorisés ou ULM, peuvent atterrir et décoller ailleurs que sur un aérodrome.

Lorsqu'ils sont équipés de flotteurs mais qu'ils ne disposent pas d'une hydrobase, les ULM peuvent aux termes de l'arrêté cité ci-dessus utiliser des plates-formes qui sont des plans d'eau situés hors des aérodromes.

2.1. Utilisation de la plate-forme à titre occasionnel à des fins non commerciales

Ce type d'utilisation ne nécessite pas d'autorisation mais doit faire l'objet d'une déclaration préalable auprès du préfet maritime.

2.2. Utilisation de la plate-forme à titre permanent ou commercial

Ce type d'utilisation est autorisé par arrêté du préfet maritime. L'autorisation est précaire et révocable.

La procédure à suivre est identique à celle prévue pour les hydravions.

1.6. LE PARACHUTISME ASCENSIONNEL **TRACTÉ PAR UN NAVIRE**

Arrêté n° 82-03 du 08 mars 1982 du préfet maritime de l'Atlantique réglementant la pratique du parachutisme ascensionnel

La pratique du parachutisme ascensionnel tracté par un navire est réglementée par l'arrêté n° 82/03 du 8 mars 1982 du préfet maritime de l'Atlantique.

Les règles suivantes doivent être appliquées :

1. le navire tractant un parachute ascensionnel ne bénéficie d'aucune priorité spéciale et est assujéti comme un navire ordinaire au respect du règlement international pour prévenir les abordages en mer ;
2. le navire tracteur est tenu d'emprunter, au départ et au retour vers le rivage, les chenaux réservés aux sports nautiques de vitesse lorsqu'ils existent.
En aucun cas les chenaux d'accès aux ports ne peuvent être utilisés pour ce sport.
Lorsque aucun chenal n'existe, l'administrateur des affaires maritimes pourra en créer un à titre temporaire avec l'accord du maire ;
3. La pratique du parachute ascensionnel tracté par un navire est :
 - interdite dans les zones grevées de servitudes aéronautiques (proximité d'un aérodrome, d'une hélistation ou d'installations de la défense nationale) ;
 - interdite au-delà de 2 milles de la côte ;
 - limitée à une hauteur de 50 mètres en dehors des zones grevées de servitudes aéronautiques, sauf accord préalable de l'autorité civile aéronautique locale concernée et diffusion éventuelle d'un avis aux navigateurs aériens ;
4. avant de pratiquer le parachutisme ascensionnel en mer, il est nécessaire de se renseigner auprès du district aéronautique sur la réglementation locale.

1.7. LA PLONGÉE SOUS-MARINE ET LA PÊCHE SOUS-MARINE

**Décret n° 90-618 du 11 juillet 1990
relatif à l'exercice de la pêche maritime de loisir
Arrêté du préfet maritime n° 35/88 du 20 juillet 1988**

1. SIGNALEMENT DES PLONGEURS SOUS-MARINS

Les plongeurs sous-marins doivent signaler leur présence selon la procédure suivante :

- les navires supports doivent arborer le pavillon ALFA du code international des signaux (pavillon rigide blanc et bleu d'au moins 0,5 mètre de hauteur et visible sur tout l'horizon) ;
- les plongeurs isolés doivent montrer un pavillon rouge avec croix de Saint-André blanche, ou une diagonale blanche.

2. RÈGLES DE CIRCULATION MARITIME À PROXIMITÉ DES PLONGEURS SOUS-MARINS

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.

3. PÊCHE SOUS-MARINE

Les pêcheurs sous-marins doivent se déclarer chaque année à la direction départementale des affaires maritimes, sauf s'ils sont titulaires d'une licence délivrée par une fédération sportive agréée pour la pratique de cette activité.

Seule la pêche en apnée est autorisée, et de jour uniquement.

Il est interdit de vendre le produit de la pêche.



« La sécurité, ce n'est pas la mer à boire »
conception Bodry/Ministère de l'aménagement du territoire,
de l'équipement et des transports - ©1995

1.8. LES IMMERSIONS DE DÉBLAIS DE DRAGAGES PORTUAIRES

Convention d'Oslo du 15 février 1972

Loi n°76-599 du 7 juillet 1976

Arrêté interministériel du 14 juin 2000

Article L. 210 et suivants du code de l'environnement

La convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique nord-est (OSPAR) pose le principe de l'interdiction de l'immersion de déchets en mer. Elle autorise, par exception, certaines immersions, dont les produits de dragages portuaires. Ces dragages, souvent motivés par des impératifs de sécurité (chenaux), engendrent des déblais dont l'élimination est complexe en raison des volumes extraits.

L'ordonnance n° 815 du 18 juillet 2005 a modifié le régime juridique initial basé sur l'octroi d'un permis d'immersion. Désormais, unifié dans le cadre de la loi sur l'eau, il s'agit d'un régime de déclaration ou d'autorisation en fonction de la qualité et des volumes des produits immergés. Un décret d'application était en cours d'élaboration au mois de mars 2006.

Les opérations d'immersion sont donc régies par les articles L.214.1 et L. 214.4 du code de l'environnement. Les travaux de dragages supérieurs à 1,9 M€ (à compter de mars 2006) doivent faire l'objet d'une étude d'impact.

Le préfet de département instruit la demande. Il procède à l'octroi de l'autorisation d'immersion après consultation, entre autres, du préfet maritime. Les mairies des communes concernées sont consultées et une enquête publique y est conduite.

L'autorisation peut être assortie de prescriptions techniques relatives aux conditions d'immersion devant être observées par le pétitionnaire (traçabilité, étude d'incidence à la fin des opérations d'immersion, périodes d'immersion, signalisation des dragues, etc....).

1.9. LES EXTRACTIONS DE GRANULATS MARINS EN MER

Code minier

Loi n°76-646 du 16 juillet 1976

Décret n° 80-470 du 18 juin 1980

Décret n°95-427 du 19 avril 1995

Les zones d'extractions de granulats marins sont souvent proches des sites portuaires. Les risques maritimes ne sont donc pas négligeables (ex : exploitation de sables à l'embouchure de la Loire). Les conflits avec les pêcheurs sont réels (occupation de l'espace, dégradation du milieu). Les impacts sur l'environnement doivent faire l'objet d'un suivi (ex : incidence éventuelle sur le trait de côte).

La procédure d'octroi d'un permis d'extraction relève du code minier.

Les extractions de granulats marins sont subordonnées à l'obtention conjointe d'un titre minier, d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public maritime et d'une autorisation d'ouverture de travaux.

Le préfet du département concerné confie l'instruction de la demande à la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE).

Lors de cette instruction sont, entre autres, consultés, le préfet maritime, et les communes dans le cadre de l'enquête publique.

2. LES ESPACES

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 |  |  |

2.1. LES PLANS DE BALISAGE

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

De nombreuses activités nautiques coexistent sur le littoral des communes : baignades, planches à voile, dériveurs, skis nautiques, véhicules nautiques à moteur, etc...

Afin de maintenir une certaine harmonie dans l'exercice de ces activités et pour préserver la sécurité des usagers de la mer, une réglementation s'impose. Or, si la baignade et les activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins de plage et des engins non immatriculés sont de la compétence du maire, la circulation maritime relève du pouvoir de police administrative générale du préfet maritime. De ce fait, les actions du préfet maritime et du maire se complètent souvent.

Cette complémentarité s'exprime dans des plans de balisage qui réservent certaines zones à un usage particulier. Pour ce faire, le maire et le préfet maritime prennent chacun un arrêté autorisant ou interdisant, pour chaque secteur du littoral considéré, la baignade et l'utilisation d'engins nautiques non immatriculés pour le premier et la navigation d'engins nautiques immatriculés pour le second.

Ces réglementations particulières ne sont opposables que si le balisage est en place.

1. Procédure d'élaboration (cf. schéma page suivante)

Lorsqu'une commune estime nécessaire d'organiser les activités pratiquées sur son littoral, elle est invitée, pour en assurer la sécurité, à se rapprocher de la direction départementale des affaires maritimes concernée pour réfléchir à l'élaboration d'un plan de balisage.

Après accord du maire sur un projet, ce dernier doit être examiné lors d'une commission nautique locale (cf. fiche 4.3) afin de recueillir l'avis des usagers et des services de l'État concernés.

Le plan de balisage est ensuite constitué par un arrêté signé par le maire portant sur la baignade et les engins de plage et un arrêté signé par le préfet maritime portant sur la circulation maritime. Les deux arrêtés ont en annexe commune, une représentation graphique du balisage de la plage.

2. Conseils

Le premier objectif du plan de balisage est d'assurer la sécurité des baignades. Il est donc souhaitable qu'un espace important soit réservé à cette activité.

L'examen des autres activités pratiquées en mer peut conduire à la mise en place d'espaces particuliers réservés aux planches à voile, aux dériveurs, aux surfs, aux kayaks, aux véhicules nautiques à moteur (VNM), aux planches nautiques tractées (kite surf), etc....

Lorsque des chenaux sont réservés pour l'accès au rivage, l'arrêté doit prévoir qu'il s'agit de zones de transit et non d'évolution.

Enfin, le maximum d'informations doit être donné aux usagers sur le balisage au moyen d'affiches, panneaux ou pictogrammes.

L'arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation de la bande maritime des 300 mètres définit les pictogrammes spécifiques à chaque mesure réglementaire (cf. page 48).

DRAPEAUX DE BAIGNADE

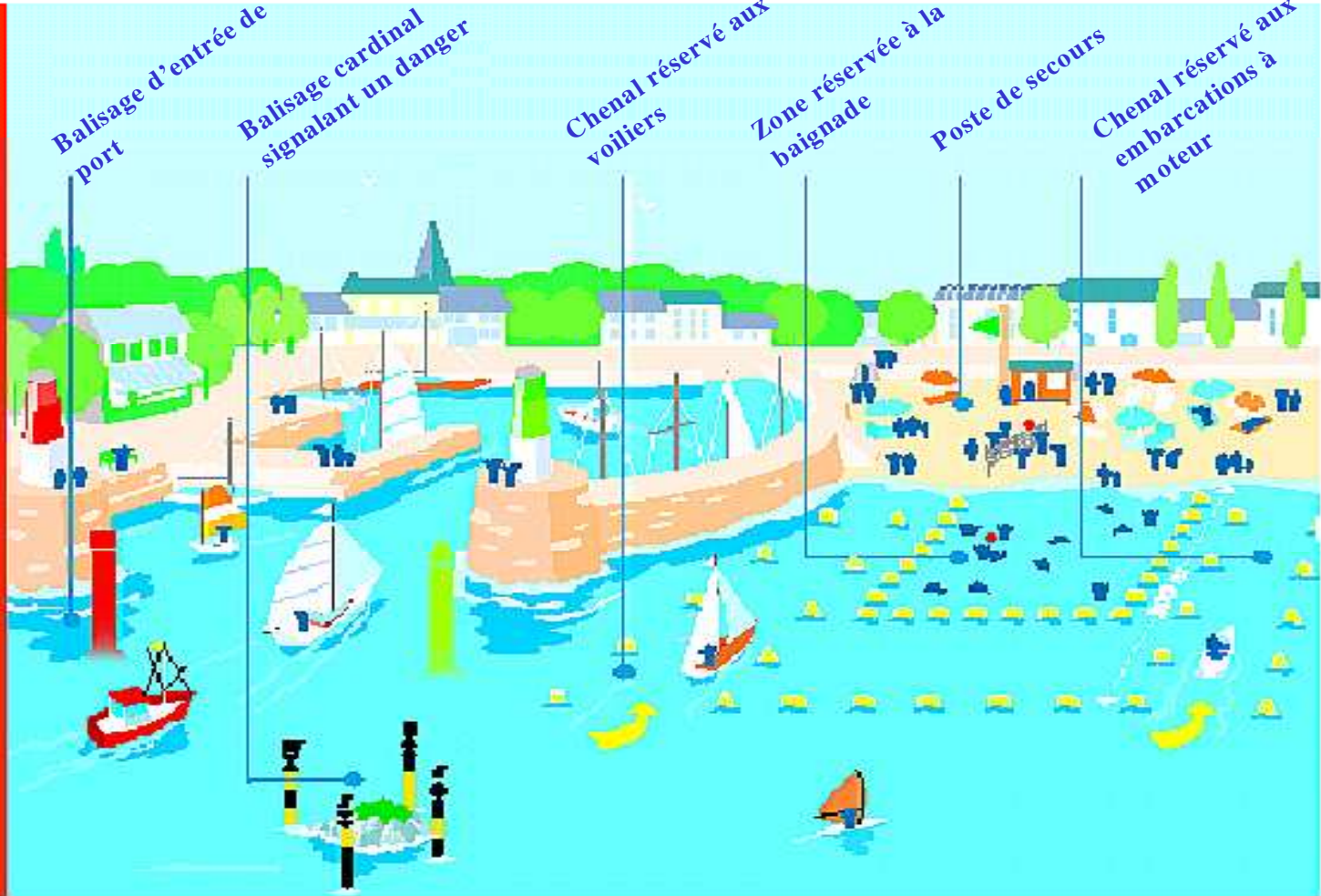
-  Baignade autorisée
-  Baignade autorisée avec précaution
-  Baignade interdite

BALISAGE DES PLAGES

-  Bouée de délimitation
-  Bouée Bâbord de chenal traversier
-  Bouée tribord de chenal traversier

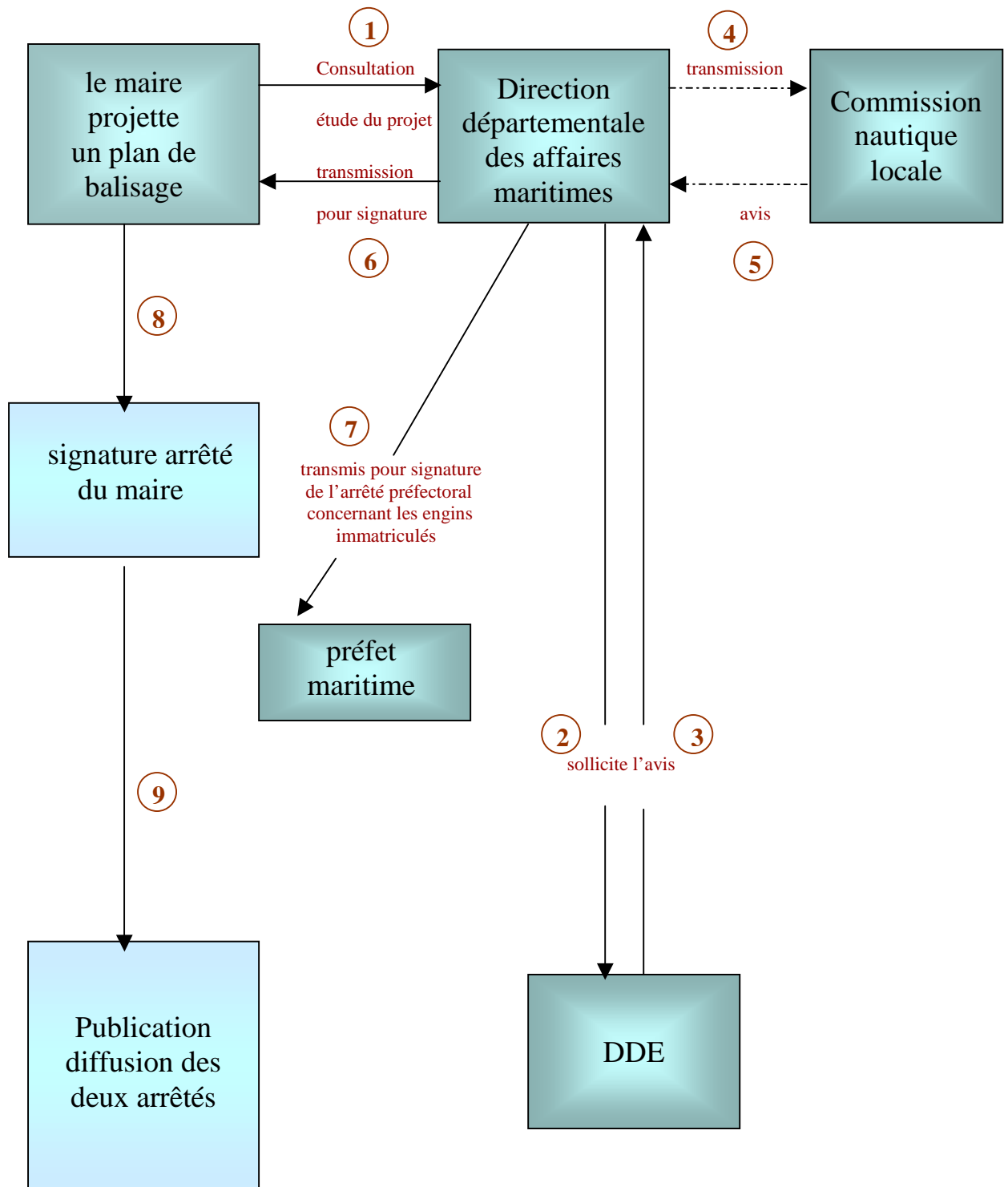
PANNEAUX DE SIGNALISATION

| | |
|---|---|
|  |  |
| Embarcations de sport ou plaisance | Ski nautique |
|  |  |
| Navires à moteur | Baignade |
|  |  |
| Navires à voile | Véhicules nautiques à moteur |
|  |  |
| Planches à voile | Vitesse limitée à 5 nœuds dans les chenaux et à moins de 300 du rivage |



Extrait du « Guide des loisirs nautiques- 2005 » édité par le ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et ses partenaires.

AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE D'ACTIVITÉS NAUTIQUES BALISAGE D'UNE PLAGE



2.2. LES ZONES DE MOUILLAGES ET D'ÉQUIPEMENTS LÉGERS

Décret n° 91.1110 du 22 octobre 1991 relatif aux autorisations d'occupation temporaire concernant les zones de mouillages et d'équipements légers sur le domaine public maritime

Lorsqu'il n'y a pas nécessité de créer un véritable port de plaisance, il convient de promouvoir les équipements légers, respectueux de l'environnement, pour l'accueil et le stationnement des navires de plaisance dans les sites abrités, tout en luttant contre la prolifération des mouillages « sauvages ».

Les zones de mouillages et d'équipements légers font l'objet d'autorisations d'occupation temporaire (AOT) du domaine public maritime.

Le service maritime de la direction départementale de l'Équipement instruit les demandes d'autorisations en liaison avec la direction départementale des affaires maritimes.

Les travaux et équipements réalisés 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.

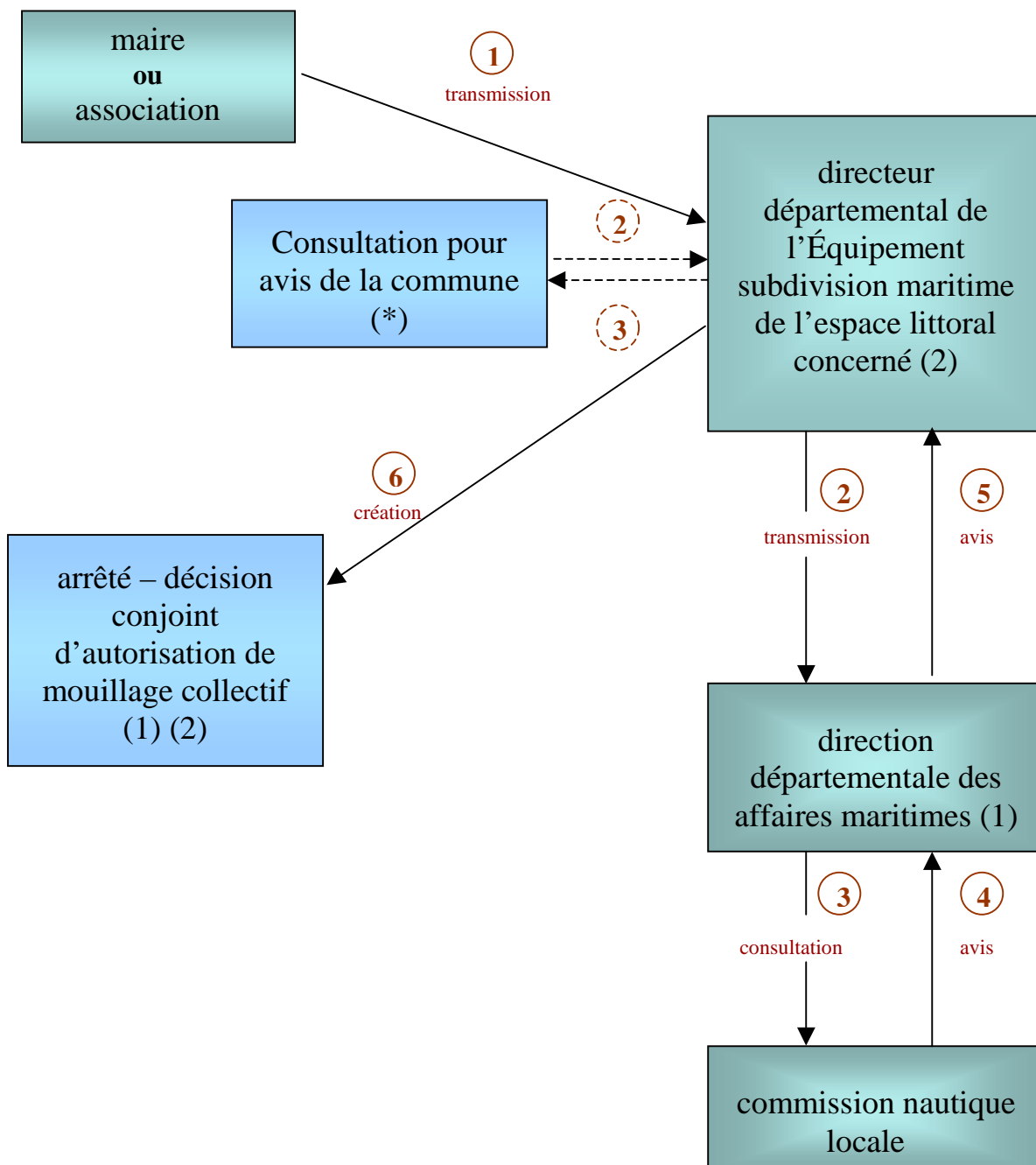
Les communes et groupements de communes ont une priorité sur les autres personnes publiques ou privées pour obtenir l'autorisation de créer une zone de mouillages et d'équipements légers.

L'autorisation est délivrée à titre précaire et révocable pour une durée de 15 ans, par arrêté conjoint du préfet du département et du préfet maritime, après avis des services et administrations concernés et de la commission nautique locale (cf. schémas pages suivantes).

Un règlement de police est nécessaire. Il fait l'objet d'un arrêté conjoint du préfet de département et du préfet maritime, après consultation du titulaire de l'autorisation. Il définit les chenaux d'accès et les règles de navigation dans ces chenaux et au voisinage de la zone de mouillage, les prescriptions relatives à la conservation du domaine, les mesures portant sur la sécurité des personnes et des biens ainsi que sur la lutte contre les incendies et les pollutions de toute nature.

DEMANDE DE MOUILLAGES COLLECTIFS

Demande faite par une commune ou une association de plaisanciers :

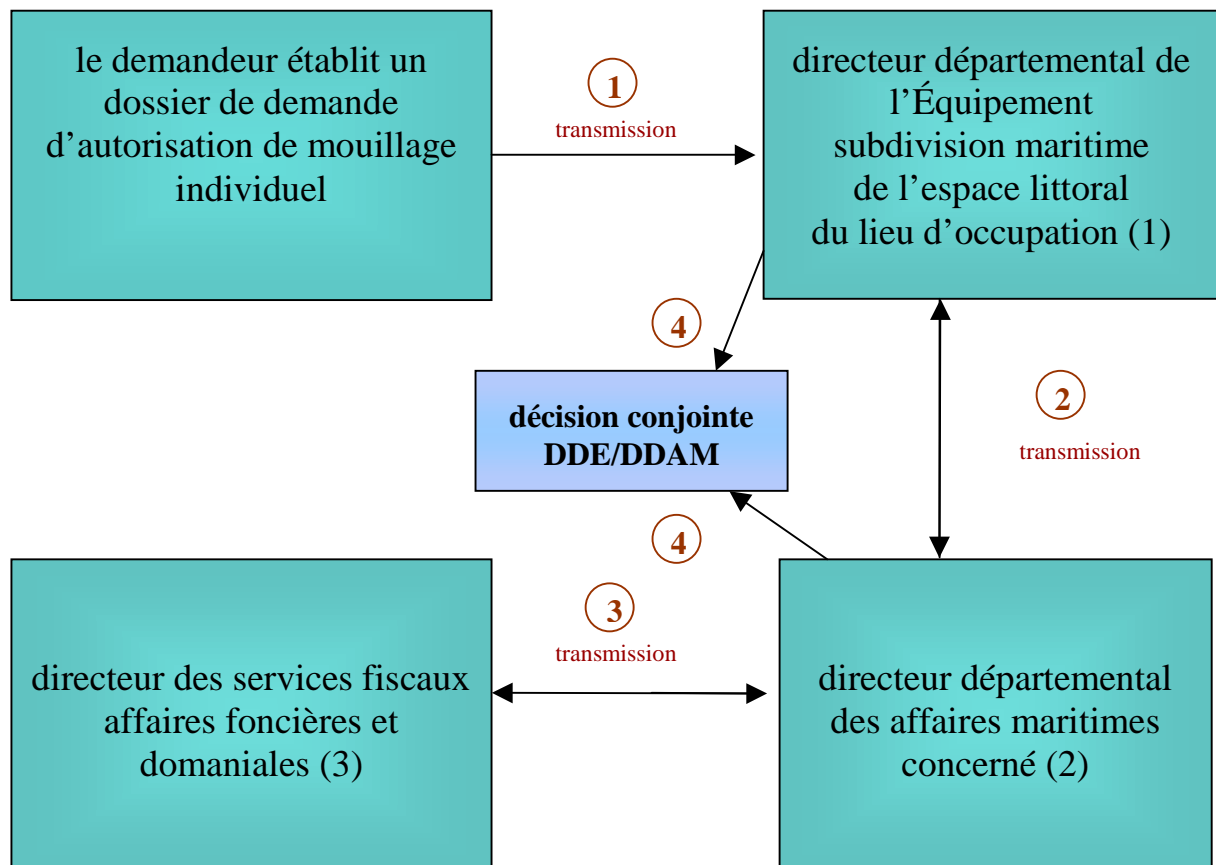


(1) DDAM instruit le dossier et signe l'arrêté par délégation du préfet maritime

(2) DDE agissant par délégation du préfet de département

(*) Dans le cas d'une demande déposée par une association de plaisanciers

DEMANDE DE MOUILLAGE INDIVIDUEL EN DEHORS DES PORTS



(1) instruit la demande sous l'angle de l'occupation du domaine public maritime (par délégation du préfet de département).

(2) instruit la demande sous l'angle de l'occupation du plan d'eau, et signe -par délégation du préfet maritime- l'arrêté conjoint d'autorisation de mouillage.

(3) détermine le montant de la redevance domaniale.

2.3. LES PORTS DE PLAISANCE

**Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983
relative à la répartition des compétences entre les communes,
les départements, les régions et l'État
Décret 86.1252 du 5 décembre 1986 (schéma de mise en valeur de la mer)**

1. CRÉATION, AMÉNAGEMENT ET EXPLOITATION

Les communes intégrées dans un schéma de mise en valeur de la mer (SMVM – cf. fiche 2.4) sont compétentes pour créer et aménager les ports maritimes de plaisance conformes à ce schéma. Une délibération du conseil municipal est à l'origine de la création ou de l'extension d'un port.

En l'absence de schéma de mise en valeur de la mer, la décision de créer un port de plaisance est prise par arrêté du préfet du département après une procédure d'instruction au cours de laquelle l'assentiment du préfet maritime est demandé.

L'exploitation des ports maritimes de plaisance relève de la compétence des communes, qui peuvent la concéder.

2. LES POUVOIRS DE POLICE DU MAIRE

Dans les ports de plaisance, la compétence des maires est générale.

Le maire :

- peut établir un règlement particulier du port, à condition de respecter le code des ports maritimes, notamment le règlement de police générale applicable dans les ports non autonomes, qui y est annexé. Ce règlement est soumis à la consultation du conseil portuaire ;
- exerce la police spéciale de la gestion et de l'exploitation qui a pour objet :

- ↳ les conditions d'admission au port ;
- ↳ la circulation des véhicules terrestres ;
- ↳ l'utilisation des quais et terre-pleins ;
- ↳ l'autorisation de concessions ;
- ↳ l'évolution dans les eaux du port et le balisage ;
- ↳ les taxes, etc....

} dans la pratique, ces opérations
sont faites par
la capitainerie du port
et les agents de port.

- est chargé de la répression des infractions de grande voirie concernant le domaine public portuaire, dont les limites sont définies par arrêté du préfet de département, les feux et balises réglementaires ainsi que la répression des infractions aux règlements des ports ;
- est responsable de la police générale dans le port, situé sur le territoire communal ;
- a la responsabilité générale de l'ordre public sur la partie terrestre du domaine public portuaire.

3. LES POUVOIRS DE POLICE DU PRÉFET DE DÉPARTEMENT

Le préfet de département :

- peut prendre, lorsque les circonstances l'exigent, toutes les mesures nécessaires à la défense de l'ordre public et à la sécurité des personnes et des biens dans l'enceinte portuaire ;
- est responsable des polices spéciales de la qualité des eaux portuaires et de la signalisation maritime.

4. LES POUVOIRS DU PRÉFET MARITIME

Le préfet maritime est responsable de la police de la navigation dans les chenaux d'accès au port.

2.4. LES SCHEMAS DE MISE EN VALEUR DE LA MER (SMVM)

Institué par la loi du 7 janvier 1983, les SMVM étaient élaborés sous l'autorité du préfet de département (voire de région en fonction du périmètre). Les SMVM étaient approuvés par décret en conseil d'Etat.

Le SMVM s'applique sur une zone terrestre et maritime présentant une unité géographique (rade ou baie notamment). Il a pour but d'encadrer les différentes utilisations de l'espace considéré et leurs développements. Il consiste donc en un recueil de directives tendant à assurer la cohérence entre ces différentes activités entre-elles mais également entre ces activités et l'environnement.

Auparavant, le SMVM était soumis pour accord au préfet maritime.

L'article 235 de la loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux modifie la procédure d'élaboration des SMVM en offrant deux possibilités :

- l'État conserve la possibilité d'établir directement un SMVM. Cependant, la procédure est désormais déconcentrée, puisque son adoption peut se faire par le préfet de département, après le passage en enquête publique du projet de SMVM. Le préfet de département conduit la procédure en élaborant le projet entre les services de l'Etat et les acteurs locaux. Le projet concrétisé, il est présenté à l'enquête publique. A l'issue le préfet de département adopte le SMVM. Désormais, le document n'est transmis au Conseil d'État pour validation que si 2/3 des communes intéressées par le SMVM s'y sont opposées lors de l'enquête publique ;

- aux termes de la loi, un schéma de cohérence territoriale (SCOT) peut également comporter un chapitre individualisé ayant valeur de SMVM. Les collectivités territoriales soumettent le projet au préfet de département. Les collectivités conduisent l'élaboration du projet avec les services de l'Etat et les acteurs locaux. Le projet concrétisé, le projet est soumis à l'accord du préfet de département et présenté à l'enquête publique. A l'issue le volet du SCOT, valant SMVM, entre en vigueur au moment où le SCOT lui-même est adopté.

3. LES ÉVÉNEMENTS

3.1. LE SAUVETAGE EN MER **DANS LA BANDE LITTORALE DES 300 MÈTRES**

La bande littorale des 300 mètres présente quelques particularités administratives, notamment en termes de délimitation des compétences respectives des maires et de l'Etat sur une surface mobile.

I. RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE LE MAIRE ET L'ÉTAT

1.1. Les attributions et responsabilités du maire

- Élaborer un plan de balisage (cf. fiche 2.1), en liaison avec la direction départementale des affaires maritimes, et définir les périodes de surveillance des plages.
- Pourvoir d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours dans la bande littorale des 300 mètres (en matière de baignade et d'engins non immatriculés seulement).
- Solliciter le concours de moyens supplémentaires auprès du CROSS si ceux de la commune s'avèrent insuffisants.
- Donner des consignes précises aux postes de plage pour les échanges d'information entre sa commune et le CROSS.

Textes et attributions du maire :

- code général des collectivités territoriales - article L2213-23 :

« Le maire exerce la police des baignades et des activités nautiques [...]. Cette police s'exerce en mer jusqu'à une limite fixée à 300 mètres à compter de la limite des eaux . Le maire régit l'utilisation des aménagements réalisés pour la pratique de ces activités. Il pourvoit d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours » ;

- décret n° 88-531 du 2 mai 1988, portant organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer :

Article 12

« Lorsque dans les espaces maritimes où il assume [...] des attributions en matière d'assistance et de secours au profit de personnes pratiquant la baignade ou des activités nautiques, le maire estime que la nature de l'événement ayant motivé l'alerte ou son évolution nécessitent l'intervention de moyens autres que les moyens propres de la commune et, le cas échéant, ceux mis à sa disposition, il doit en faire immédiatement la demande au CROSS qui prend en charge la coordination de l'ensemble des moyens affectés à l'opération ».

- instruction du Premier ministre du 29 mai 1990, relative à l'organisation du secours, de la recherche et du sauvetage des personnes en détresse en mer :

« 1.3. Il appartient également aux maires de donner [...] des consignes précises pour les échanges d'information entre leur commune et le CROSS compétent. Un exemplaire de ces consignes ainsi que leurs mises à jour périodiques sont adressés à ce dernier.

2.4.2. De même dans la zone des 300 mètres [...] le CROSS peut prendre la direction de l'opération à la demande du maire lorsque ce dernier estime que les moyens municipaux sont insuffisants [...]. La demande d'intervention du CROSS peut être formulée par toute personne qui, sous l'autorité du maire, assure le commandement de l'opération de secours».

1.2. Les attributions et responsabilités de l'État (CROSS)

- Dans les 300 mètres, le CROSS peut prendre la direction des opérations à la demande du maire lorsque ce dernier estime que les moyens municipaux sont insuffisants.
- Dans les 300 mètres, le CROSS prend la direction des opérations si d'autres moyens que ceux de la commune sont engagés.
- Dans les 300 mètres, le CROSS prend la direction des opérations si l'affaire ne concerne ni un baigneur ni un engin non immatriculé.
- Hors des 300 mètres, le CROSS assure la direction des opérations en toutes circonstances.

II. APPLICATION CONCRÈTE

2.1. Les maires et le SDIS

Les maires, ne pouvant satisfaire l'ensemble de leurs responsabilités avec les moyens propres de leur commune, ont le plus souvent été amenés à confier l'exécution de leur mission « sauvetage » au SDIS.

La circulaire du Premier ministre n°4628/SG du 30 juillet 1998 relative à la coordination du sauvetage dans la zone côtière prévoit donc la signature de protocoles entre le préfet maritime et le préfet de zone de défense concernant les modalités de mise en œuvre des moyens utilisés pour des opérations de sauvetage côtier et définit les principes de coordination entre le CROSS et le CODIS concerné.

2.2. Relations maires / CROSS

Il n'y a pas de relations directes entre maires et CROSS au plan opérationnel. Les services de secours mis en place par l'autorité municipale, agissent au nom et pour le compte de celle-ci. Il importe donc que les conventions passées entre le maire et le SDIS (ou tout autre organisme) soient portées à la connaissance du CROSS.

Dans le même esprit, c'est au maire qu'il appartient d'élaborer, à destination de ses représentants (CODIS, postes saisonniers...), des consignes pour les échanges d'informations avec le CROSS.

Copie de ces consignes doit être adressée au CROSS pour validation.

Ces consignes concernent essentiellement les conditions dans lesquelles les agents chargés du secours d'urgence dans la bande des 300 mètres doivent transmettre les éléments d'une alerte au CROSS.

Elles peuvent donc se limiter à préciser les critères et modalités retenus pour informer le CROSS (types de situation nécessitant l'information du CROSS, n° de téléphone du CROSS...).

2.3. Les sémaphores de la marine nationale

Les sémaphores de la marine sont implantés sur l'ensemble du littoral (il y en a 26 sur la façade Atlantique). Armés de jour comme de nuit pour la plupart d'entre eux, outre leur mission générale de surveillance des approches maritimes, ils apportent régulièrement leur concours à des missions de service public civiles.

Il en est ainsi notamment en matière de sauvetage, les sémaphores étant susceptibles de conduire les actions suivantes :

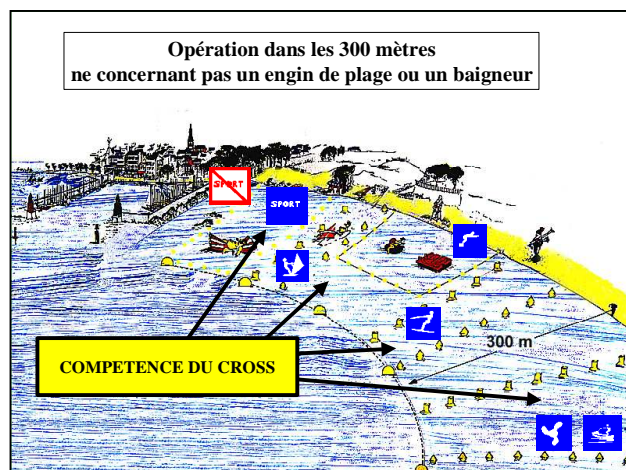
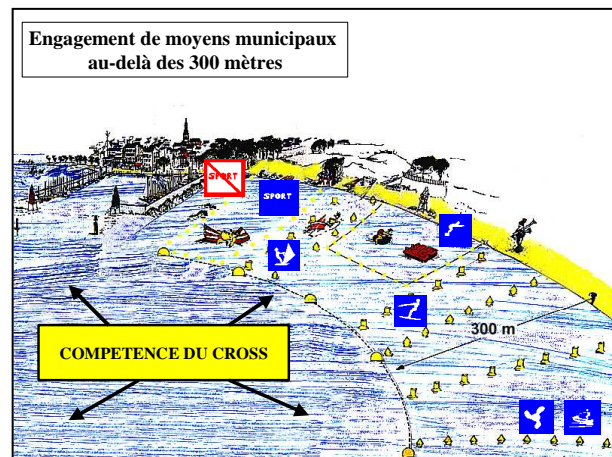
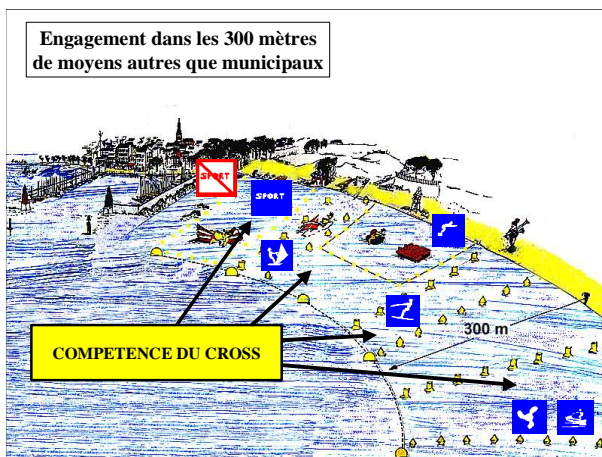
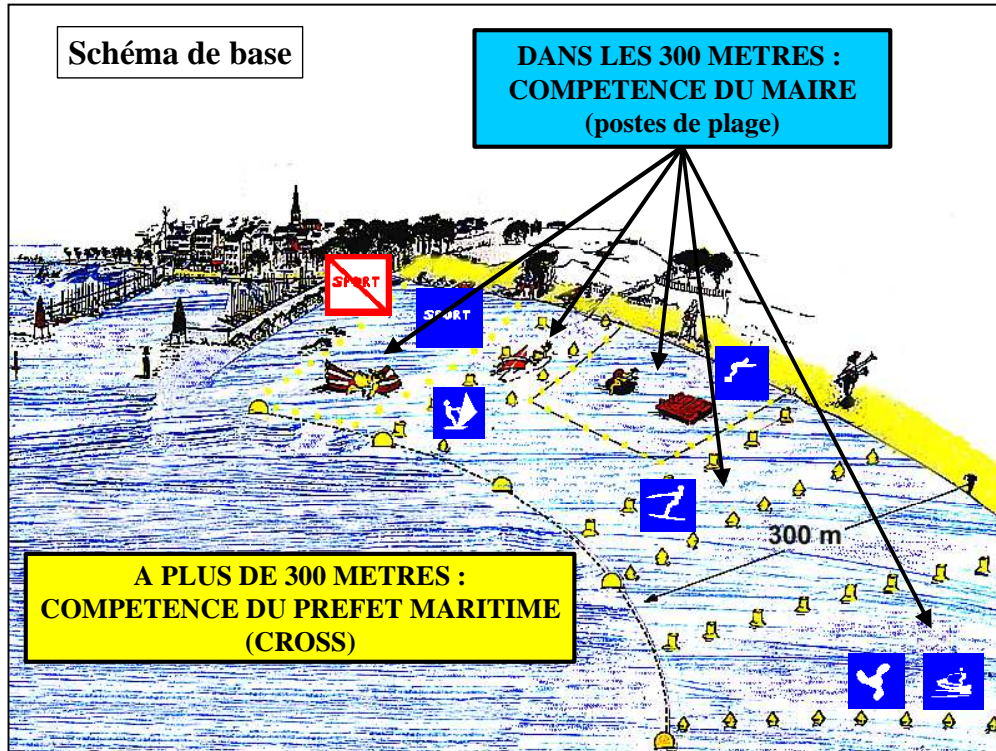
- relais immédiat vers le CROSS de tout événement de mer dont le sémaphore aurait connaissance (observation visuelle directe, alerte reçue sur une fréquence non dédiée au sauvetage, appel téléphonique mal orienté...);
- information du CROSS sur les conditions régnant localement à l'occasion d'une opération de sauvetage (mer, vent, visibilité, situation surface...);
- relais de transmissions entre le CROSS et le navire en détresse et/ou les unités de sauvetage en cas de difficultés pour établir des liaisons directes.

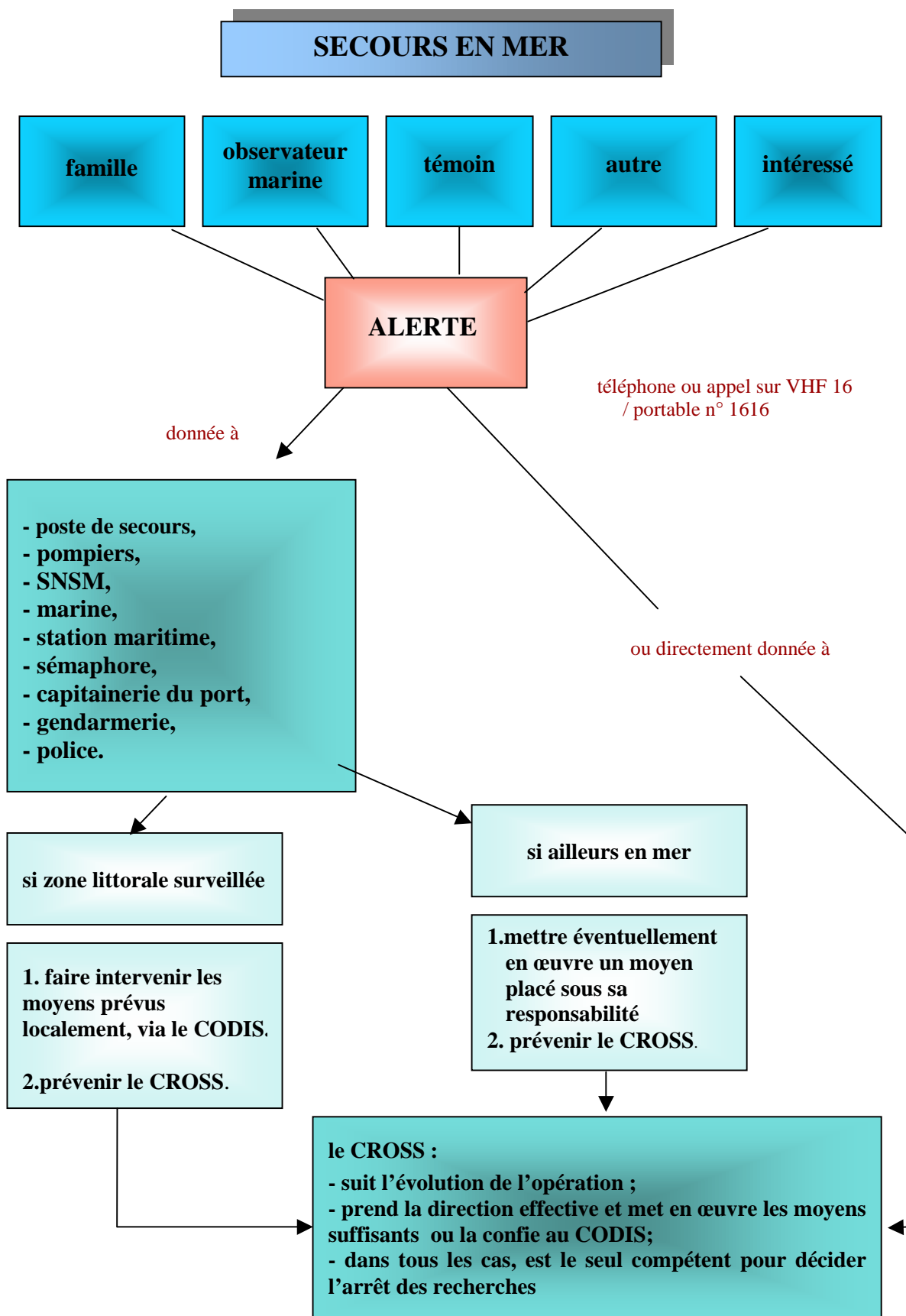
Afin de leur permettre de mener à bien leurs missions, les sémaphores bénéficient de servitudes de vue et de servitudes radioélectriques (perturbations électromagnétiques, protection contre les obstacles).

En ce qui concerne les servitudes de vue, il est de l'intérêt des maires, pour la sécurité de leurs administrés, de veiller au respect de la loi du 18 juillet 1895 modifiée par la loi du 27 mai 1933 qui crée une servitude de non bâtir dans les champs de vue des sémaphores et interdit de laisser croître les plantations au-delà d'une hauteur telle que les vues des sémaphores soient gênées.

En cas d'infraction, les guetteurs sémaphoriques établissent un procès-verbal transmis au procureur de la République.

SYNTHÈSE DE LA RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE LE CROSS ET LE MAIRE (poste de plage ou CODIS) EN MATIÈRE DE SAUVETAGE





N° de Tél. : CROSS CORSEN : 02.98.89.31.31 (du Mont Saint-Michel à la pointe de Penmarch)
 CROSS ETEL : 02.97.55.35.35 (de la pointe de Penmarch à la frontière espagnole)

3.2. LA POLLUTION

Instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR)

1. LUTTE EN MER

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. Il recueille en permanence les informations sur la pollution accidentelle du milieu marin, évalue la menace et met en oeuvre les moyens appropriés pour y faire face. Il dispose des moyens des administrations dont il coordonne l'action en mer.

Lorsque la menace de pollution ou la pollution en mer présente un caractère avéré de gravité ou de complexité, et notamment s'il n'est pas possible d'y faire face avec les seuls moyens ordinaires des administrations, le préfet maritime déclenche puis met en oeuvre le plan POLMAR/Mer.

Les communes ne sont concernées qu'à titre accessoire par la lutte antipollution en mer. En effet, si aux termes de l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales, la police municipale comprend notamment : « *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* », qui est constituée par la laisse de basse mer. Les communes n'ont donc réglementairement l'obligation d'intervenir en mer en matière de lutte antipollution que dans la zone de balancement des marées.

2. LUTTE À TERRE

A terre, la responsabilité de la lutte contre les pollutions marines varie selon l'ampleur de la pollution.

⇒ **Pollutions de faible ou de moyenne ampleur**

Les pollutions de faible ou de moyenne ampleurs ne font pas l'objet du déclenchement du plan POLMAR/terre.

En cas de pollution de faible ampleur ne touchant qu'une seule commune, la responsabilité de la lutte reste au maire sur le territoire de sa commune. Quand plusieurs communes sont atteintes par une pollution de moyenne ampleur, le préfet conduit les opérations de lutte et attribue les renforts.

Néanmoins, dans les deux cas, les opérations de lutte incombent aux communes et sont placées 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 au sous-préfet.

L'organisation des secours à l'échelon communal peut être définie dans un plan communal, ou intercommunal dans le cas de regroupements territoriaux.

Les communes peuvent faire appel à des moyens privés, notamment aux organismes professionnels regroupant les sociétés spécialisées dans la fourniture de moyens et de services de lutte contre la pollution. Les maires participent avec les moyens de leurs services municipaux aux opérations entreprises.

Les dépenses engagées au titre de la lutte antipollution sont supportées par le budget de la commune. Néanmoins les communes peuvent demander au préfet de département de prendre en charge, sur le fonds d'intervention POLMAR, leurs dépenses exceptionnelles (celles destinées à financer des mesures de prévention ou de lutte contre les pollutions marines accidentelles dont l'ampleur nécessite l'ouverture de moyens financiers particuliers).

S'il l'estime nécessaire, le maire peut demander les conseils et l'assistance technique des services départementaux compétents, services déconcentrés de l'État, du CEDRE (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux : 02.98.33.10.10), ou de tout autre organisme compétent. Les moyens des administrations peuvent faire l'objet d'une demande de concours.

Les moyens du centre interdépartemental de stockage POLMAR/terre territorialement compétent peuvent être demandés par les communes au préfet de leur département. Des conventions de mise à disposition à titre onéreux peuvent être établies à cette fin au niveau du département ou de la zone de défense.

⇒ **Pollutions d'ampleur exceptionnelle**

En cas de pollutions de grande ampleur ou d'ampleur exceptionnelle, les opérations de lutte sont décidées et dirigées par le préfet de département, qui déclenche le plan de secours spécialisé POLMAR/terre. L'État prend alors le relais des collectivités locales dans l'organisation et la responsabilité de la lutte contre la pollution.

Les communes littorales touchées mettent à disposition de l'État tous les moyens dont elles disposent.

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



3.3. LA DÉCOUVERTE D'ENGINS EXPLOSIFS SUR LE RIVAGE

**Code des collectivités territoriales- article L 2211-1 et suivants
Décret n°76-225 du 24 mars 1976**



Au titre de sa compétence de police administrative générale sur le territoire de la commune, le maire est responsable de la sécurité (art. L 2212-2 du code des collectivités territoriales).

C'est donc lui qui doit assurer la protection de la population entre le moment où un engin explosif est découvert sur le rivage et le moment où cet engin est neutralisé. Pour ce faire, il informe la population du danger et, le cas échéant, délimite un périmètre de sécurité à respecter. Il convient également que le maire assure le balisage de l'engin, surtout s'il est recouvert à marée haute, afin de faciliter l'intervention des démineurs.

Le maire et les services de la sécurité civile sont chargés de la neutralisation des engins explosifs découverts sur le rivage du littoral de leur commune.

La marine nationale est responsable de la neutralisation des engins explosifs découverts en mer et sur l'estran (art. 2 du décret n°76-225 du 24 mars 1976).

Le commandant de la zone maritime Atlantique peut être saisi directement par le maire par télécopie (02.98.22.12.03), ou par l'intermédiaire de la direction départementale des affaires maritimes, ou de la gendarmerie ou encore du CROSS.

La demande d'intervention doit préciser clairement la nature de l'engin, le lieu où il se trouve ainsi que les coordonnées téléphoniques de la personne à contacter sur place.

3.4. LES CONTENEURS ET LES FÛTS DANGEREUX



1. CONTENEURS ET FÛTS A LA DÉRIVE

Lorsqu'un conteneur ou un fût susceptible de renfermer une substance dangereuse sont repérés en mer, le découvreur doit :

- chercher à l'identifier à vue ;
- s'il y a dégagement de vapeurs toxiques, ne pas approcher et se protéger les yeux et la peau ;
- relever la position, si possible en longitude et en latitude ou à l'aide d'amers, et apprécier la dérive probable ;
- prévenir aussitôt le CROSS ;
- suivant instructions et possibilités, baliser l'épave.

2. FÛTS REMONTÉS DANS UN ENGIN DE PÊCHE

Si un pêcheur remonte un fût suspect, il doit respecter les précautions suivantes :

- interrompre toute manœuvre de relevage ;
- appeler immédiatement le CROSS et lui communiquer tous les éléments permettant une identification (forme, taille, couleur, inscription, position en coordonnées géographiques, profondeur d'immersion de l'engin...).

3. CONTENEURS OU FÛTS ÉCHOUÉS

Lors de la découverte :

- ne pas chercher à manipuler le conteneur ou le fût par ses propres moyens, ni avec le concours d'agents municipaux ;
- prévenir les sapeurs pompiers ou la gendarmerie dont dépend la commune ;
- si nécessaire, délimiter un périmètre de sécurité autour du conteneur ou du fût.

Recommandations générales :

- se tenir en permanence au vent du conteneur ou du fût pour éviter l'inhalation de vapeurs toxiques ;
- ne pas oublier qu'après plusieurs jours passés en mer, les marques distinctives d'un colis dangereux peuvent avoir disparu. Il convient donc de se comporter en cas de doute comme si l'on était en présence d'un conteneur ou d'un fût dangereux ;
- en aucun cas le fût ou le conteneur ne doivent être ouverts (compétence du directeur départemental des affaires maritimes, gardien des épaves et des pompiers).

3.5. L'ÉCHOUEMENT DES CÉTACÉS

CONDUITE A TENIR EN CAS DE DÉCOUVERTE D'UN CÉTACÉ OU D'UN AUTRE MAMMIFÈRE MARIN ÉCHOUÉ SUR LE RIVAGE

Les cétacés et autres mammifères marins sont des espèces protégées par la convention de Washington du 3 mars 1973, ainsi que par l'arrêté du 27 juillet 1995 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national.

En conséquence, en cas de découverte d'un mammifère marin échoué, il est nécessaire de tenir compte des recommandations suivantes :

1. CONDUITE À TENIR.

Les échouages de mammifères marins constituent la principale source de données et de prélèvements biologiques du centre de recherche sur les mammifères marins (CRMM)¹. Tout échouage doit lui être signalé, ou signalé à l'un des correspondants du réseau national d'échouage (RNE)².

Toute intervention sur les mammifères marins est interdite par la loi. Seules les personnes mandatées par le CRMM, sous la tutelle du ministère de l'environnement, sont autorisées à agir.

Par conséquent, si un animal est découvert échoué sur une plage, vivant ou mort (même en état de décomposition avancée), il faut contacter :

pour les départements 44 - 85 – 17 - 33 - 40 et 64 :
le CRMM
tél : 05 46 44 99 10 - Internet : <http://crmm.univ-lr.fr>

pour les départements 35 - 22 - 29 et 56 :
Océanopolis
tél : 02 98 34 40 40 - Internet : <http://www.oceanopolis.com>

*afin que ces organismes désignent un correspondant RNE
et vous informent de sa venue sur les lieux de l'échouement.*

Conseils du CRMM, en cas d'échouages de dauphins, baleines ou phoques 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 de correspondants du RNE.

¹ Créé en 1972 à La Rochelle, la mission du CRMM consiste à suivre les tendances et fluctuations de longs et moyens termes et à détecter les événements qui affectent les populations de mammifères marins vivant au large des côtes françaises.

² Egalement créé en 1972, afin d'assurer la collecte des informations scientifiques relatives aux mammifères marins au profit du CRMM, le RNE met en relation des volontaires pour intervenir lorsqu'un échouage est signalé.

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

Pour les échouages de dauphins, baleines ou phoques morts : ne pas manipuler l'animal afin d'éviter tout risque de transmission de maladie.

2. ÉLIMINATION DES CARCASSES D'ANIMAUX MARINS MORTS, ÉCHOUÉS

La responsabilité de la protection du cadavre et de la procédure d'évacuation revient au maire de la commune sur laquelle a eu lieu l'échouage. La seule procédure d'élimination est la voie d'équarrissage (articles L 226-1 et suivants du code rural).

En conséquence, dès qu'un maire a connaissance d'un échouage d'un animal marin mort, sur le littoral de sa commune, il lui faut, outre les actions prévues au paragraphe 1 :

- prendre les mesures réglementaires pour interdire l'accès des lieux au public afin d'éviter tout risque sanitaire et de pillage ;
- prévenir la préfecture de son département et la sous-préfecture de son arrondissement ;
- prévenir la direction des services vétérinaires de son département et la société d'équarrissage selon la procédure en vigueur dans le département ;
- tenir compte des coefficients et horaires de marées pour définir le moment le plus propice à l'enlèvement (et ceci en fonction de la disponibilité des moyens de levage et des moyens de transports de la société d'équarrissage) ;
- prévoir et commander les moyens nécessaires au levage de l'animal.

Nota 1 : La destruction par explosif en mer d'un cétacé mort doit être écartée car une telle opération ne fait que morceler l'animal et risque de compliquer le traitement des déchets qui nécessairement viendront s'échouer à la côte.

Nota 2 : La conservation par une mairie, d'un ossement de cétacé est envisageable. Pour cela, une demande devra être exprimée auprès du RNE. La pièce conservée devra être enregistrée auprès du muséum d'histoire naturelle de Paris.



3.6. LES ÉPAVES

**Loi n° 61-1262 modifiée du 24 novembre 1961
relative à la police des épaves maritimes
Décret n° 61-1547 du 26 décembre 1961 fixant le régime
des épaves maritimes modifié par le décret n° 78-847 du 3 août 1978
et le décret n° 83-632 du 21 juin 1983**

Définition :

Constituent une épave :

- tout navire en état de non-flottabilité qui est abandonné par son équipage, ainsi que son approvisionnement ou sa cargaison ;
- les embarcations, machines, engins de pêche abandonnés ;
- les marchandises tombées ou jetées à la mer ;
- tout objet dont le propriétaire a perdu la possession, qui est échoué sur le rivage ou trouvé en mer.

1. CAS GÉNÉRAL.

Toute personne qui découvre une épave doit la mettre en sécurité, sauf si des dangers sont encourus, et en faire la déclaration à la direction départementale des affaires maritimes dans un délai de 48 heures.

L'épave est placée sous la surveillance des douanes et de l'administration des affaires maritimes, qui tentent d'en trouver le propriétaire.

A défaut, l'épave est mise en vente.

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

2. ÉPAVES DANGEREUSES.

Lorsqu'une épave présente un caractère dangereux pour la navigation, la pêche ou l'environnement, l'accès ou le séjour dans un port, 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 ports autonomes ;
- ↳ 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 ont délégué leur pouvoir de mise en demeure aux directeurs départementaux des affaires maritimes.

Ces autorités peuvent agir d'office, aux frais et risques du propriétaire de l'épave, en cas de danger grave et imminent, ou en cas de carence du propriétaire après mise en demeure.

3. ÉPAVES ARCHÉOLOGIQUES

Articles L111-6 ; L532-1 et suivants du code du patrimoine.

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)

DRASSM

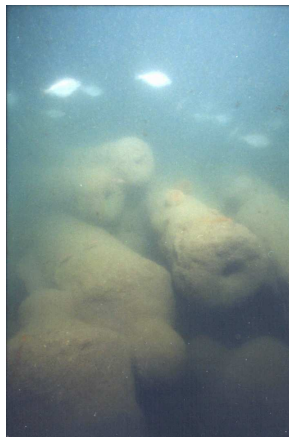
Fort Saint-Jean

13235 Marseille cedex 02

Tél. : 04.91.14.28.00

Fax : 04.91.14.28.14

Internet : <http://www.culture.gouv.fr/culture/archeosm/drasm.htm>



©Photo F.Osada/A.RE.P.H.A.S



© Photo : T. Seguin – DRASSM

3.7. LA CONSTATATION ET LA POURSUITE DES INFRACTIONS

Code de procédure pénale Code disciplinaire et pénal de la marine marchande Loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports

1. NATURE DES INFRACTIONS

Les infractions susceptibles d'être relevées en mer 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....

Exemples :

- circulation d'un navire dans la bande des 300 mètres à une vitesse supérieure à 5 nœuds ;
- engins de plage circulant à plus de 300 mètres du rivage ;
- circulation de navires, d'engins de sport nautique, pêche, etc... dans une zone réservée à la baignade ;
- baigneurs dans une zone réservée à d'autres activités nautiques ;
- amarrage sur les bouées de signalisation maritime.

2. COMPÉTENCE 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 disciplinaire et pénal de la marine marchande, code des ports maritimes.

On distingue deux catégories de personnes habilitées :

- celles qui ont une compétence générale sur toutes les infractions : ce sont les officiers de police judiciaire (OPJ) - le maire, les policiers et gendarmes qui en ont la qualité.

Les agents de police judiciaire en tenue (police et gendarmerie nationales) peuvent constater les infractions à la loi pénale dans la limite territoriale des compétences de l'officier de police judiciaire auprès duquel ils sont attachés. 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 constater que certains types d'infractions et ne peuvent donc verbaliser en dehors de leur compétence : il s'agit par exemple des agents assermentés par le maire ou des contrôleurs des affaires maritimes.

3. POURSUITE DE L'INFRACTION

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 ports maritimes, lois réprimant les actes de pollution...).

Si ce magistrat décide de poursuivre, le contrevenant est traduit devant le tribunal de police ou le tribunal correctionnel selon la qualification de l'infraction relevée (contravention ou délit) ;

- au directeur départemental des affaires maritimes, si l'infraction est sanctionnée par le code disciplinaire et pénal de la marine marchande (manquements aux règles de la navigation).

Au vu des circonstances de l'infraction, l'administrateur saisit, soit le procureur de la République s'il estime que la juridiction pénale de droit commun est compétente, soit le tribunal maritime commercial, s'il estime que l'infraction maritime doit être sanctionnée sur la base du code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Nota : Indépendamment des sanctions pénales encourues à la suite d'excès de vitesse constatés (délits), les contrevenants sont susceptibles de se voir infliger une sanction administrative : retrait temporaire de leur titre de conduite des embarcations de plaisance à moteur (carte mer, permis mer).



AGENTS HABILITÉS À CONSTATER LES INFRACTIONS

| COMPÉTENCE GÉNÉRALE (limitée à une portion du territoire) | COMPÉTENCE LIMITÉE AUX INFRACTIONS AUX ARRÊTÉS DU PRÉFET MARITIME (navigation, sécurité, etc...) | COMPÉTENCE LIMITÉE AUX INFRACTIONS AUX ARRÊTÉS MUNICIPAUX | COMPÉTENCE LIMITÉE AUX INFRACTIONS RELATIVES AU DOMAINE PUBLIC MARITIME |
|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Officiers de police judiciaire : - commissaires de police ou inspecteurs ayant qualité d'OPJ ; - maires ; - gendarmes OPJ. | <ul style="list-style-type: none"> ● Administrateurs des affaires maritimes ; ● Commandants et officiers en second des navires de la Marine nationale ; ● Inspecteurs des affaires maritimes ; ● Contrôleurs des affaires maritimes ; ● Personnel embarqué d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ; ● Douaniers : - sécurité des navires de plaisance, - marchandises dangereuses. | <ul style="list-style-type: none"> ● Agents assermentés par le maire (par exemple : garde-champêtre, agent municipal, etc...). | <ul style="list-style-type: none"> ● Ingénieurs des ports des travaux publics ; ● Techniciens des travaux publics de l'Etat ; ● Officiers et surveillants de port ; ● Conducteurs et agents des ports maritimes assermentés. |

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.

3.8. LES MANIFESTATIONS NAUTIQUES

Arrêté interministériel du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques

1. DÉFINITION

Par « manifestation nautique » il faut entendre toute activité exercée dans les eaux maritimes et susceptible d'appeler des mesures particulières d'organisation et d'encadrement en vue d'assurer la sécurité des participants et des spectateurs. Il peut s'agir de régates, de fêtes de la mer, de compétitions (natation), de défis individuels, etc...

2. PRINCIPES GÉNÉRAUX

Toute manifestation nautique doit être le fait d'un organisateur unique et dûment identifié.

Les manifestations nautiques doivent être organisées de telle sorte qu'elles soient compatibles avec la sécurité et les intérêts de tous les usagers.

Toute manifestation nautique doit faire l'objet d'une déclaration préalable auprès des services des affaires maritimes :

- 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 particulières de police.

3. RÔLE DE L'ORGANISATEUR

L'organisateur est responsable de la préparation, du déroulement, de la surveillance et de la sécurité de la manifestation. Il adresse la déclaration préalable au maire pour les activités se déroulant dans la bande des 300 mètres et intéressant des nageurs ou des engins nautiques non immatriculés et à la direction départementale des affaires maritimes dans les autres cas.

Il met en place, du début de l'épreuve à l'arrivée du dernier participant, une structure opérationnelle qui est le correspondant permanent du CROSS géographiquement compétent.

Il doit être en mesure de suspendre ou d'annuler la manifestation si les conditions dans lesquelles elle s'engage ou se déroule ne présentent pas toutes les garanties souhaitables de sécurité.

Il doit disposer des moyens nautiques et de communication permettant une surveillance efficace et continue de la manifestation.

4. RÔLE DE L'ÉTAT

Le directeur départemental des affaires maritimes instruit la déclaration et en accuse réception par délégation du préfet maritime. Il peut édicter certaines prescriptions particulières dans l'accusé de réception afin de renforcer la sécurité de la manifestation.

Le préfet maritime est chargé de l'ordre public et du sauvetage. Il réglemente, le cas échéant, la circulation maritime sur le plan d'eau où se déroule la manifestation.

Il peut interdire ou suspendre le déroulement d'une manifestation nautique, notamment en l'absence de déclaration préalable, ou lorsque les dispositions retenues par l'organisateur ne s'avèrent pas conformes à celles qui avaient été prévues.

5. RÔLE DU MAIRE

En application de l'article L 2212-2 du code des collectivités territoriales, le maire exerce la police de la baignade et les activités nautiques pratiquées à partir du rivage avec des engins nautiques non immatriculés dans la bande des 300 mètres.

Les manifestations nautiques d'engins non immatriculés et de natation, limitées à la bande côtière des 300 mètres, relèvent donc de la compétence des maires. Il peut s'agir, par exemple, de compétitions de surf ou de planche à voile.

C'est donc aux maires que les organisateurs doivent adresser leurs déclarations préalables. Celles-ci sont instruites en se référant aux dispositions de l'arrêté du 3 mai 1995 rappelées ci-dessus.

Le directeur départemental des affaires maritimes peut conseiller les maires dans l'exercice de cette responsabilité.



3.9. LES MANIFESTATIONS AÉRIENNES

Arrêté interministériel du 04 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes

Les manifestations aériennes sont réglementées par un arrêté interministériel du 4 avril 1996 aux termes duquel elles sont autorisées par arrêté du préfet du département lorsqu'elles sont organisées au-dessus de la terre, par arrêté du préfet maritime lorsqu'elles sont organisées au-dessus de la mer et par arrêté conjoint lorsqu'elles sont organisées au-dessus de la terre et de la mer.

Un dossier réglementaire doit être adressé au préfet maritime ou au préfet de département compétent pour autoriser la manifestation. Copie en est également adressée, pour information, à l'autorité militaire aéronautique et, pour avis, au chef du district aéronautique, au chef du secteur de la police aux frontières ainsi que, dans certains cas, au directeur régional de l'environnement¹.

Ce dossier doit parvenir aux autorités dans un délai de 20, 30 ou 45 jours selon la nature de la manifestation envisagée : faible, moyenne ou importante.

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

¹ - Une copie de la demande d'autorisation et du dossier est adressée au directeur régional de l'environnement si la manifestation est classée grande importance (cf. article 7 de l'arrêté) ou si elle comporte plus de 30 passages au-dessus ou au voisinage de lieux habités (à moins de 300 mètres de distance et/ou moins de 300 mètres de hauteur).

4. LA SÉCURITÉ

4.1. LES SÉMAPHORES

Loi du 18 juillet 1895. Loi du 27 mai 1933
Fascicule VIII de la documentation méthodique
du comité de coordination des télécommunications



Moyens de la marine nationale, les sémaphores sont chargés de la surveillance maritime, aérienne et terrestre afin d'y déceler toute situation ou événements anormaux.

Vingt-six sémaphores sont armés de la baie du Mont Saint-Michel à la frontière espagnole.

Ils contribuent en outre à l'action de l'État en mer en :

- participant à la sauvegarde de la vie humaine ;
- assurant la surveillance de la navigation maritime afin notamment de prévenir les pollutions marines accidentelles ;
- participant à la surveillance des pêches ;
- apportant leur concours aux missions des autres administrations intervenant en mer.

Les sémaphores sont divisés en :

- sémaphores de première catégorie : armés sans interruption ;
- sémaphores de deuxième catégorie : armés du lever au coucher du soleil.

Afin de leur permettre de mener à bien leurs missions, les sémaphores bénéficient de servitudes de vue et de servitudes radioélectriques (perturbations électromagnétiques - protection contre les obstacles).

↳ Servitudes de vue :

il est de l'intérêt des maires, pour la sécurité de leurs administrés, de veiller au respect de la loi du 18 juillet 1895 modifiée par la loi du 27 mai 1933 qui crée une servitude de non bâtir dans les champs de vue des sémaphores et interdit de laisser croître les plantations au-delà d'une hauteur telle que les vues des sémaphores soient gênées.

En cas d'infraction, les guetteurs sémaphoriques établissent un procès-verbal transmis au procureur de la République.

↳ Servitudes radioélectriques :

elles ont pour objet d'éviter les perturbations électromagnétiques et d'assurer une bonne réception des ondes hertziennes.

Les servitudes dont bénéficient les sémaphores doivent impérativement figurer dans les plans d'occupation des sols (POS) et les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes sur le territoire desquelles ils sont implantés.

4.2. L'INFORMATION DES USAGERS DE LA MER

Code général des collectivités territoriales article L.2122-27 et 2222-28

1. Les usagers locaux sont tenus informés par divers moyens des mesures prises par le maire et les autres autorités dans leur domaine de compétence respectif :
 - affichage des arrêtés du maire et des autres autorités ;
 - installation de panneaux d'information présentant le plan de balisage ;
 - mise à disposition, dans les capitaineries, du règlement particulier du port ;
 - pictogrammes de signalisation (cf. page 46).

2. Cependant, cette information locale est insuffisante pour le navigateur-visiteur.

La diffusion plus large de l'information nautique est du ressort du Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), chargé :

 - d'établir les documents nécessaires à la sécurité de la navigation ;
 - de contrôler et de traiter les informations nautiques, de les diffuser et d'en contrôler la diffusion.

3. Pour que le SHOM puisse remplir efficacement sa mission d'information et ainsi assurer la sécurité des navigateurs, il est indispensable que les municipalités lui communiquent toutes les informations nécessaires :
 - réglementations locales ;
 - description des lieux
 - ⇒ plans des ports de plaisance,
 - ⇒ plans de balisage.

Adresse de l'EPSHOM :

Monsieur l'ingénieur général de l'armement
Directeur de l'établissement principal du SHOM
BP 426 - 29275 - BREST CEDEX
(télécopie : 02.98.22.14.32).

nota : les publications du SHOM sont des documents officiels.

4.3. LES COMMISSIONS NAUTIQUES

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

Les commissions nautiques constituent l'organe de consultation des navigateurs et marins sur toute affaire les concernant, notamment en matière d'équipements maritimes et de conditions de navigation.

Elles sont en particulier consultées sur les projets de plans de balisage des plages, d'établissements de cultures marines ou sur la police des ports maritimes.

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 et du préfet maritime, la commission nautique locale est composée de cinq marins pratiques choisis parmi les diverses activités nautiques intéressées (pilotes, capitaines de navires, pêcheurs, conchyliculteurs, plaisanciers, ...). Les services intéressés par l'ordre du jour peuvent assister à cette commission.

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

La grande commission nautique, présidée par un officier supérieur de la marine, comprend les membres de la commission nautique locale auxquels s'ajoute un ingénieur du service hydrographique et océanographique de la marine.

Les commissions nautiques sont un précieux outil d'information et de concertation au profit de la communauté maritime : leurs avis constituent un élément d'appréciation important pour le préfet maritime.

Coordonnées de la grande commission nautique :

Monsieur le capitaine de vaisseau
Président la grande commission nautique
Service hydrographique et océanographique de la marine
00300 ARMEES

ANNEXES

REPERTOIRE DES PRINCIPAUX ORGANISMES DE L'ACTION DE L'ETAT EN MER

| <i>ORGANISME</i> | <i>ADRESSE</i> | <i>N° TEL.</i> | <i>FAX</i> |
|---|--|--|--|
| Secours | | | |
| CROSS Corsen | Route de Corsen 29810 PLOUARZEL | 02.98.89.31.31 02.98.89.61.55 | 02.98.89.65.75 02.98.89.18.37 |
| CROSS Etel | Château de la Garenne 40, avenue Louis Bougo 56410 ETEL | 02.97.55.35.35 | 02.97.55.49.34 02.98.55.23.75 |
| Directions et services des affaires maritimes | | | |
| Direction régionale des affaires maritimes AQUITAINE | 3, rue Fondaudège 33074 BORDEAUX CEDEX | 05.56.00.83.00 | 05.56.00.83.47 |
| DRAM BRETAGNE | 27, rue Georges Sand CS 70812 35708 RENNES CEDEX 07 | 02.99.25.04.70 | 02.99.63.35.70 |
| DRAM PAYS-DE-LA-LOIRE | 2, bld Allard BP 78749 44187 NANTES CEDEX 04 | 02.40.44.81.10 | 02.40.73.33.26 |
| DRAM POITOU-CHARENTES | Quai de Marans 17000 LA ROCHELLE | 05.46.28.07.07 | 05.46.28.07.00 |
| Direction Départementale des Affaires Maritimes GIRONDE | 1, rue Fondaudège 33074 BORDEAUX CEDEX | 05.56.00.83.13 | 05.56.00.83.47 |
| DDAM CHARENTE-MARITIME | Quai de Marans rue du Bastion St-Nicolas 17021 LA ROCHELLE CEDEX 1 | 05.46.28.07.07 | 05.46.28.07.00 |
| DDAM COTES D'ARMOR | 19, rue Chateaubriand BP 2239 22022 ST-BRIEUC CEDEX 1 | 02.96.61.22.61 | 02.96.33.68.66 |
| DDAM FINISTERE | 60, Quai de l'Odet BP 1733 29107 QUIMPER CEDEX | 02.98.64.96.40 | 02.98.55.21.29 |
| DDAM ILLE-ET-VILAINE | 27, quai Duguay-Trouin BP 70 35406 ST-MALO Cedex | 02.99.40.68.30 | 02.99.56.70.71 |
| DDAM LOIRE-ATLANTIQUE | 2, boulevard Allard 44100 NANTES | 02.40.44.81.10 | 02.40.73.33.26 |
| DDAM MORBIHAN | 88, avenue de la Perrière BP 2143 56321 LORIENT CEDEX | 02.97.37.16.22 | 02.97.83.97.48 |
| DDAM VENDEE | 1 rue Colbert - BP 371 85119 LES SABLES D'OLONNE CEDEX | 02.51.21.81.81 | 02.51.21.81.75 |
| Direction interdépartementale des affaires maritimes BAYONNE (LANDES / PYRENEES ATLANTIQUES) | 6, quai de Lesseps BP 724 64107 BAYONNE CEDEX | 05.59.50.31.50 | 05.59.55.51.45 |
| SAM (service des affaires maritimes) ARCACHON | 194, bld de la Plage 33311 ARCACHON CEDEX | 05.57.52.57.00 | 05.57.52.57.19 |
| SAM AUDIERNE | 1, rue Lamartine 29770 AUDIERNE | 02.98.70.03.33 | 02.98.70.18.75 |
| SAM AURAY | 18, rue Abbé Joseph Martin BP 50650 56406 AURAY cedex | 02.97.24.01.43 | 02.97.50.72.66 |
| SAM BREST | 6, rue St-Saëns 29200 BREST CEDEX | 02.98.80.62.25 | 02.98.46.30.53 |

| | | | |
|--|--|--|-----------------------|
| SAM CONCARNEAU | 4, rue Lucien Hascoët 29900 CONCARNEAU | 02.98.60.55.56 | 02.98.50.71.46 |
| SAM DOUARNENEZ | Boulevard Richepin BP 412 29174 DOUARNENEZ CEDEX | 02.98.75.31.30 | 02.98.75.31.31 |
| SAM DUNKERQUE | 22, rue des Fusiliers Marins BP 6356 59140 DUNKERQUE CEDEX 1 | 03.28.26.73.00 | 03.28.26.73.01 |
| SAM GUILVINEC | 37, rue de la Marine 29730 LE GUILVINEC | 02.98.58.13.13 | 02.98.58.20.04 |
| SAM MARENNES-OLERON | 3, rue du Maréchal Foch BP 79 17320 MARENNES | 05.46.85.14.33 | 05.46.85.14.40 |
| SAM MORLAIX | 11, quai Tréguier 29600 MORLAIX | 02.98.62.10.47 | 02.98.88.14.23 |
| SAM NANTES | 2ter, boulevard Allard 44100 NANTES CEDEX 4 | 02.40.44.81.53 | 02.40.73.33.26 |
| SAM NOIRMOUTIER | 7, avenue de la Victoire 85330 NOIRMOUTIER | 02.51.39.94.07 | 02.51.39.77.67 |
| SAM PAIMPOL | 2, rue du Docteur Montjarret 22500 PAIMPOL CEDEX | 02.96.55.35.00 | 02.96.20.79.98 |
| SAM ST-NAZAIRE | 9, bld de Verdun 44600 ST-NAZAIRE | 02.40.22.46.32 | 02.40.22.95.00 |
| SAM VANNES | 15, rue de Kérozen 56000 VANNES CEDEX | 02.97.63.40.95 | 02.97.63.46.77 |
| SAM YEU | Quai Mairie 85350 L'ILE D'YEU | 02.51.59.42.60 | 02.51.58.78.52 |
| Centre de Sécurité des Navires | | | |
| Centre de sécurité des navires BORDEAUX | 1, cours de Verdun 33000 BORDEAUX | 05.56.00.83.50 | 05.56.00.83.56 |
| CSN BREST | 17, rue Jean-Marie Le Bris BP 859 29279 BREST CEDEX | 02.98.80.35.81 | 02.98.46.56.51 |
| CSN CONCARNEAU | 4, rue Lucien Hascoët BP 103 29182 CONCARNEAU | 02.98.60.51.40 | 02.98.60.51.31 |
| CSN LA ROCHELLE | 7, rue du Bastion St-Nicolas BP 504 17021 LA ROCHELLE CEDEX | 05.46.28.07.17 | 05-46-28-07-01 |
| CSN LORIENT | 1, rue Florian Laporte BP2143 56321 LORIENT CEDEX | 02.97.37.20.93 | 02.97.37.37.73 |
| CSN ST-MALO | 27, quai Duguay Trouin BP 130 35408 ST-MALO CEDEX | 02.99.40.68.40 | 02.99.40.68.53 |
| CSN ST-NAZAIRE | 9, bld de Verdun BP 424 44606 ST-NAZAIRE | 02.40.22.95.16 02.40.22.95.01 | 02.40.22.95.00 |

| Information nautique et divers | | | |
|--|---|--|-----------------------|
| EPSHOM (Etablissement Principal des services hydrographiques et océanographiques de la marine) | 13, rue du Chatellier BP 426 29275 BREST CEDEX | 02.98.22.08.61 | 02.98.22.08.72 |
| CEDRE (Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux) | Rue Alain Colas BP 20413 29604 BREST CEDEX | 02.98.33.10.10 02.98.33.67.21 | 02.98.44.91.38 |
| IFREMER (Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer) | Centre de Brest : BP 70 29280 PLOUZANE | 02.98.22.40.40 | 02.98.22.45.45 |
| | Centre de Nantes : rue de l'Île D'Yeu – BP 21105 44311 NANTES CEDEX 03 | 02.40.37.40.00 | 02.40.37.40.01 |
| DDRASM (Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines) | Fort Saint-Jean 13235 MARSEILLE CEDEX 02 | 04.91.14.28.00 | 04.91.14.28.14 |
| METEO France | Direction interrégionale Ouest- BP 9139 35091 RENNES | 02.99.65.22.10 | 02.99.65.22.22 |
| | Direction interrégionale Sud- Ouest - 7 Av. Roland Garros 33700 MERIGNAC | 05.57.29.11.00 | 05.57.29.11.05 |
| CRMM (Centre de recherche sur les mammifères marins) | Institut du Littoral et de l'Environnement-Université de La Rochelle Avenue du Lazaret F-17000 La Rochelle | 05.46.44.99.10 | 05.45.44.95.45 |

MARINE NATIONALE
DEUXIEME REGION MARITIME
ETAT-MAJOR

Brest, le 04 juin 1962

ARRETE

Réglementant la circulation dans les eaux et rades de la deuxième région maritime.

(modifié par les arrêtés n° 2/65 du 19 février 1965, n° 30/66 du 27 août 1966 et n° 17/72 du 17 juillet 1972).

Le préfet maritime de la deuxième région

VU l'ordonnance Royale du 14 juin 1844 concernant le service de la marine (police des rades) ;

VU la loi du 17 décembre 1926 (code disciplinaire et pénal de la marine marchande) ;

VU l'article 72 du décret du 22 avril 1927 relatif à l'organisation de la marine militaire ;

VU la loi du 30 janvier 1930 et le décret du 1^{er} février 1930 sur la réglementation de la circulation dans les eaux territoriales ;

VU l'article R. 26 paragraphe 15 du code pénal.

ARRETE

Article 1^{er} : La circulation de tous bâtiments, embarcations, engins flottants, et, notamment, des engins de sport nautique, est interdite à une vitesse supérieure à cinq nœuds en deçà d'une limite de trois cents mètres du bord des eaux à l'instant considéré, sur tout le littoral compris entre le parallèle 48° 52'N (limite Nord actuelle de l'arrondissement d'Avranches), au Nord, et l'estuaire de la Bidassoa, au Sud, ainsi qu'autour des îles et îlots du littoral dans les mêmes conditions.

Article 2 : *(Modifié par arrêté n°2/65 du 19 février 1965)*

Pour permettre la pratique du ski nautique du rivage, des chenaux d'une largeur maximum de vingt-cinq mètres peuvent être définis à travers la bande de trois cents mètres. La position, le tracé et le balisage de ces chenaux sont fixés par un arrêté du préfet maritime à la demande des maires des communes intéressées après que ceux-ci ont pris l'accord des représentants de l'inscription maritime et des ponts et chaussées.

La même procédure peut être employée, le cas échéant, pour définir des zones sans limitation de vitesse réservées à l'usage des engins de sport nautique dans la bande de trois cents mètres.

- Article 3 : Le balisage des chenaux et zones mentionnés à l'article 2 ci-dessus doit être conforme aux normes fixées par le service des phares et balises, obligatoirement consulté.
- Article 4 : Les prescriptions de l'article 1^{er} ne sont pas opposables aux bâtiments, embarcations ou engins flottants de l'Etat lorsqu'elles sont incompatibles avec les nécessités du service.
- Article 5 : Des dérogations temporaires pourront être aux sociétés nautiques organisant des compétitions sportives, sur demande écrite adressée à l'administrateur chef du quartier d'inscription maritime intéressé qui décidera après avoir pris l'avis du maire de la localité où la compétition doit avoir lieu.
- Article 6 : Le présent arrêté ne s'applique pas à l'intérieur des limites administratives des ports militaires ou de commerce.
- Article 7 : Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et aux peines prévues par l'article R. 26 paragraphe 15 du code pénal ainsi qu'à l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926.
- Article 8 : Les administrateurs de l'inscription maritime chefs de quartiers et les officiers et agents habilités en matière de police maritime sont chargés de l'exécution du présent arrêté.
- Article 9 : l'arrêté du préfet maritime de la 2^{ème} région en date du 17 mai 1961 est abrogé et remplacé par le présent arrêté.

Signé : amiral Amman

PCC : le capitaine de frégate Baillat
sous-chef d'Etat-major « Logistique »

MARINE NATIONALE
Commandement en Chef
pour l'Atlantique - Préfecture maritime
de la Deuxième région
Division Infrastructure

Brest, le 22 juillet 1975

ARRETE N° 13/75

Réglémentant la circulation des engins de plage dans les eaux et rades de la deuxième région maritime.

(modifié par l'arrêté n° 11/85 du 22 mars 1985).

Le Préfet maritime de la deuxième région

VU l'ordonnance Royale du 14 juin 1844 concernant le service de la marine (police des rades) ;

VU la loi du 17 décembre 1926 (code disciplinaire et pénal de la marine marchande) ;

VU l'article 72 du décret du 22 avril 1927 relatif à l'organisation de la marine militaire ;

VU la loi du 30 janvier 1930 et le décret du 1^{er} février 1930 sur la réglementation de la circulation dans les eaux territoriales ;

VU l'article R. 26 paragraphe 15 du code pénal.

ARRETE

(Modifié par l'arrêté n° 11/85 du 22 mars 1985)

Article 1^{er} : Sur tout le littoral de la deuxième région maritime ainsi qu'autour de ses îles et îlots, la circulation des engins de plage dont les caractéristiques et les dimensions ne permettent pas l'immatriculation par les services des affaires maritimes, est interdite au-delà d'une limite de 300 m d'un abri.

Cette disposition concerne notamment les canoës, kayaks, petites embarcations pneumatiques, engins de plage etc., quel que soit leur mode de propulsion.

Sont considérés comme abris dans le présent arrêté, les ports, plans d'eau ou rades accessibles, où l'engin peut facilement trouver refuge et où les personnes embarquées peuvent être mises en sécurité.

(Modifié par l'arrêté n° 11/85 du 22 mars 1985)

Article 2 : Cette interdiction ne s'applique pas :

1°) aux embarcations à voiles non immatriculables lorsqu'elles naviguent en régate ou en école sous le contrôle d'une organisation de sécurité approuvée par les services des affaires maritimes ; ces embarcations sont autorisées dans ce cas, à naviguer dans la limite de deux milles d'un abri ;

2°) aux planches à voile et kayaks de mer qui font l'objet des articles 3 et 3bis ci-après ;

(Modifié par l'arrêté n° 11/85 du 22 mars 1985)

Article 3 : 1/ Les planches à voile sont autorisées à naviguer dans la limite d'un mille d'un abri.

2/ La pratique individuelle de la planche à voile est autorisée au-delà de la limite prévue au 1/ à condition qu'elle se fasse sous la surveillance d'un navire immatriculé, autorisé à naviguer au moins en 5^{ème} catégorie au sens de la réglementation de la sécurité des navires de plaisance de moins de 25 mètres, et à bord duquel deux personnes doivent être présentes en permanence.

Les planches à voile sont considérées comme des annexes du navire accompagnateur et les véliplanchistes sont soumis à l'autorité du capitaine.

Le navire doit être de caractéristiques suffisantes pour embarquer le ou les véliplanchistes accompagnés et être capable de ramener à terre les planches à voile.

3/ L'organisation de régates ou de compétitions de planches à voile dans une zone extérieure à la limite fixée par le 1/ est autorisée, dans le respect de la procédure prévue pour les manifestations nautiques.

4/ Dans le cas prévu au 2/ et au 3/ ci-dessus, le navire accompagnateur (ou l'un d'eux s'ils sont plusieurs) doit être équipé de la radio-téléphonie en onde métrique (VHF) si la navigation pratiquée dépasse la limite de deux milles d'un abri et si le même navire accompagne plus de deux planches à voiles.

(Modification de l'arrêté n° 11/85 du 22 mars 1985)

Article 3bis : Les dispositions de l'article 3 ci-dessus sont applicables aux kayaks de mer, sous réserve de satisfaire aux prescriptions techniques des affaires maritimes.

Article 4 : Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et aux peines prévues par l'article R. 26 – paragraphe 15 – du code pénal ainsi qu'à l'article 63 de la loi du 17 décembre 1926 ;

Article 5 : Les administrateurs des affaires maritimes, chefs de quartiers, chefs de CROSS et chefs de centre de sécurité sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Signé : vice-amiral d'escadre Le Franc

DIVISION
« ACTION DE L'ETAT EN MER »

Brest, le 04 juillet 2001

ARRETE N° 2001/29

Réglementant la circulation des véhicules nautiques à moteur dans la zone Atlantique
(modifié par les arrêtés n° 2002/34 du 11 mai 2002 et n° 2002/82 du 1^{er} août 2002).

Le préfet maritime de l'Atlantique

VU les articles 131-13 et R. 610-5 du Code pénal ;

VU la loi du 17 décembre 1926 modifiée portant Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ;

VU la loi du 5 juillet 1983 modifiée sur la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

VU le décret du 1^{er} février 1930 relatif à la police des eaux et des rades ;

VU le décret n° 78-272 du 9 mars 1978 modifié, relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer ;

VU l'arrêté ministériel du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, modifié notamment par l'arrêté du 5 juillet 1989 ;

VU l'arrêté ministériel du 27 mars 1991 relatif au balisage et à la signalisation de la bande littorale des 300 mètres ;

VU l'arrêté du ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement du 1^{er} juin 2001 relatif à l'utilisation en mer des véhicules nautiques à moteur ;

VU l'arrêté du Préfet maritime de la Deuxième région du 4 juin 1962 modifié, réglementant la circulation dans les eaux et rades de la Deuxième région ;

VU les demandes des municipalités souhaitant voir limiter la circulation des véhicules nautiques à moteur en zone maritime littorale ;

CONSIDERANT que la circulation des véhicules nautiques à moteur justifie une réglementation particulière en raison des risques et des nuisances qui leur sont propres et qui provoquent une gêne à la sécurité et à la tranquillité publiques,

ARRETE

Article 1^{er} : Dans la zone Atlantique, de la frontière espagnole au Sud à la limite des départements de l'Ille-et-Vilaine et de la Manche au Nord, la navigation des véhicules nautiques à moteur (VNM) est autorisée uniquement de jour, entre le lever et le coucher du soleil. Cette navigation s'exerce :

- en deçà de deux milles nautiques, à compter de la limite des eaux, pour les engins sur lesquels le pilote se tient en position assise,
- cette limite est de un mille nautique pour les engins sur lesquels le pilote se tient en équilibre dynamique.

Article 2 : Dans la zone comprise entre la limite des eaux à l'instant considéré et 300 mètres, les véhicules nautiques à moteurs doivent respecter les règles spéciales de circulation maritime, notamment celle relative à la vitesse limitée à 5 nœuds, et le règlement international pour prévenir les abordages en mer.

Quand leur circulation est autorisée dans les chenaux ou voies d'accès portuaires, ils doivent se conformer aux règles de circulation édictées pour ces accès ; en leur absence, ils doivent céder la priorité aux navires à moteur et à voile.

Article 3 : Par dérogation à l'article 2 du présent arrêté, la circulation des véhicules nautiques à moteur est interdite dans la zone comprise entre la limite des eaux à l'instant considéré et 300 mètres au large des communes dont la liste figure en annexe au présent arrêté.

La traversée à partir du rivage de la zone maritime littorale interdite à la circulation des véhicules nautiques à moteur se fera par les chenaux réservés à la pratique des engins de sport nautique, prévus par l'arrêté du 4 juin 1962 susvisé. Si de tels chenaux ne sont pas tracés, ils devront être créés par arrêté complémentaire du préfet maritime et du maire de la commune concernée.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent que si le balisage des chenaux est en place.

Article 4 : Les infractions au présent arrêté exposent leurs auteurs aux poursuites et aux peines prévues par l'article 63 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande et les articles 131-13 et R. 610-5 du Code pénal.

Article 5 : L'arrêté n° 20/91 du 21 mai 1991 du préfet maritime de l'Atlantique et ses arrêtés modificatifs sont abrogés.

Article 6 : Les Directeurs départementaux des affaires maritimes, les officiers et agents habilités en matière de police de la navigation sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché dans les ports de plaisance, clubs nautiques et services des affaires maritimes, et publié au recueil des actes administratifs des départements littoraux de la région Atlantique.

Signé : vice-amiral d'escadre Gheerbrant

ANNEXE
LISTE DES COMMUNES

Au large desquelles la circulation des véhicules nautiques à moteur est interdite dans la zone comprise entre la limite des eaux à l'instant considéré et 300 mètres, sous réserve qu'un chenal réservé à la pratique des engins de sports nautiques leur permette de quitter ou de regagner le rivage. L'interdiction ne s'applique que si le balisage est en place.

| Département | Service des affaires maritimes | Communes |
|--------------------|---------------------------------------|---|
| Ille-et-Vilaine | Saint-Malo | Saint-Coulomb, Saint-Lunaire, Saint Malo, Saint-Suliac, Dinard |
| Côtes d'Armor | Saint-Brieuc | Binic, Etables-sur-mer, Hillion, Lancieux, Plangenoual, Pléneuf-Val André, Saint-Quay-Portrieux |
| | Paimpol Trébeurden | Ile de Bréhat, Lannion, Lézardrieux, Perros-Guirec, Pleumeur-Bodou, Plouézec, Trélévern, Plérin-sur-Mer |
| Finistère | Morlaix | Carantec, Ile de Batz |
| | Brest | / |
| | Douarnenez | Camaret, Crozon-Morgat, Douarnenez, Kerlaz, Pléven, Plomodiern, Plonévez Porzay, Saint- Nic, Telgruc |
| | Audierne | Audierne, Esquibien, Plogoff, Plouhinec, Plozevet, Primelin |
| | Le Guilvinec | Bénodet, Combrit, Ile Tudy, Le Guilvinec, Loctudy, Penmarc'h, Ploabannalec, Plomeur, Saint-Jean, Trolimon, Tréffiagat, Trégenec |
| | Concarneau | Clohars-Carnoët, Concarneau, Fouesnant (îles Gléan comprises), La Forêt Fouesnant, Névez, Trégunc, Moëlan-sur-mer |
| Morbihan | Lorient | Belz, Erdeven, Gâvres, Groix, Guidel, Larmor-Plage, Ploemeur, Plouhinec, Port-Louis, Etel |
| | Auray | Bangor, Carnac, Hoëdic, Houat, La Trinités-sur-mer, Le Palais, Locmaria, Locmariaquer, Plouharnel, Quiberon, Saint-Pierre-Quiberon, Saint-Philibert, Sauzon |
| | Vannes | Aradon, Ile d'Arz, Arzon, Billiers, Damgan, Ile aux Moines, Larmor Baden, Le Tour-du-Parc, Saint-Armel, Saint-Gildas-de-Rhuys, Sarzeau, Séné, Pénestin |
| Loire Atlantique | Nantes | La Bernerie-en-Retz, La Plaine-sur mer, Moutier-en-Retz, Préfailles, Pornic |
| | Saint-Nazaire | Assérac, Batz-sur-mer, La Baule, La Turballe, Le Croisic, Le Pouligen, Merquer, Piriac, Pornichet, Saint-Brévin-les-Pins, Saint-Nazaire |
| Vendée | Les Sables d'Olonne | Brétignolles, Jard-sur-Mer, La Faute-sur-Mer, La Tranche-sur-Mer, Les |

| | | |
|----------------------|-----------------|--|
| | | Sables d'Olonne, Longeville-sur-mer, Notre Dame de Monts, Olonne-sur-Mer, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Saint-Jean de Monts, Saint-Vincent-sur-Jard, Talmont-Saint-Hilaire |
| | Noirmoutier | Barbâtre, Beauvoir-sur-Mer, La Barre de Monts, La Guérinière, L'Epine, Noirmoutier |
| | Yeu | Ile d'Yeu |
| Charente-Maritime | La Rochelle | Angoulins-sur-mer, Ars-en-Ré, Aytré, Chatellaillon-Plage, Esnandes, Ile d'Aix, Le Bois-plage-en-Ré, La Couarde-sur-mer, La Flotte-en-Ré, Les Portes-en-Ré, La Rochelle, Loix-en-Ré, Rivedoux-plage, Saint-Clément-les-Baleines, Saintes-Marie-de-Ré, Saint-Martin-de-Ré |
| | Marennes-Oléron | Arvert, Bourcefranc-Le Chapus, Challevette, Dolus-d'Oléron, Etaules, Grand Village Plage, La Brée-les-Bains, La Tremblade, Le Château d'Oléron, L'Eguille, Les Mathes-La Palmyre, Marennes, Mornac-sur-Seudre, Royan, Saint-Denis-d'Oléron, Saint-Georges-de-Didonne, Saint-Georges-d'Oléron, Saint-Palais-sur-Mer, Saint-Pierre-d'Oléron, Saint-Trojean-les-Bains, Vaux-sur-Mer |
| Gironde | Bordeaux | Carcans, Grayan et l'Hôpital, Hourtin, Lacanau-Médoc, Le Porge, Le Verdon-sur-Mer, Soulac, Vendays-Montalivet, Vensac |
| | Arcachon | Andernos, Arcachon, Ares, Audenge, Biganos, Gujan-Mestras, Lanton, La Teste, Lège-cap-Ferret, Le Teich |
| Landes | Bayonne | Biscarosse, Capbreton, Lit-et-Mixe, Mimizan, Moliets-et-Maa, Ondres, Saint-Julien-en-Born, Seignosse, Soorts-Hossegor, Souston, Tarnos, Vieille-Saint-Girons, Vieux-Boucau |
| Pyrénées Atlantiques | Bayonne | Anglet, Biarritz, Bidart, Guethary, Hendaye |